

## FSV Monitoring-Gruppe Klimaübereinkommen und Verkehr

Karlsgasse 5, A – 1040 Wien  
Tel.: +43 (1) 585 55 67, Fax: +43 (1) 585 55 67-99  
office@fsv.at, [www.fsv.at](http://www.fsv.at)

Für den Inhalt der Stellungnahme verantwortliche Mitglieder der Monitoring-Gruppe:  
Käfer A., Krase, S., Köppl A., Peer St., Reiterlehner W., Sammer G., Steininger K.

Wien, August 2023

### Stellungnahme zum Sektor Verkehr

zum ENTWURF 2023 zur öffentlichen Konsultation des  
**Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich,**  
Periode 2021-2030

Aktualisierung gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz

### Inhaltliche und methodische Anforderungen an den österreichischen NEKP 2021-2030, Teilbereich Verkehr und Mobilität

für  
eine erfolgreiche **Erarbeitung, Akzeptanz, Umsetzung und Erfolgskontrolle** aus  
der Sicht der Monitoring-Gruppe Klimaübereinkommen und Verkehr der FSV

#### Vorwort

Diese Stellungnahme wurde von den oben angeführten Mitgliedern der Monitoring-Gruppe „Klimaübereinkommen und Verkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straße, Schiene, Verkehr (FSV) auf Basis des vorliegenden Entwurfs zur öffentlichen Konsultation des aktualisierten Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan (NEKP) für Österreich für die Periode 2021-2030 (NEKP2030) erstellt. Sie bringt die Skepsis zum Ausdruck, dass mit dem nun **vorliegenden Entwurf des NEKP die Anforderungen für den Verkehrssektor aus der Sicht der Verkehrswissenschaft nur teilweise erfüllt werden**, um die Voraussetzungen für eine Erfüllung der vereinbarten Ziele für den Klimaschutz des Sektors Verkehr und Mobilität zu erreichen. In diesem Sinn sind in dieser Stellungnahme **auch Empfehlungen** für eine zielgerichtete klimaorientierte Verkehrspolitik formuliert, die für eine Zielerreichung als notwendig beurteilt werden.

## 1. Funktion des NEKP 2023-2030

Aus dem Verständnis der Verfasser dieser Stellungnahme soll der NEKP

- einerseits eine Erfolgskontrolle darstellen, was bis heute im Klimaschutz erreicht wurde und
- andererseits bei Nicht-Erreichen der Ziele der THG-Senkung aufzeigen, welche zusätzlichen Maßnahmen zur Zielerreichung 2030 notwendig sind und im Sinne einer konstruktiven Manöverkritik aufzeigen, was die Ursachen für das Nichterreichen der gesetzten Ziele im Verkehrssektor ist.

Demgemäß ist die Darstellung positiv zu beurteilen, dass

- mit dem Szenario WEM (with existing measures) in Kap. 2. (Tab. 7) transparent aufgezeigt wird, dass die Ziele der THG-Emissionssenkung im Verkehrssektor nicht erreicht werden (Zielverfehlung des Reduktionsziels -48%);
- mit dem Szenario WAM (with additional measures), also mit heute wahrscheinlich absehbaren, aber nicht beschlossenen Maßnahmen aufgezeigt wird, dass auch damit die Ziele 2030 nicht erreicht werden. Kritisch anzumerken ist, dass die Methode und Ergebnisse der Szenarienermittlung bezüglich der Maßnahmen für den Verkehrssektor nicht detailliert aufgelistet und damit auch nicht überprüfbar sind;
- mit dem Langfrist-Szenario aufgezeigt wird, dass das Regierungsziel der Klima-Neutralität bis 2040 auch mit angenommenen weiteren Maßnahmen nicht erreicht wird. Für den Verkehrssektor ist zu berücksichtigen, dass ab 2035 keine Pkw mit fossil betriebenen Verbrennungsmotor angeboten werden dürfen. Unter der Annahme einer mittleren Lebensdauer von fossil angetriebenen Pkw dauert der Flottenaustausch voraussichtlich bis 2050, was mit der Zielsetzung der Klimaneutralität bis 2040 nicht konform geht. Auch für dieses Szenario werden keine detaillierten Ergebnisse für den Verkehrssektor offengelegt, sodass eine Plausibilitätsprüfung nicht möglich ist.

Trotz der Feststellung, dass das Szenario WAM die Zielsetzungen 2030 im Verkehrssektor deutlich verfehlt, sind keine Maßnahmen und Politiken (mit Abschätzung deren zu erwartenden Wirkungen) im NEKP enthalten, die eine Zielerreichung ermöglichen würden. Gerade diese Information ist essenziell für den NEKP 2023-2030, um den dringenden politischen Handlungsbedarf aufzuzeigen, wie die Ziele im Verkehrssektor erreicht werden könnten, um damit auch zu erwartende Zahlungen (in einem Vertragsverletzungsverfahren oder für Zertifikatszukäufe) zu verhindern. Nur aufzuzeigen, dass die Ziele nicht erreicht werden, aber keine Lösungsvorschläge samt deren zu erwartenden Effekte anzubieten, birgt zusätzlich die große Gefahr in sich, dass die Klimapolitik der EntscheidungsträgerInnen im Verkehrssektor durch die Bevölkerung und StakeholderInnen mit allen unerwünschten Folgewirkungen nicht ernst genommen wird.

### 1.1 NEKP 2021 – 2030 mit einer zu optimistischen Darstellung der realisierten Klimamaßnahmen im Verkehrssektor?

Der vorliegende Entwurf des NEKP sollte die Zwischenergebnisse der erreichten Wirkungen der umgesetzten Klima-Maßnahmen und die Defizite des Erreichten offenlegen, die zukünftig notwendigen Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele vorschlagen sowie die vorhandenen Probleme der geringen Zielerfüllung im Verkehrssektor identifizieren.

Hingegen werden an verschiedenen Stellen des Berichts die bis jetzt umgesetzten Maßnahmen positiv hervorgehoben, obwohl die Klimaziele nicht erreicht werden. Es werden die Effekte dieser Maßnahmen nicht quantifiziert und die Gründe für die Nichterreichung der Ziele nicht offengelegt. Beispielfhaft sind hier folgende Textpassagen genannt:

- Seite 6: *„Die im Amt befindliche Bundesregierung.....hat zwischenzeitlich wesentliche Schritte zur Umsetzung des Energie- und Klimaplanes unternommen.“*
- Seite 13: *„Die österreichische Bundesregierung verfolgt konsequent eine Strategie, die darauf ausgerichtet ist, bis 2030 in den Bereichen THG-Reduktion, erneuerbare Energie und Energieeffizienz die Ziele der Europäischen Union im Sinne des EU-Klimagesetzes, des Pakets „Fit for 55“ und „RePowerEU“ zu erreichen. Darüber hinaus legt das Regierungsprogramm für die Periode 2020 bis 2024 das politische Ziel des Erreichens der Klimaneutralität bis 2040 fest – somit 10 Jahre vor der gesetzlichen Vorgabe für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten.“*
- Seite 31: *Mobilität: „Erfolgreiche Maßnahmenensetzungen im Verkehr umfassen bisher:*
  - (1) Kontinuierlicher Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, insbesondere Rekordinvestitionen auf dem ÖBB-Schiennetz für Personen- und Güterverkehr...*
  - (2) Einführung des Klima-Tickets Österreich sowie von regionalen Angeboten*
  - (3) Radverkehrsförderung, Förderung des Fußverkehrs und ...*
  - (4) E-Mobilitäts-offensive mit den neuen BMK-Förderprogrammen für emissionsfreie Nutzfahrzeuge (ENIN) und Busse (EBIN)...*
  - (5) Umfassende steuerliche Begünstigung emissionsfreier Mobilität...*
  - (6) Ökologisierung u.a. des Sachbezugsrechts für Kraftfahrzeuge, der Flugabgabe....*
  - (7) Umsetzung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Bereich digitaler Dienste....*
  - (8) Umfassendes Maßnahmenbündel für eine Verlagerung auf den Schienengüterverkehr...*
  - (9) Einsatz von Biokraftstoffen*
  - (10) In Umsetzung des Regierungsprogramms durch das Konjunkturstärkungsgesetz 2020 wurde die Flugabgabe ökologisiert...“*

Die Aussagen, dass

- wesentlich Schritte zur Umsetzung des Klimaplanes gesetzt wurden,
  - eine konsequente Strategie zur Erreichung der Klimaziele bis 2030 verfolgt wurde und
  - eine erfolgreiche Maßnahmenensetzung erfolgte,
- sind keinesfalls zutreffend, wenn eine Zunahme der verkehrsbedingten THG-Emissionen von 1990 bis 2021 um knapp 57% diagnostiziert wurde und wenn die Ziele 2030 und 2040 mit den derzeit beschlossenen und zukünftig geplanten Maßnahmen deutlich verfehlt werden. Zumindest in der Analyse der bereits umgesetzten Maßnahmen und deren Wirkung wäre eine konstruktive Diskussion im Sinne einer ehrlichen Manöverkritik notwendig, um einer zunehmend wahrnehmbaren Klimapolitikverdrossenheit in der Gesellschaft entgegen zu wirken.

Zu einer wirksamen Analyse im Sinne einer konstruktiven Manöverkritik im NEKP gehört die Offenlegung der Wirksamkeit der einzelnen gesetzten Maßnahmen in Bezug auf die THG-Emissionen. Zumindest in der Größenordnung ist die Kostenwirksamkeit der Maßnahmen offen zu legen, also die konkrete Angabe der THG-Reduktionsmenge je Kosten [t/€]. Diese Informationen sind im NEKP nicht enthalten, sind aber eine notwendige Voraussetzung, um die zukünftigen verkehrspolitischen Planungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsprozesse zu verbessern und effizienter zu gestalten.

## 1.2 Fachliche Analyse der Wirksamkeit zu den einzelnen Maßnahmen

Eine fachliche Analyse zeigt folgendes Bild bezüglich der realisierten Maßnahmen unter Berücksichtigung des Standes des verkehrsplannerischen Wissens und der Technik:

- Von den 10 angeführten Maßnahmen zählen 6 zu den sogenannten Pull-Maßnahmen, das sind Angebotsverbesserungen, die freiwillig einen Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel oder ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten stimulieren sollen (Maßnahme 1, 2, 3, 5, 7, 8). Angebotsverbesserungen von umweltfreundlichen Verkehrsangeboten sind zweifellos erforderlich, allerdings zeigen empirische Untersuchungen (Thaller et al., 2021, 2023) und auch das WEM-Szenario auf, dass Pull-Maßnahmen in der Regel keinen starken klimafreundlichen Veränderungseffekt bewirken, wenn sie nicht mit abgestimmten Push-Effekten verbunden sind. Grundsätzlich kann man aus „*Rekordbudgets für gemeinwirtschaftliche Verkehrsbestellung für Angebotserweiterungen im ÖV*“ wesentliche Klimaeffekte nicht ableiten. Dass dieses Rekordbudget zur Sicherstellung eines Mindestangebotes Sinn hat, aber nicht sehr wirksam zur Reduktion der THG-Emissionen ist, zeigt unter anderem die THG-Bilanz des WEM-Szenarios auf. Analoges gilt für den Verkaufserfolg des Klimatickets, wofür ebenfalls eine Wirkungsanalyse bezüglich eingesparter THG-Emissionen fehlt. Es ist leider zu erwarten, dass diese Bilanz nicht so erfolgreich ist.
- Zwei der angeführten Maßnahmen betreffen direkt die Art der Treibstoffe (4, 9), wobei für den Einsatz von Biokraftstoffen genaue Daten vorliegen. Für die E-Mobilitätsoffensive ist auf Grund der derzeit noch sehr kleinen Anzahl an emissionsfreien Pkw, Nutzfahrzeugen und Bussen die THG-Reduktionsbilanz sehr gering.
- Zwei der Maßnahmen bezüglich Ökologisierung von Steuern und Abgaben sind sogenannte Push-Maßnahmen, die erfahrungsgemäß die wirksamsten sind, wenn sie für die NutzerInnen spürbar sind (6, 10). Die bisher erfolgten Ökologisierungen bedeutet zwar ein erfolgtes Aufsetzen einer strukturell notwendigen Änderung, im bisher implementierten Preis-Niveau (z.B. CO<sub>2</sub>-Preis) sind sie jedoch derzeit kaum wirksam, um ein verkehrspolitisch wirksames Handeln bezüglich Klima zu bewirken.
- Der Ursachenanalyse der zitierten internationalen Studie (Seite 30 des NEKP2030), warum die angeführten Maßnahmen keinen Reduktionseffekt der THG bewirkten, ist zuzustimmen: *„Laut den Studienautoren konnte Österreich keine echte THG-Reduktion erreichen, weil die Effekte der von Österreich gesetzten Maßnahmen durch gegenläufig wirkende Trends mehr als kompensiert wurden. Ein Beispiel dafür sind die vergleichsweise günstigen Kraftstoffpreise an Österreichs Tankstellen im EU-Vergleich und insbesondere auch zu Nachbarstaaten wie Italien und Deutschland“* (<https://www.nature.com/articles/s41560-022-01095-6>).

Zum niedrigen Kraftstoffpreis in Österreich im Vergleich zu den Nachbarstaaten ist zu ergänzen, dass dies zu einem „Treibstoffexport im Tank“ führt. Eine Anhebung der Mineralölsteuer könnte den Preisunterschied zu den Nachbarländern ausgleichen und wäre eine effiziente verkehrspolitische Entscheidung im Sinne der Klimaziele. Allerdings würden dadurch auch beträchtliche Steuereinnahmen in der Höhe von etwa geschätzten 1 Mrd. € pro Jahr entfallen, die derzeit ausländische Kfz-LenkerInnen bzw. insbesondere Transportunternehmen (LKW) zum österreichischen Budget beitragen.

## 2. Anmerkungen zu Maßnahmen und Vorgangsweisen im Entwurf des NEKP 2021-2030

Im inhaltlichen Teilbereich des Verkehrssektors des vorliegenden Entwurfs zum NEKP 2021-2030 findet sich eine Reihe von verkehrswissenschaftlich kritischen Aussagen, die aus Sicht eines faktenorientierten Planungs- und Umsetzungskonzeptes nicht ableitbar sind.

### 2.1 Aussagen zu Verkehrsmitteln und ihrer Eigenschaften im NEKP

Den Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern werden insbesondere bezüglich den Klima- und Umweltauswirkungen eindeutige Auswirkungen zugeschrieben. Aus verkehrswissenschaftlicher Betrachtung stellen Verkehrsmittel ihrer Bezeichnung entsprechend *Mittel* dar, Personen oder Waren von A nach B zu transportieren. Ihre Eigenschaften und Auswirkungen sind je nach Anwendungsfall unterschiedlich und können ganzheitlich erst dann beurteilt werden, wenn der konkrete Anwendungsfall definiert und bekannt ist. Zudem sollte die Beurteilung dieser Maßnahmen bezüglich der THG-Reduktion in Relation zum Aufwand (Investitions- und Betriebskosten) gesetzt werden, um die Effizienz als klimawirksame Maßnahme beurteilen zu können. Hier einige wenige Beispiele:

- Eine Eisenbahnlinie ist im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln insbesondere dann klima- und umweltfreundlicher, wenn sie eine große Verkehrsnachfragemenge erreicht; das gelingt in und zwischen dichten Ballungsräumen. THG-Emissionen von Tunnels verschlechtern die THG-Bilanz wegen des großen Betonverbrauchs in der derzeitigen Bauweise und Baumaterialproduktion maßgeblich (zumindest in bisheriger Bauweise und herkömmlicher Baumaterialienproduktionsweise). Die Beurteilung von verkehrspolitischen Maßnahmen müsste daher eine Lebenszyklusanalyse sowohl im Bahn- als auch im Straßenverkehr anstreben.
- Im ländlichen Raum kann – abhängig von der Gesamtsystemwirkung – eine Pkw-Fahrt deutlich klima- und umweltfreundlicher sein als eine Busbenützung mit einer InsassInnenanzahl im einstelligen Bereich. Das gilt auch für Sammeltaxi- oder Rufbussysteme, weil damit deutlich mehr Distanz zur Bedienung einzelner Personen zurückgelegt werden muss.
- Der Aussage, dass rund 40% der Pkw-Fahrten kürzer als 5 km sind, ist zuzustimmen (Seite 111). Allerdings, die Schlussfolgerung, dass alle diese Pkw-Fahrten in „Raddistanz“ verlagerungsfähig sind, ist zu einfach: Die Distanz ist nur einer von vielen Gründen für die Rad- versus Pkw-Nutzung. Z.B ein relativ großer Teil der kurzen Pkw-Wege sind Zwischenwege auf einer längeren Ausfahrt mit dem Auto, sodass ein Umstieg auf das Rad nicht immer möglich ist.

Das Thema der Kostenwahrheit<sup>1</sup> der einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrsträger wird im Entwurf des NEKP2021-2030 (Update 2023/24) nur exemplarisch angesprochen. In vielen Vorschlägen für Politiken und Maßnahmen werden finanzielle Fördermaßnahmen vorgeschlagen, ohne sie in Relation zur Kostenwahrheit zu setzen. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes ist das Ziel der Kostenwahrheit im Auge zu

---

<sup>1</sup> Die Kostenwahrheit der Verkehrsträger wird durch das Verhältnis aus verursachergerechten Beiträgen (Gebühren und Steuern) und Kosten ausgedrückt. 100% Kostenwahrheit bedeutet, dass der Nutzer alle Kosten (intern und extern) trägt. Je nach Berechnungsart, ob sie sich auf die variablen oder die gesamten Kosten bzw. Gebühren und Steuern beziehen, liegt die Kostenwahrheit der EU28 für den Straßenverkehr zwischen 49% und 45%, für den Schienenverkehr zwischen 80% und 20%, für die Binnenschifffahrt bei 0% und für den Flugverkehr zwischen 27% und 25% [Quellen: Europäische Kommission (EC) 2019; Randelhoff (2018)].

behalten, wobei natürlich negative soziale Auswirkungen auf geeignete Weise kompensiert werden sollen. Die Forderung nach solchen Subventionen, ohne die Folgewirkungen offenzulegen, ist aus verkehrswissenschaftlicher und gesamtwirtschaftlicher Sicht kaum argumentierbar.

## **2.2 Aufbereitung zusätzlich notwendiger Maßnahmen zur Erreichung der Ziele 2030 und Einbettung in einen Kommunikationsprozess**

Eine Reihe zusätzlich notwendiger Maßnahmen fällt unter die Kategorie – tendenziell unpopulärer - „Push-Maßnahme“. Das legt nahe, dass ein **Kommunikationsprozess mit den relevanten StakeholderInnen** (unter Einbeziehung der InteressenvertreterInnen, politischen EntscheidungsträgerInnen auf Bundes, Landes und Großstadtebene, ExpertInnen, NGO-VertreterInnen usw.) zur Aufbereitung der notwendigen Entscheidungsgrundlagen sinnvoll ist, um das Problem- bewusstsein und den Informationsstand der StakeholderInnen zu verbessern. Ziel dieses Kommunikationsprozesses ist es, eine Maßnahmenkomposition zu entwickeln und zu empfehlen, die eine Erreichung der Zielsetzungen ermöglicht. Damit soll auch die Bewusstseinsbildung für den Klimaschutz der beteiligten StakeholderInnen-Gruppen gefördert werden. Dazu zählen:

- Ausgangspunkt könnten die empfohlenen Verkehrsmaßnahmen des Klimarates der BürgerInnen laut Bericht vom Juni 2022 sein;
- Eine Ergänzung dieser Maßnahmen aus der Sicht der beteiligten StakeholderInnen ist notwendig, um einerseits deren Lösungskompetenz zu nutzen und andererseits an deren Verpflichtung zu appellieren, an der Lösung aktiv mitzuwirken. Gegebenenfalls sind diese Maßnahmen in Alternativen zu entwickeln, um deren Wirkungseffekte transparent zu machen;
- Ein wichtiger Schritt stellt erfahrungsgemäß für solche Kommunikationsprozesse die Analyse des Informationsstands, der Akzeptanz sowie deren Begründung unter den Beteiligten und der Bevölkerung über die Maßnahmen dar;
- Die Abschätzung aller relevanten Wirkungen der Maßnahmen (THG-Reduktion, Verkehrsnachfrage, Kosten, Kostenwirksamkeit usw.) durch Fachleute unter Offenlegung der Unsicherheit der Abschätzung ist eine der wichtigen faktenorientierten Grundlagen des Kommunikationsprozesses.
- Ein möglicher Zugang wäre die Diskussion der aufbereiteten Information in Arbeitsschritten z.B. mit den Verfahren des „Systemischen Konsensierens“ und des „Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook“. Eine sachgerechte Moderation ist ein essenzieller Punkt des Kommunikationsprozesses. Hierbei sind auch die Maßnahmen der Umsetzung zu diskutieren und die notwendigen Rahmenbedingungen für die einzelnen Maßnahmen zu behandeln.
- Das Ziel stellt eine bestmögliche Einigung für eine Empfehlung eines Maßnahmenpakets und deren Weiterleitung zum politischen Entscheidungsprozess dar.
- Der ganze Prozess ist mit einer professionellen Medien- und Kommunikationsarbeit unter Nutzung geeigneter Methoden zu begleiten.
- Um eine breite Kommunikation sicherzustellen, ist zu empfehlen, dass Untergruppen für die einzelnen Bundesländer und Großstädte parallel arbeiten und deren Ergebnisse in die Gesamtarbeit einfließen lassen.

So ein breiter Kommunikationsprozess würde unter Sicherstellung der entsprechenden finanziellen Ressourcen zumindest ein Jahr benötigen.

## 2.3 Beispiele für wirksame Maßnahmen mit derzeit geringer Akzeptanz

Im Folgenden werden beispielhaft wirksame Push-Maßnahmen behandelt, die derzeit nicht im Entwurf des NEKP2021-2030 enthalten sind, deren Umsetzung aber für die Zielerreichung im Verkehrssektor als notwendig einzustufen sind. Ein Kommunikationsprozess zur Akzeptanzsteigerung und erfolgreichen Umsetzung sollte begleitend durchgeführt werden.

### • Systemisches Tempolimit 100/80/50/30

#### **Ausgangslage**

Die Umsetzung des systemischen Tempolimits 100/80/50/30 in Österreich (Quelle FSV-AA GV10 2022, siehe Konzept Klima-Umwelt-Sicherheit-Geschwindigkeit - Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreich aus synergetischer, nachhaltiger Sicht) als nationales Konzept für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr bedarf einer professionellen Vorbereitung der Bewusstseinsbildung bei allen Beteiligten (EntscheidungsträgerInnen, StakeholderInnen und Bevölkerung) und damit eine gewisse Vorlaufzeit.

Es ist nach dem Stand des Wissens abgesichert, dass Tempo 100/80/50/30

- einen essenziellen Beitrag für die aktuellen beschlossenen Klimaziele von rd. 9% Reduktion der THG-Emissionen des Straßenverkehrs in Österreich leistet (FSV 2022), nämlich mit dem nachweislich effizientesten Nutzen-Kostenverhältnis einer wirksamen Maßnahme zum Klimaschutz im Verkehrssektor (UBA 2020);
- im vollen Einklang mit den Zielen der aktuellen Österreichischen Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030 (KFV, FGM 2021) steht und
- die akute Energiekrise und das Ziel, die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen generell und insbesondere aus Russland zu reduzieren, sehr rasch wirksam unterstützt. Darüber hinaus stellt es einen sehr kostensenkenden Beitrag dar, der sofort für die einzelnen BürgerInnen wirksam werden kann.

Faktum ist, dass

- die Akzeptanz der Bevölkerung und vieler StakeholderInnen für eine Reduktion der Tempolimits derzeit nicht ausreicht;
- bei vielen Personen derzeit ein großes Informationsdefizit bezüglich der Auswirkungen des Tempolimits und der Nichterreichung der beschlossenen Klimaziele vorhanden ist, das mitverantwortlich für die emotionale Ablehnung des vorgeschlagenen Tempolimits ist (Sammer 1997);
- eine verkehrspolitische Entscheidung für ein Tempolimit 100/80/50/30 eine intensive öffentliche Auseinandersetzung über die Auswirkungen der Einführung, aber auch über die Auswirkungen der Nichteinführung notwendig ist.

#### **Schritte zur Aufbereitung und Umsetzung**

- Bewusstseinsbildung, Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit  
Da die Frage eines systemischen Tempolimits sensibel in Bezug auf die Akzeptanz ist, ist der Bewusstseinsbildung, Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit ein zentrales Augenmerk zu widmen. Die aufgelisteten Vorschläge von Aktivitäten basieren auf den Überlegungen und erfolgreichen Erfahrungen mit der Einführung von Tempolimit-Strategien in verschiedenen Städten und Gemeinden Österreichs.
- Beteiligungsplanung (BürgerInnenforum, ExpertInnenforum, StakeholderInnen-Foren, EntscheidungsträgerInnenforum usw.);

- Konzeption und Durchführung einer Informations- und Bewusstseinskampagne unter Einbeziehungen von Medien, Verkehrsklubs, Gebietskörperschaften usw.; hier empfehlen sich insbesondere Verfahren von individuellen Mobilitätsberatungs- und auch digitalen Informationsstrategien, die auf einer zielgruppenorientierten Vorgangsweise basieren;
- Umsetzung mittels getesteter geeigneter Informations- und Kommunikationsmaßnahmen;
- Diskussion und Entscheidungsaufbereitung für eine probeweise Einführung von Tempo-100/80/50/30-Einführung in Österreich mit wissenschaftlicher Begleitung der Auswirkungen (siehe erfolgreiche probeweise Einführung von Tempo30 in Graz, 1992; Sammer 1997).

### **Probeweise Einführung des systemischen Tempolimits 100/80/50/30**

Für eine probeweise Einführung des Tempolimits 100/80/50/30 und für die Sicherung einer nachhaltigen Wirkung, sind eine Erfolgskontrolle und ein Monitoring zumindest über die folgenden Jahre zu empfehlen:

- Jährlicher Monitoring-Bericht über die Auswirkungen, Mängel und den Erfolg nach der Einführung; Schwerpunkt sind die Einhaltung der Tempolimits, eine Verkehrssicherheitsanalyse und die Untersuchung der Treibhausgaseinsparung; laufende Veröffentlichung und Pressearbeit über die Ergebnisse;
- Laufende Verbesserung und Beseitigung von identifizierten Mängeln.

### **Rechtlicher Handlungsbedarf zur Umsetzung**

Folgende rechtliche Fragen sind zu klären bzw. aufzubereiten:

- Entwurf einer ersten Fassung für die notwendigen Novellierungen im Verkehrsrecht (Straßenverkehrsverordnung, Verordnungen usw.);
- Klärung der rechtlichen Fragestellung, inwieweit eine rechtlich verpflichtende Einführung von klimawirksamen Tempolimits gegeben ist.

## • **Ökologisierung der PendlerInnenförderung**

Die Analyse der heutigen PendlerInnenförderung zeigt eine Vielzahl an Förderungsarten, die unübersichtlich sind und deren Wirkung als umweltschädliche Subvention zu qualifizieren ist, und die aktuellen verkehrspolitischen Zielsetzungen nicht genügen. Dazu zählen der Verkehrsabsetzbetrag und der Pendlereuro, die als finanztechnischer Absetzbetrag eine Reduktion der Lohnsteuer von ArbeitnehmerInnen bewirken. Das kleine und große Pendlerpauschale stellen einen Freibetrag für ArbeitnehmerInnen dar, der vom Lohnsteuerbemessungsbetrag abgezogen wird. Diese sind so, wie die Abschreibung der Pendlerausgaben für Selbstständige, abhängig vom Einkommen. Zusätzlich gibt es für ArbeitnehmerInnen Pendlerausgleichsbeträge und PendlerInnenbeihilfen der Länder und für Firmen Firmenwagen und Firmenabstellplätze z.B. in Garagen für PendlerInnen. Die umweltschädliche Subvention der Pendlerförderung beträgt derzeit etwa 510 Mio. € pro Jahr, jene der Dienstwagenbesteuerung 500 Mio. € (Kletzan-Slamanig et al., 2022).

### **Reformschritte in Richtung ökologische PendlerInnenförderung**

Dazu zählen eine Vereinfachung, eine Ökologisierung im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, eine Verursachergerechtigkeit bezüglich der externen Kosten und Einkommensgerechtigkeit und eine systemische Betrachtung in Abstimmung mit einer ökologischen Steuerreform. Hierbei sind folgende Aspekte zu beachten: die Einführung



eines Pendlerbonus und/oder die Integration der Pendlerförderung in den derzeitigen Mobilitätsbonus.

Der Arbeitsausschuss GV10 Verkehrspolitik der Arbeitsgruppe GV Grundlagen des Verkehrswesens der FSV hat ein detailliertes Konzept entworfen, das in der Schriftenreihe der FSV, Heft 22 veröffentlicht ist: Ökologisierung der Pendlerförderung auf dem Weg zu einer nachhaltigen Steuerreform für den Verkehr- ein Diskussionspapier (FSV-AA GV10 2021).

#### **Effekte auf die Internalisierung der externen Kosten:**

Die Berücksichtigung der externen Kosten, für die VerkehrsteilnehmerInnen heute nicht aufkommen, stellt ein wichtiges Ziel einer nachhaltigen Entwicklung und des Klimaschutzes dar. Diese belasten vor allem künftige Generationen, weil diese heute von den VerursacherInnen nicht beglichene Kosten, langfristig vermeidbare Schäden bezüglich einer nachhaltigen Entwicklung verursachen. Das bedeutet, dass diese Kosten der VerursacherIn angelastet werden. Sie betragen in Österreich für fossil betriebene Pkw etwa 13, für Bus und Bahn 3,5 und für das Flugzeug 3,4 €-ct je Personenkilometer (Randelhoff Martin 2018). Da diese externen Kosten natürlich auch für den PendlerInnenverkehr gelten, ist es wichtig, dass sich die externen Kosten im Sinne einer Kostenfairness auch in der PendlerInnenförderung widerspiegeln.

- **Umfassende Ökosoziale Reform der Steuern, Gebühren und staatlichen Ausgaben für den Verkehrs- und Mobilitätssektor in Österreich**

Die im Regierungsprogramm 2020 – 2024 genannte ökosoziale Steuerreform wurde mit der Einführung einer so geringen CO<sub>2</sub>-Bepreisung umgesetzt, sodass in den ersten Jahren kaum eine Verhaltensänderung sowie ein THG-Reduktionseffekt zu erwarten ist. Die Fachleute der Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr haben sich dem Thema umfassend angenommen (FSV-AA GV10 2021). Die Motivation zu diesem Papier besteht darin, konkrete Vorschläge für eine wirksame ökosoziale Steuerreform im Verkehrssektor zu unterbreiten, die es ermöglichen würde, die Erreichung der Klimaziele für Österreich wirksam zu unterstützen.

Eine zentrale Rolle einer ökosozialen Steuerreform im Verkehrssektor spielt die Zweckwidmung der Mehreinnahmen. Diese sollen einerseits für Investitionen und Betrieb eines ökologischen und klimaneutralen Verkehrssystems verwendet werden und andererseits jenen VerkehrsteilnehmerInnen zugutekommen, die sich umweltfreundlich verhalten. Eine sozial treffsichere Lösung dafür stellt grundsätzlich der heute schon eingeführte Mobilitätsbonus in Verbindung mit einer umfassenden Reform im Sinne einer ökosozialen PendlerInnenförderung dar. Allerdings ist er heute, so wie die THG-Abgabe wesentlich zu niedrig, um spürbar wirksam zu sein. Das ergäbe z.B. bei Herstellung der Kostenwahrheit im Jahr 2035 einen Betrag von 1.370 €/Jahr oder 114 €/Monat und Person (FSV-AA GV10 2021). Entscheidet man sich für ein umweltfreundliches Mobilitätsverhalten, so spart man sich trotz der Umwelt- und Klimaabgabe Geld. Wird eine weniger umwelt- und klimaschonende Mobilitätsform genutzt, so zahlt man dafür im Sinne des Verursacherprinzips mehr.

#### **Fahrzeugbezogene Steuern und Abgaben**

Zu den fahrzeugbezogenen Steuern und Abgaben zählen die motorbezogene Versicherungssteuer für Pkw, die Normverbrauchsabgabe für Pkw, die Kfz-Steuer für Lkw und die Maut-Vignette. Die ökosoziale Steuerreform muss in diesem Bereich das Ziel

haben, dass beim Kauf eines Fahrzeuges ein mehr als bisher spürbarer Anreiz durch eine Steuerreduktion gesetzt wird, ein umweltfreundliches, möglichst fossilfreies Fahrzeug anzuschaffen. Die derzeit in geringem Ausmaß vorhandene ökosoziale Komponente dieser Steuerarten muss deutlich verstärkt werden, wenn die vorgegebenen Ziele erreicht werden sollen. Da die Lebensdauer eines Pkw im Mittel 15 Jahre beträgt, sind die Maßnahmen so zu setzen, dass zur Erreichung des Pariser Klimaziels 15 Jahre vorher, also 2035 nur mehr fossilfreie Pkw in Betrieb gehen. Für die Erreichung des Regierungsziels, ab 2040 fossilfrei unterwegs zu sein, wäre das ab 2025.

### **Verkehrsleistungsbezogene Steuern, Abgaben und Förderungen**

Zu den verkehrsleistungsbezogenen Steuern, Abgaben und Förderungen zählen die Mineralölsteuer, die Maut für Autobahnen und Schnellstraßen sowie die Flugabgabe und die PendlerInnenförderung. Die ökosoziale Steuerreform muss zur Zielerreichung in diesem Bereich im Gegensatz zur heutigen Situation eine wirkungsvolle und das Verhalten ändernde Umwelt- und Klimaabgabe für fossilen Treibstoff mit dem Ziel der Internalisierung externer Verkehrskosten umfassen.

## **2.4 Ergänzung im Bereich digitale Transformation**

Seite 109, 5. Absatz sollte folgendermaßen ergänzt werden (siehe Fettdruck):

„Nutzen der digitalen Transformation für die Attraktivierung und Vereinfachung des Zugangs zu öffentlich zugänglichen Verkehrsangeboten (z.B. Verbesserung der digitalen Beauskunftung, **wie z.B. Integration des Mikro-ÖV**).“

### 3. Quellenverzeichnis

**Europäische Kommission (EC) 2019:** Handbook on the external costs of transport, Version 2019. Report prepared by CE Delft. <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>.

**FSV-AA GV10 (2021), Arbeitsausschuss Verkehrspolitik der Arbeitsgruppe Grundlagen des Verkehrswesens:** Ökologisierung der Pendlerförderung auf dem Weg zu einer nachhaltigen Steuerreform für den Verkehr- ein Diskussionspapier, Heft 22 der FSV.

**FSV-AA GV10 (2021), Arbeitsausschuss Verkehrspolitik der Arbeitsgruppe Grundlagen des Verkehrswesens:** Ökosoziale Reform der Steuern, Gebühren und staatlichen Ausgaben für den Verkehrs- und Mobilitätssektor in Österreich, Heft 23 der FSV.

**FSV-AA GV10 (2022), Arbeitsausschuss Verkehrspolitik der Arbeitsgruppe Grundlagen des Verkehrswesens:** Klima-Umwelt-Sicherheit-Geschwindigkeit - Ein neuer Ansatz für höchstzulässige Geschwindigkeiten im Straßenverkehr in Österreich aus synergetischer, nachhaltiger Sicht, Heft 25 der FSV.

**Guidemaps consortium (2004):** Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook. Volume 1: Concepts and Tools, Volume 2 Fact Sheets. [http://civitas.eu/sites/default/files/guidemapshandbook\\_web.pdf](http://civitas.eu/sites/default/files/guidemapshandbook_web.pdf).

**KfV, FGM (2021):** Österreichische Verkehrssicherheitsstrategie 2021–2030. Herausgeber: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Stand 23. Juni 2021. <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html>.

**Kletzan-Slamanić, D., Köppl, A., Sinabell, F., Kirchmayr, S., Müller, S., Rimböck, A., Voit T., Heher, M., & Schanda, R., (2022).** Analyse klimakontraproduktiver Subventionen in Österreich. [https://www.wifo.ac.at/publikationen/publikationssuche?detail-view=yes&publikation\\_id=69687](https://www.wifo.ac.at/publikationen/publikationssuche?detail-view=yes&publikation_id=69687)

**Paulus G., Schrotta S., Visotschnig E. (2017):** Systemisches Konsensieren – Der Schlüssel zum gemeinsamen Erfolg. 4. Überarbeitete Auflage, DANKE – Verlag.

**Randelhoff Martin (2018):** Zukunft der Mobilität. <https://www.zukunft-mobilitaet.net/168934/analyse/externe-kosten-des-verkehrs-eu-2016-europaeische-union-nach-verkehrstraegern/>.

**Sammer, G. (1997):** General 30 kph Speed Limit in the City– The Results of a Model Project in the City of Graz, Austria.

**Thaller, A., Wicki, M., Fleiß, E., Maier, R., Posch, A. (2023):** Pushing low-carbon mobility: a survey experiment on the public acceptance of disruptive policy packages, Climate Policy, online March 2023. <https://doi.org/10.1080/14693062.2023.2182755>

**Thaller, A., Posch, A., Dugan, A., Steininger, K.W. (2021):** How to design policy packages for sustainable transport: balancing disruptiveness and implementability. Transportation Research Part D: Transport and Environment 91, 102714. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102714>

**Umweltbundesamt (2020):** Klimaschutzbericht 2020, REPORT REP-0738 Wien. <http://fsv.at/cms/startliste.aspx?ID=769032f9-c3df-4c7e-b6c6-d456f4388106&Art=1&ID2=cc4d17ac-3130-43e8-8653-6c73d93d39ec>.

#### Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an:

**Gerd Sammer**, Koordinator der Stellungnahme der FSV Monitoring-Gruppe Klimaübereinkommen und Verkehr em. o. Univ.-Prof. DI. Dr. am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur Wien, Peter Jordanstraße 82 1190 Wien;  
Geschäftsführer von Sammer & Partner ZTGmbH. Graz – Wien, Lannerstraße 25, 1190 Wien  
Tel.: +43 664 4108 907 e-mail: [gerd.sammer@boku.ac.at](mailto:gerd.sammer@boku.ac.at), [sammer@zis-p.at](mailto:sammer@zis-p.at)

**Karl Steininger**, Leiter der FSV Monitoring-Gruppe Klimaübereinkommen und Verkehr  
Univ.-Prof. Mag. Dr.rer.soc.oec. am Wegener Center für Klima und Globalen Wandel, Universität Graz, 8010 Graz, Brandhofgasse 5 Tel.: +43 (0)316 380 - 3451; 8441 e-mail: [karl.steininger@uni-graz.at](mailto:karl.steininger@uni-graz.at)