

Presseunterlagen
Mobilität und Transport 2025 – Trends,
Entwicklung und Ziele

Präsentation der neuen VCÖ–Studie „Mobilität und Transport 2025+“

Rückfragen bitte an:

VCÖ-Kommunikation, Mag. Christian Gratzer,

christian.gratzer@vcoe.at

T (01) 893 26 97

M (0699) 18932695

VCÖ-Studie: Ohne Mobilitätswende sind Energie- und Klimaziele nicht erreichbar

**VCÖ: Größter Umbruch im Verkehr seit Massenmotorisierung
Mobilitätstrends: Peak Auto erreicht, Mobilität wird vielfältiger, Trend
„nutzen statt besitzen“, kürzere Wegstrecken, mehr E-Mobilität**

VCÖ (Wien, 3. Juni 2013) – Der Verkehr steht vor dem größten Umbruch seit Beginn der Massenmotorisierung, wie die heute präsentierte VCÖ-Studie „Mobilität und Transport 2025+“ zeigt. Durch Megatrends wie Urbanisierung, Digitalisierung und demografischer Wandel verlagert sich der Verkehr stärker vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel sowie Gehen und Rad fahren. Um die Klima- und die Energieziele zu erreichen, sind die mit dem Auto gefahrenen Kilometer bis zum Jahr 2030 um ein Drittel zu verringern. Das ist ohne umfangreiches Maßnahmenpaket nicht erreichbar, so der VCÖ.

„Wie sieht unsere Mobilität im Jahr 2025 und danach aus? Die Bedeutung dieser Frage geht weit über den Verkehrsbereich hinaus. Die Antworten darauf beeinflussen unseren Wohlstand, unsere Gesundheit, unsere Lebensqualität und entscheiden auch über die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Österreich. Klar ist, dass der Verkehrsbereich vor den größten Umbrüchen und Änderungen seit der Massenmotorisierung steht“, stellt VCÖ-Sprecher Mag. Christian Gratzner bei der Präsentation der aktuellen VCÖ-Studie „Mobilität und Transport 2025+“ fest.

Gesellschaftliche Megatrends verändern unsere Mobilität

Einen wesentlichen Einfluss auf die zukünftige Mobilität haben die gesellschaftlichen Megatrends, wie Urbanisierung, demografischer Wandel und Digitalisierung. Die Bevölkerung in den Städten und Ballungsräumen wird stark zunehmen, allein bis zum Jahr 2030 werden in Österreichs Ballungsräumen um rund eine halbe Million Menschen mehr wohnen als heute. Dieser Trend begünstigt den nötigen Mobilitätswandel, denn in den Städten und Ballungsräumen sind die Alltagsziele näher und es gibt ein besseres öffentliches Verkehrsnetz, betont der VCÖ.

Ein weiterer Trend, der den Verkehr wesentlich beeinflusst, ist die stark wachsende Anzahl älterer Menschen. Bis zum Jahr 2030 wird in Österreich die Zahl der Menschen, die 75 Jahre oder älter sind, um rund 40 Prozent auf eine Million zunehmen, bis zum Jahr 2040 verdoppelt sich die Zahl der über 75-Jährigen, zeigt die VCÖ-Studie. „Das heutige Verkehrssystem ist nicht altengerecht. Ein altengerechtes Verkehrssystem ist barrierefrei, hat ausgezeichnete Bedingungen zum Gehen, die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ist niedrig“, so VCÖ-Sprecher Gratzner.

Der gesellschaftliche Trend „Gemeinsam nutzen statt besitzen“ steht auch im engen Zusammenhang mit der Digitalisierung. Beide Trends unterstützen den Mobilitätswandel. Gemeinsames Nutzen unterstützt das Carsharing. Ein Carsharing Auto ersetzt bis zu 15 private Pkw und verringert die Platznot in den Städten. Die Digitalisierung wiederum erleichtert die Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel.

Hohe Energiepreise, knapper Platz und Budgetknappheit erfordern mehr Effizienz

In den vergangenen zehn Jahren hat sich der Preis für ein Fass Rohöl vervierfacht, wie die VCÖ-Studie zeigt. „Die Zeit des billigen Erdöls ist vorbei. Der Peak Oil ist beim leicht förderbaren Öl erreicht, aufwändigere Förderungen, wie Tiefseebohrungen, sind teurer“, betont VCÖ-Experte Mag. Markus Gansterer. Zudem hält auch die steigende Nachfrage in Indien und China die Preise hoch. Es werden damit jene Verkehrsmittel in Zukunft stärker nachgefragt werden, die von Erdöl unabhängig sind und wenig Energie verbrauchen. Damit steigt die Bedeutung von öffentlichen Verkehrsmitteln sowie auf kürzeren Wegen von Gehen und Radfahren. Diese sind zudem platzsparender als der Autoverkehr, was für Städte wegen des knapper werdenden Platzes infolge des Bevölkerungswachstums ein zusätzlicher Vorteil ist.

In den kommenden Jahren wird die teure Generalsanierung vieler Straßen nötig werden. Zusammen mit der Budgetknappheit der öffentlichen Haushalte wird dies zu einer Verringerung des Straßenneubaus führen. Und der Kfz-Verkehr belastet durch seine hohen externen Kosten öffentliche und private Budgets. Der Lkw- und Pkw-Verkehr in Österreich verursacht rund zwölf Milliarden Euro an externen Kosten, die nicht der Verursacher bezahlt, macht der VCÖ aufmerksam. Dazu zählen unter anderem Umwelt- und Gesundheitsschäden durch Abgase, Lärm und Unfälle sowie ungedeckte Infrastrukturkosten.

Klima- und Energieziele der EU ohne Mobilitätswende nicht erreichbar

Im Jahr 2011 verursachte der Verkehrssektor in Österreich laut Umweltbundesamt 21,8 Millionen Tonnen Treibhausgas-Emissionen, 97 Prozent davon verursacht der Kfz-Verkehr. Innerhalb des Kfz-Verkehrs verursacht der Pkw-Verkehr um ein Drittel mehr Treibhausgase als der Lkw-Verkehr, verdeutlicht der VCÖ. 74,4 Milliarden Personenkilometer wurden in Österreich mit dem Pkw gefahren, 24,5 Milliarden Personenkilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Im Güterverkehr werden in Österreich auf der Straße rund 40 Milliarden Tonnenkilometer transportiert, auf der Schiene 21,5 Milliarden Tonnenkilometer.

Laut EU-Ziel soll der Verkehr im Jahr 2050 um 60 Prozent weniger Treibhausgase emittieren als im Jahr 1990. Für Österreich bedeutet das, dass die Emissionen des Verkehrs bis zum Jahr 2050 um 77 Prozent gegenüber heute zu verringern sind. Grund für das EU-Ziel: Die Erderwärmung soll auf maximal zwei Grad beschränkt werden.

„Um die Klima- und Energieziele zu erreichen, reicht ein reduzierter Verbrauch der Fahrzeuge nicht aus. Im Personenverkehr ist eine Verringerung der mit dem Auto gefahrenen Kilometer nötig, im Güterverkehr ist eine Verringerung des Lkw-Transports nötig. Der Öffentliche Verkehr muss kräftig zulegen. Insgesamt braucht es durch eine deutlich bessere Raumplanung auch eine Verringerung des Verkehrsaufwandes“, betont VCÖ-Experte Gansterer.

Potenzial beim Personenverkehr größer als beim Güterverkehr

Innerhalb des Kfz-Verkehrs wird der Güterverkehr einen geringeren Beitrag leisten können, im Personenverkehr gibt es mehr Optionen und größere technologische Potenziale. Die VCÖ-Studie zeigt, dass das EU-Klimaziel nur erreichbar ist, wenn die mit dem Pkw gefahrenen Kilometer bis zum Jahr 2050 um rund 55 Prozent auf 33 Milliarden Personenkilometer zurückgehen. Damit es im Interesse der Wirtschaft und des Wohlstandes der Bevölkerung keine radikalen Umbrüche braucht, ist als Zwischenziel für das Jahr 2030 eine Reduktion des Autoverkehrs auf 49 Milliarden Personenkilometer anzustreben. Dafür ist eine jährliche Reduktion der mit dem Auto gefahrenen Kilometer von durchschnittlich 2,1 Prozent nötig – trotz Bevölkerungswachstums. Diese Reduktion ist ohne zusätzliche Maßnahmen nicht erreichbar.

Im Zeitraum 2005 bis 2011 sind die mit dem Pkw gefahrenen Kilometer in Österreich im Schnitt um 0,9 Prozent pro Jahr gestiegen, im Zeitraum 1990 bis 2000 betrug das Wachstum im Schnitt noch zwei Prozent pro Jahr, macht der VCÖ aufmerksam. Nehmen die mit dem Pkw zurückgelegten Kilometer auch in Zukunft um 0,9 Prozent pro Jahr zu, dann werden im Jahr 2030 in Österreich 88,3 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Bei einem jährlichen Rückgang von 0,5 Prozent werden im Jahr 2030 immer noch 67,7 Milliarden Personenkilometer mit dem Auto gefahren, so viele wie im Jahr 2001.

Der Öffentliche Verkehr hat im Zeitraum 2005 bis 2011 ein jährliches Wachstum von durchschnittlich 1,8 Prozent erreicht. Davor gab es zwischen 1995 und 2000 sogar einen Rückgang der Verkehrsleistung und zwischen 2000 und 2005 eine jährliche Zunahme von durchschnittlich nur 0,5 Prozent. Bis zum Jahr 2030 ist eine Zunahme der Verkehrsleistung im Öffentlichen Verkehr auf 37 Milliarden Personenkilometer nötig, dafür braucht es ein jährliches Wachstum von durchschnittlich 2,2 Prozent, so die VCÖ-Studie.

Verkehrsaufwand ist derzeit in Österreich zu hoch

Im Schnitt legt eine Person in Österreich derzeit 38 Kilometer pro Werktag zurück. Dieser Wert ist seit etwa zehn Jahren konstant. Davor gab es zwischen 1970 und 2000 einen Anstieg von 22 auf 37 Kilometer pro Tag. „Fehler in der Raumordnungspolitik, die massive Zersiedelung und eine autoorientierte Verkehrsplanung der langen Wege haben dazu geführt, dass die Menschen mehr Kilometer zurücklegen müssen, um ihre Ziele zu erreichen. Diese Fehler sind durch eine Verkehrsplanung der kurzen Wege, mit einer guten Nahversorgung und durch

eine verkehrsparende Raumordnung wieder zu korrigieren“, so VCÖ-Experte Gansterer. Auch durch die häufigere Nutzung des „Homeoffice“ sowie Videokonferenzen statt Geschäftsreisen kann der Verkehrsaufwand verringert werden.

Die Verkehrstrends der Zukunft

Der VCÖ hat auch untersucht, welche Mobilitätstrends für die Zukunft schon heute erkennbar sind. Nachfolgend die wichtigsten Mobilitätstrends.

- 1. Unsere Mobilität wird vielfältiger, multimodaler:** In Zukunft wird es noch selbstverständlicher sein als heute, je nach Zweck zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln zu wählen. „Die Identifikation über einzelne Verkehrsmittel sinkt. Schon heute nutzen viele Autofahrer auch andere Verkehrsmittel. Die Wechselbereitschaft nimmt zu“, so VCÖ-Experte Gansterer.
- 2. Intermodalität wird selbstverständlich:** Mit dem E-Auto zum Bahnhof und dann die letzte Meile mit dem Leihrad oder mit städtischen Öffis in die Arbeit. In Zukunft wird es selbstverständlich sein auch auf einer Strecke mehrere Verkehrsmittel zu benutzen. Die Infrastrukturpolitik ist gefordert, die dafür nötigen intermodalen Schnittstellen auszubauen.
- 3. Nutzen statt besitzen:** Autofahren ist nicht mehr an den Autobesitz gekoppelt. In den USA und Deutschland ist die Zahl der Carsharing Nutzer in den vergangenen Jahren stark gestiegen. In der Schweiz nutzen etwa zehn Mal so viele wie in Österreich klassisches Carsharing. Auch in Österreich steigt die Zahl der Anbieter und die Zahl der Personen, die Carsharing nutzen. Der gesellschaftliche Trend des Sharings wird auch im ländlichen Raum dazu führen, dass man sich im Nachbar- und Freundeskreis Autos teilt und damit die Mobilitätskosten deutlich gesenkt werden.
- 4. Peak Auto wird erreicht:** Für die Jugend ist das Auto kein Status Symbol mehr. Der Sättigungsgrad beim Auto ist in West- und Mitteleuropa erreicht. Vor allem in den Städten sinkt die Anzahl der Autos pro 1.000 Einwohner, etwa in Berlin von 365 Pkw / 1.000 Einwohner im Jahr 2003 auf heute weniger als 320 Pkw / 1.000 Einwohner. Auch in Wien und Graz ist der Pkw-Motorisierungsgrad in den vergangenen zehn Jahren zurückgegangen.
- 5. Elektro-Mobilität wird an Bedeutung gewinnen:** Das Ziel, die Erdölabhängigkeit des Verkehrs zu verringern, ist nur mit mehr Elektro-Mobilität möglich. Während die Bahnen seit langer Zeit fast zur Gänze mit Strom fahren und Elektro-Fahrräder boomen, ist die Bedeutung der E-Autos und der E-Mopeds derzeit sehr gering. Laut EU-Weißbuch soll die Zahl der Pkw mit herkömmlichen Motoren in den Städten bis zum Jahr 2030 halbiert werden, bis zum Jahr 2050 sollen diese Fahrzeuge zur Gänze aus den Städten

verschwunden sein. Die Bedeutung der Elektro-Mobilität wird steigen, wie rasch die Zahl der E-Autos steigen wird, hängt auch von den CO₂-Grenzwerten für Autohersteller ab. Derzeit nutzen Autohersteller die Schlupflöcher des völlig veralterten Fahrtest-Zyklus aus, wodurch ein großer Teil der Reduktion des Spritverbrauchs nur auf dem Papier aber nicht beim Fahren auf der Straße erreicht wird. Aus Klimasicht machen E-Autos auf der Straße dann Sinn, wenn der Strom aus erneuerbarer Energie kommt.

VCÖ: Nötige Maßnahmen im Verkehrsbereich

- 1. Verkehrsplanung und Raumordnung der kurzen Wege:** Siedlungen und Betriebe entlang bestehender öffentlicher Verkehrsachsen errichten, Nahversorgung forcieren, Anreize setzen, damit Betriebe gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.
- 2. Angebot des Öffentlichen Verkehrs stark ausweiten:** Im Bereich des Öffentlichen Verkehrs braucht es ein Lückenschlussprogramm, insbesondere in den ländlichen Regionen. In den Ballungsräumen und Städten sind starke Kapazitätserweiterungen nötig, schon heute stößt der Öffentliche Verkehr an seine Grenzen.
- 3. Bundesweiten, integrierten Taktfahrplan umsetzen:** Nach Schweizer Vorbild ist rasch ein österreichweiter Taktfahrplan umzusetzen. Jede Bezirkshauptstadt Österreichs soll optimal ans öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sein.
- 4. Verursacherprinzip** und mehr Kostengerechtigkeit im Kfz-Verkehr: Die 25 Prozent der Haushalte, mit dem höchsten Einkommen, fahren viereinhalb Mal so viele Kilometer mit dem Auto wie die 25 Prozent mit den niedrigsten Einkommen. Vom fehlenden Verursacherprinzip profitieren Gutverdienende um ein Vielfaches stärker als Wenigverdienende.
- 5. Abschaffung ökologisch kontraproduktiver Verkehrssubventionen**
- 6. Gehen und Radfahren** als energieeffiziente, gesunde, kostengünstige und platzsparende Verkehrsmittel **forcieren**.
- 7. Umsetzung eines exakteren Fahrtestzyklus** und **strengere CO₂-Grenzwerte** für Neuwagen (60 Gramm CO₂ pro Kilometer im Jahr 2025).

VCÖ: Energie- und Klimaziele nur erreichbar, wenn weniger mit Auto gefahren wird (Milliarden Personenkilometer mit Pkw pro Jahr)

Jahr 1970: 32,9 Milliarden Personenkilometer (Pkm)

Jahr 1980: 47,8 Mrd. Pkm

Jahr 1990: 55,7 Mrd. Pkm

Jahr 1995: 62,2 Mrd. Pkm

Jahr 2000: 66,7 Mrd. Pkm

Jahr 2005: 70,6 Mrd. Pkm

Jahr 2010: 73,5 Mrd. Pkm

Jahr 2011: 74,4 Mrd. Pkm

Trendlinie 1 - Jahr 2020*: 80,7 Mrd. Pkm

Trendlinie 1 - Jahr 2030*: 88,3 Mrd. Pkm

Trendlinie 2 - Jahr 2020**: 71,2 Mrd. Pkm

Trendlinie 2 - Jahr 2030**: 67,7 Mrd. Pkm

Ziellinie Jahr 2020***, um EU-Ziele für das Jahr 2050 zu erreichen: 61,5 Mrd. Pkm

Ziellinie Jahr 2030***, um EU-Ziele für das Jahr 2050 zu erreichen: 49,7 Mrd. Pkm

* bei Wachstum 0,9 % pro Jahr

** bei Rückgang 0,5 % pro Jahr

*** bei Rückgang 2,1 % pro Jahr

Quelle: bmvit, UBA, VCÖ 2013

VCÖ: Deutliche Zunahme beim Öffentlichen Verkehr erforderlich (Milliarden Personenkilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln pro Jahr)

Jahr 1990: 19,7 Mrd. Pkm

Jahr 1995: 22,1 Mrd. Pkm

Jahr 2000: 21,5 Mrd. Pkm

Jahr 2005: 22,1 Mrd. Pkm

Jahr 2010: 24,4 Mrd. Pkm

Jahr 2011: 24,5 Mrd. Pkm (Zunahme 2005 bis 2011: durchschnittlich 1,8 % pro Jahr)

Trendlinie Jahr 2020*: 28,7 Mrd. Pkm

Trendlinie Jahr 2030* 34,3 Mrd. Pkm

Ziellinie Jahr 2020**: 29,8 Mrd. Pkm

Ziellinie Jahr 2030**: 37,0 Mrd. Pkm

* bei Wachstum 1,8 % pro Jahr

** bei Zunahme von 2,2 % pro Jahr

Quelle: bmvit, UBA, VCÖ 2013