VCÖ
MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

VCÖ factsheet

Klimaverträgliche Mobilität senkt Kosten des Verkehrs

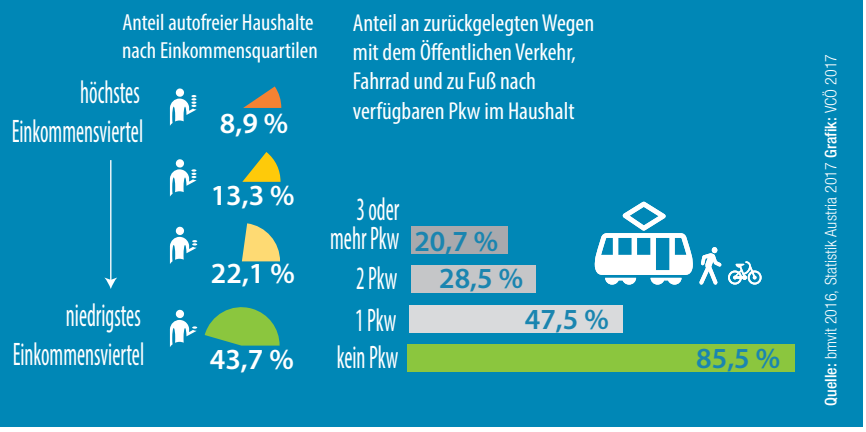
Mobilität und Gütertransporte mit klimaverträglichen Verkehrsmitteln verbessern die Umweltbilanz und verringern die Gesamtkosten des Verkehrs. Die Folgen des Verkehrs für Umwelt und Gesundheit zu berücksichtigen reduziert Schäden und schafft mehr Fairness.

Verkehr und Infrastruktur sind teuer. Beim Kfz-Verkehr werden derzeit wesentliche Teile der Gesamtkosten ausgeblendet, etwa die Folgekosten für das Gesundheitssystem. Umgekehrt werden bei klimaverträglichen Mobilitätsformen wie Öffentlichem Verkehr oder Radfahren die Kosten oft über- und der Nutzen unterschätzt. Eine Gesamtbetrachtung von Wirkungen und Schäden schafft die Voraussetzung für einen fairen Verkehrsmittelvergleich. Mobilität mittels Öffentlichem Verkehr oder Verbesserungen für das Radfahren und Gehen zu ermöglichen, ist nicht nur umweltverträglich. Es reduziert auch die Gesamtkosten des Verkehrs deutlich.

Klimaschutz bedeutet faire Mobilität

Spätestens im Jahr 2050 dürfen Personenmobilität und Gütertransport keine Treibhausgase mehr ausstoßen, damit die globale Klimaerwärmung auf unter zwei Grad begrenzt werden kann. Doch derzeit begünstigt das Steuersystem klimaschädlichen Kfz- und Flugverkehr. Darüber hinaus verursacht Verkehr in Österreich indirekt hohe volkswirtschaftliche Kosten. Eine umfassende ökologische Steuerreform muss kontraproduktive Steuerbegünstigungen beseitigen und auf den CO_2-Ausstoß abzielen. Das Verursacherprinzip verringert die Folgen des heutigen Verkehrs für zukünftige Generationen.

Fast jeder zweite Haushalt mit niedrigem Einkommen ist autofrei



Je höher das Einkommen, umso geringer der Anteil autofreier Haushalte. Und je mehr Pkw es im Haushalt gibt, desto geringer der Anteil an klimaverträglich zurückgelegten Wegen.

Viele Kosten und externe Effekte des Verkehrssystems werden heute ausgeblendet. Sie bleiben in der öffentlichen Diskussion und bei politischen Entscheidungen unberücksichtigt.

Das derzeitige Infrastruktur- und Finanzierungssystem subventioniert klimaschädliche Verkehrsmittel und lässt die Allgemeinheit für Umwelt- und Gesundheitsschäden aufkommen. Für ein faires und effizientes Verkehrssystem, das die negativen Folgen für Mensch und Umwelt möglichst gering hält, braucht es faire und klimapolitisch vorausschauende Rahmenbedingungen. Eine Voraussetzung dafür ist es, externe Kosten in die Preise zu internalisieren.

Abwälzen von Schäden subventioniert Verkehr

Externe Kosten sind solche, für die die am Verkehr Teilnehmenden nur indirekt oder gar nicht aufkommen. Das betrifft zusätzlich zur benötigten Infrastruktur auch Schäden und Kosten durch Unfälle und die negativen Auswirkungen von Lärm, Schadstoffen oder Treibhausgas-Ausstoß. Die externen Kosten des Verkehrs gehen zu Lasten Dritter oder der Allgemeinheit, der Umwelt und zukünftiger Generationen.

Die Folgen der ausgeblendeten, externen Kosten reichen von Einbußen in der Landwirtschaft oder der Reduktion von Immobilienwerten bis hin zu chronischen Erkrankungen und Todesfällen. Vieles an persönlichen Einbußen der Lebensqualität oder auch langfristige Naturverluste können nicht in Geld ausgedrückt werden. Soweit Folgeschäden monetär bewertbar sind, belaufen sich die externen Kosten des Verkehrs in Österreich auf rund 13 Milliarden Euro pro Jahr.

Die Übernahme der externen Kosten durch die Allgemeinheit entspricht einer indirekten Subvention für klima- und gesundheitsschädliche Verkehrsmittel. Während ein Pkw in Österreich zwölf Cent externe Kosten pro Personenkilometer verursacht, sind es bei der Bahn mit 1,7 Cent um 86 Prozent weniger.

Verkehrsunfälle verursachen sehr hohe Kosten

Allein die externen Kosten durch Verkehrsunfälle in Österreich betragen mehrere Milliarden Euro pro Jahr. Darunter fallen etwa Kosten für medizinische, juristische oder verwaltungstechnische Leistungen, aber auch Kosten, die durch den Ausfall der Arbeit von Verkehrsopfern oder materieller Ressourcen entstehen. Je Personenkilometer ist die Wahrscheinlichkeit bei einem Verkehrsunfall zu sterben für Pkw-Insassen 75-mal höher als für Bahnreisende, das Risiko verletzt zu werden, ist mit dem Pkw sogar 127-mal höher. Werden dank verbesserten Bahnangebots Autofahrten vermieden, reduziert dies Verkehrsunfälle und damit Kosten.

Für Deutschland wurde errechnet, dass die Beiträge aus Haftpflichtversicherungen je nach Schwere des Unfalls lediglich sechs bis 29 Prozent der gesamten Unfallkosten decken.

Klimakosten der Zukunft vermeiden

Klimakosten machen in Österreich mit rund 2,3 Milliarden Euro pro Jahr rund ein Fünftel der externen Kosten des Verkehrs aus. Im Jahr 2015 emittierte der Verkehr rund 22 Millionen Tonnen CO_2. Pkw waren für 54 Prozent davon verantwortlich. Auf einen Pkw-Personenkilometer entfallen durchschnittlich 180 Gramm CO_2-Äquivalente, bei der Bahn sind es in Österreich lediglich 14 Gramm.

Die Berechnung von Vermeidungskosten, lässt allerdings die langfristigen, globalen Auswirkungen der Treibhausgas-Emissionen unberücksichtigt. So hat die Erwärmung der Atmosphäre unter anderen Auswirkungen auf die Nahrungsmittelproduktion, die Verfügbarkeit von Wasser, die Ausbreitung von Krankheiten und das Auftreten von Wetterextremen. Diese Folgen werden primär zukünftige Generationen und Staaten des globalen Südens zu tragen haben.

Gelingt es, die globale Erwärmung auf unter zwei Grad Celsius zu begrenzen, werden die EU-weiten Kosten durch den Klimawandel auf durchschnittlich

120 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt. Steigt die Temperatur allerdings stärker, etwa um 3,5 Grad Celsius, erhöhen sich die Kosten auf rund 190 Milliarden Euro jährlich. Für Österreich ist bis zum Jahr 2050 mit Kosten durch Schäden infolge von Extremwetterereignissen von bis zu 8,8 Milliarden Euro pro Jahr zu rechnen.

Steigende Kosten für Erhalt der Straßen

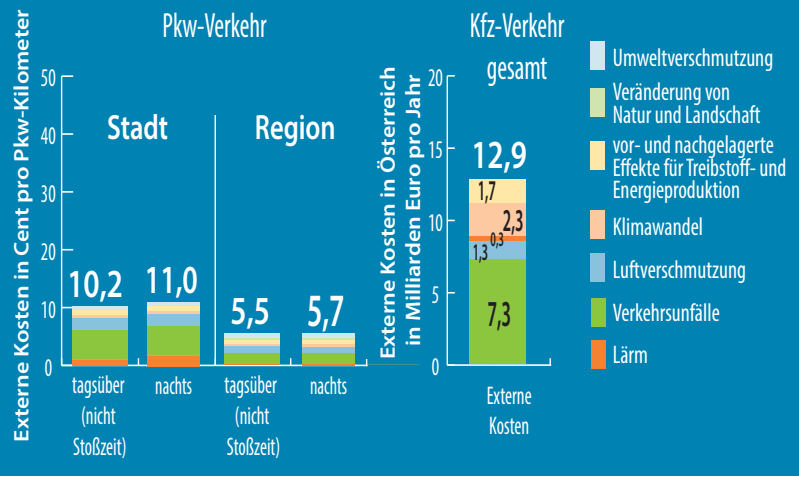
Das öffentliche Straßennetz in Österreich umfasst eine Länge von 139.000 Kilometer, mit einem topografisch bedingt hohen Anteil von Brücken und Tunneln. Das macht den Betrieb und die Erhaltung teuer. Aufgrund ihres Alters benötigen immer mehr Straßen eine Grundsanierung. Allein für die Erhaltung der Landesstraßen ist bis zum Jahr 2024 mit Kosten von rund 300 Millionen Euro pro Jahr zu rechnen. Ähnlich hoch liegen die Kosten im kommunalen Straßennetz.

Bei heutigen Infrastrukturentscheidungen sind die Folgekosten und langfristigen Wirkungen auf die Verkehrsentwicklung viel stärker als bisher zu berücksichtigen. Während die Erhaltungskosten steigen, werden mit dem Ausstieg aus Benzin und Diesel die Einnahmen aus der Mineralölsteuer sukzessive sinken. Umfassende Änderungen im Verkehrsbereich benötigen auch veränderte Rahmenbedingungen, zum Beispiel im Steuerbereich. So ist die Instandhaltung der Infrastruktur statt über die Mineralölsteuer stärker direkt und nutzungsabhängig zu finanzieren.

Umweltverträgliche Mobilität ist sozial gerecht

Von den schädlichen Auswirkungen des Verkehrs betroffen sind besonders Menschen mit geringen finanziellen Möglichkeiten. Gleichzeitig nutzen Personen mit geringerem Einkommen Auto und Flugzeug weniger als besser Verdienende.
In Österreich fühlen sich dreimal so viele Menschen aus dem unteren Einkommensdrittel durch verkehrsbedingte Geruchsbelästigung und Abgase sehr stark bis stark belästigt als Personen aus dem obersten Einkommensdrittel. Rund 44 Prozent der Haushalte des untersten Einkommensquartils besitzen kein Auto und nutzen besonders häufig öffentliche Verkehrsmittel. 70 Prozent des Pendelpauschales gehen an die wohlhabendere Hälfte der Bevölkerung, nur drei Prozent an das Viertel mit dem niedrigsten Einkommen. Der

Hohe Umwelt- und Gesundheitskosten durch den Kfz-Verkehr



Quelle: CE Delft 2008, VCÖ 201, Destatis 2017, CE Delft 2011, Tu Dresden 2012, VCÖ 2017 **Grafik:** VCÖ 2017

Öffentliche Verkehr sowie attraktive Fuß- und Radverbindungen sichern das Grundrecht auf Mobilität. Die privaten Haushalte geben pro Jahr etwa 1,1 Milliarden Euro für Fahrkarten des Öffentlichen Verkehrs aus. Mit rund 2,5 Milliarden Euro unterstützen die Gebietskörperschaften den Öffentlichen Nahverkehr.

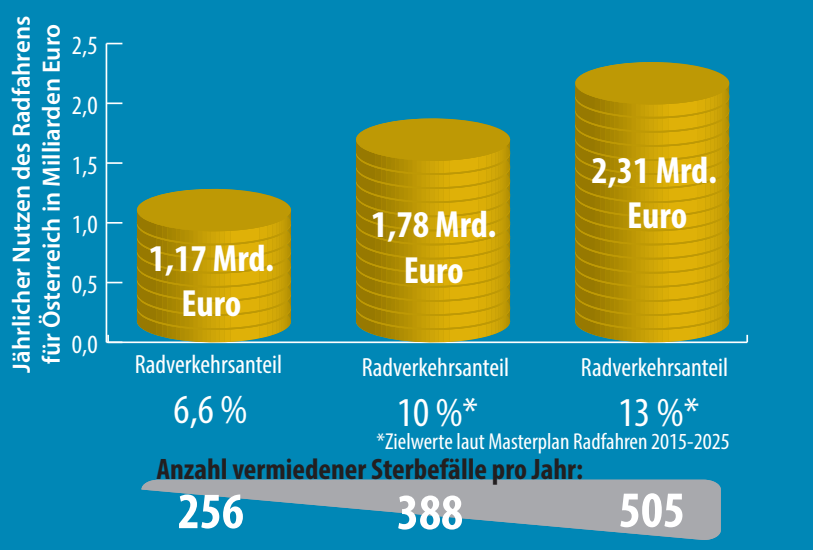
Der Kfz-Verkehr verursacht durch Lärm, Unfälle, Luftverschmutzung und CO2-Ausstoß Schäden und Kosten in Milliardenhöhe, für die die Verkehrsteilnehmenden nur indirekt oder gar nicht aufkommen.

Menschliches Leid und Gesundheitsschäden

Bewegungsmangel, Feinstaub- und Stickoxid-Emissionen, Lärmbelastungen, Verkehrsunfälle und die Verbauung von Grünflächen in Städten – all das wirkt sich nachteilig auf die Gesundheit der Menschen aus. Bewegungsaktive Mobilität gewinnt angesichts ihrer positiven gesundheitlichen Effekte an Bedeutung. Durch regelmäßiges Radfahren im Alltag verringern sich das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie zahlreiche andere Folgen von Bewegungsmangel. So ist etwa das Risiko vorzeitiger Sterblichkeit für Radfahrende um bis zu 30 Prozent niedriger ist als bei Nicht-Radfahrenden.

Mit einem Radverkehrsanteil von aktuell rund sieben Prozent in Österreich wird jährlich ein gesellschaftlicher Nutzen von rund 1,2 Milliarden Euro erzielt. Steigt der Radverkehrsanteil bis zum Jahr 2025 wie geplant auf 13 Prozent, erhöht sich der Nutzen auf rund 2,3 Milliarden Euro.

Radfahren bringt Nutzen in Milliardenhöhe



Quelle: WHO 2014, Statistik Austria 2017, VCÖ 2017, BMLFUW 2015, BMVIT 2016 **Grafik:** VCÖ 2017

Ende für Privilegien von Lkw und Flugverkehr

Erst der billige Transport macht viele Güter- und Warenströme betriebswirtschaftlich lohnend. Die geringen Transportkosten werden auch durch Vermeiden von Kosten, etwa mittels Sozial- und Umweltdumping erzielt. Transportmittel, die geringe Umweltschäden verursachen oder hohe soziale Standards einhalten, haben dadurch einen eklatanten Wettbewerbsnachteil.

Im EU-Durchschnitt liegen die externen Kosten im Gütertransport per Lkw bei etwa fünf Cent, in der Binnenschifffahrt bei 0,9 Cent und auf der Schiene bei 0,6 Cent pro Tonnenkilometer.

Damit mehr Güter mit der Bahn transportiert werden, ist es wichtig, dass der Lkw für verursachte Schäden an Umwelt und Gesundheit aufkommt sowie bei Sozialstandards mit der Bahn gleichzieht. Wie bei Bahngütertransporten sind auch im Lkw-Verkehr die Einhaltung der Tempolimits und Höchst-Lenkdauern sowie fairer Löhne und Arbeitsbedingungen sicherzustellen.

Flugverkehr ist stark subventioniert

Der Flugverkehr ist mit hohen externen Kosten verbunden. Zusätzlich wird er durch Steuerbegünstigungen stark subventioniert. Seine Bedeutung für die Wirtschaft und den Standortwettbewerb wird häufig überschätzt.

Bei der Bahn fallen sowohl Umsatzsteuer für die Fahrkarte als auch Energieabgabe für den Bahnstrom an. Der Flugverkehr bezahlt auf Kerosin keine Mineralölsteuer und ist auf grenzüberschreitenden Verbindungen von der Umsatzsteuer ausgenommen. Entgelte für die Benützung der Schieneninfrastruktur sind ebenso zu bezahlen wie für die Nutzung von Flughäfen. Bei Busreisen sind sowohl Umsatzsteuer auf den Fahrpreis und Mineralölsteuer als auch Maut auf hochrangigen Straßen in Österreich zu bezahlen. Für mehr Klimaverträglichkeit ist neben dem Ausbau der internationalen Bahnverbindungen, ein Ende der Steuerbegünstigungen für den Klimasünder Flugverkehr nötig.

Quelle: VCÖ, „Ausgeblendete Kosten des Verkehrs“, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2017

Die VCÖ-Publikation „Ausgeblendete Kosten des Verkehrs“ zeigt, wie das Verkehrssystem durch eine umfassende Betrachtung von Kosten und Nutzen klimaverträglich und fair zu gestalten ist.
Die Publikation ist beim VCÖ um 30 Euro oder gratis als Download erhältlich:
E: vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

VCÖ-Empfehlungen

- **Ökologisierung des Steuersystems** durch abzielen auf Energie- und Ressourcenverbrauch: Einführung eines CO_2-Mindestpreises, Abschaffen kontraproduktiver Steuerbegünstigungen und Subventionen (zum Beispiel Pendelpauschale reformieren, Diesel-Steuersatz an Benzin angleichen, Steuerbefreiung von Kerosin aufheben)
- **Verursacherprinzip** in der Finanzierung des Verkehrs umsetzen: Gesundheits- und Umweltfolgen abbilden, Ausweitung der Lkw-Maut auf Landes- und Gemeindestraßen
- **Schadstoff- und Lärmbelastung** sowie **Unfallrisiko** im Verkehr minimieren. Gute Bedingungen und Infrastrukturen für aktive Mobilität schaffen. Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs vereinfachen und Ausbau langfristig sicherstellen
- **Infrastruktur-Entscheidungen** dürfen Klima- und Nachhaltigkeitszielen nicht zuwiderlaufen. Straßenneu- und Straßenausbau sind auch angesichts der künftig stark steigenden Erhaltungskosten auf das absolute Minimum zu reduzieren
- In **Kosten-Nutzen-Analysen** zu Infrastrukturprojekten sind auch Gesundheits- und Klimafolgen, Abwanderungseffekte sowie Auswirkungen auf andere Verkehrsformen beziehungsweise Alternativen wie Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen.
- Im **Güterverkehr** durch Kontrollen und strengere Vorgaben sicherstellen, dass bei Lkw Lohn- und Sozialstandards, Höchst-Lenkzeiten und Tempolimits eingehalten werden

Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitik:
„Das aktuelle Verkehrssystem missbraucht die Atmosphäre als Deponie für CO_2.
Der Alpenraum und die Städte sind von der Klimakrise besonders betroffen. Österreich kann es sich nicht leisten, auf die eigene Vorbildwirkung im Klimaschutz zu verzichten.“

Der VCÖ-Einsatz für eine Mobilität mit Zukunft braucht die Unterstützung durch Spenden.
Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto:
Erste Bank. IBAN:
AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAATWWXXX

Impressum: VCÖ – Mobilität mit Zukunft, Bräuhausgasse 7–9, 1050 Wien, **T** +43-(0)1-893 26 97 **E** vcoe@vcoe.at, www.vcoe.at
Layout VCÖ 2017, Fotos: Manuela Tippl (Fotos von shutterstock.com, S.1), VCÖ (S.4)