

Bräuhausgasse 7-9
1050 Wien
T 01-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

Presseunterlagen Österreich braucht deutlich mehr Öffentlichen Verkehr

Rückfragen bitte an:

VCÖ-Kommunikation, Mag. Christian Gratzer,
christian.gratzer@vcoe.at
T (01) 893 26 97
M (0699) 18932695

VCÖ: Klimaziel nur mit verstärkter Verlagerung von Auto auf Öffentlichen Verkehr erreichbar

VCÖ: Die mit Bahn gefahrenen Kilometer seit 2005 um 40 Prozent gestiegen

VCÖ (Wien, 8. November 2018) – Die mit der Bahn gefahrenen Kilometer sind in Österreich seit dem Jahr 2005 um 40 Prozent gestiegen, wie eine heute präsentierte VCÖ-Publikation zeigt. Und noch nie wurde so viel mit dem Öffentlichen Verkehr gefahren wie heute. Dennoch reicht das bisherige Wachstum beim Öffentlichen Verkehr nicht aus, um Österreichs Klimaziele zu erreichen. Der VCÖ fordert einen verstärkten Ausbau der Schiene sowie häufigere Verbindungen in den Ballungsräumen. Zudem sollen alle 124 regionalen Zentren Österreichs gut mit dem Öffentlichen Verkehr erreichbar sein.

„Die mit der Bahn gefahrenen Kilometer sind in Österreich seit dem Jahr 2005 um rund 40 Prozent gestiegen. Noch nie wurden in Österreich so viele Kilometer mit Bahn, städtischen Öffis und Bus gefahren wie heute. So erfreulich diese Daten sind, eines muss leider festgestellt werden: Dieses Wachstum reicht nicht aus, um die Klimaziele zu erreichen“, fasst VCÖ-Experte Markus Gansterer das Ergebnis der aktuellen VCÖ-Publikation „Mobilitätswende braucht mehr Öffentlichen Verkehr“ zusammen.

Derzeit werden in Österreich und 20 Milliarden Personenkilometer auf der Schiene zurückgelegt, weitere 10,2 Milliarden Personenkilometer mit Linienbus und Reisebus. Dadurch werden im Vergleich zu Autofahrten rund drei Millionen Tonnen CO₂ vermieden, stellt der VCÖ fest. Benzin- und Diesel-Pkw verursachen pro Personenkilometer im Schnitt 15 Mal so viel CO₂ wie die Bahn und rund vier Mal so viel CO₂ wie ein Bus.

Die Bundesregierung hat beschlossen, dass im Jahr 2030 der Verkehr höchstens 15,7 Millionen Tonnen CO₂ ausstoßen darf. Im Vergleich zum Vorjahr braucht es eine Reduktion der CO₂-Emissionen um rund 7,5 Millionen Tonnen, macht der VCÖ aufmerksam. Die Schwierigkeit: Seit dem Jahr 2014 sind die CO₂-Emissionen des Verkehrs um rund zwei Millionen Tonnen gestiegen.

Denn nicht nur die mit dem Öffentlichen Verkehr gefahrenen Kilometer sind in den vergangenen Jahren gestiegen, sondern nach Jahren der Stagnation auch wieder der

Autoverkehr. Während im Jahr 2013 um nur 1,5 Milliarden Personenkilometer mehr mit dem Auto gefahren wurden als im Jahr 2008, war der Anstieg zwischen den Jahren 2017 und 2013 mit rund 7,1 Milliarden Kilometer fast fünf Mal so hoch. Nach 82 Milliarden Personenkilometer im Vorjahr erwartet der VCÖ für das Jahr 2018 aufgrund der bisherigen Verkehrsentwicklung einen Anstieg auf rund 84 Milliarden Personenkilometer.

„Der zunehmende Autoverkehr sorgt für Staus in den Ballungsräumen. Sowohl aus Umweltsicht, als auch aus Verkehrssicht ist eine starke Verlagerung von Autofahrten auf öffentliche Verkehrsmittel nötig“, stellt VCÖ-Experte Gansterer fest. Beim diesjährigen VCÖ-Bahntest wurden autofahrende Fahrgäste befragt, was es braucht, damit sie Autofahrten auf die Bahn verlagern. Zwei Drittel sagten, dass häufigere Bahnverbindungen nötig sind, etwas mehr als die Hälfte sagte, dass bessere öffentliche Verkehrsverbindungen zum und vom Bahnhof helfen würden, Autofahrten zu vermeiden.

Dass die Verlagerung von Autofahrten auf öffentliche Verkehrsmittel möglich ist, zeigen die Erfahrungen in Wien aber auch auf der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg sowie auf den in den vergangenen zehn Jahren eingeführten S-Bahnen etwa in der Steiermark, Tirol, Vorarlberg oder Kärnten.

Das Potenzial für eine verstärkte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs ist groß. So kommen 20 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit, aber dreimal so viele, nämlich 60 Prozent fahren mit dem Auto zur Arbeit. Eine Erhöhung des Anteils ist nur mit Einbindung der Betriebe möglich. „Kostenlose Parkplätze beim Betrieb, vielleicht auch noch kombiniert mit Firmenwagen, die privat genutzt werden können, verhindern den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Hingegen können Betriebe mit Mobilitätsmanagement viel dazu beitragen, dass mehr Beschäftigte mit dem Öffentlichen Verkehr statt mit dem Auto zur Arbeit kommen“, betont VCÖ-Experte Gansterer.

Ein Beispiel ist Boehringer Ingelheim, wo die Zahl der Beschäftigten am Standort in Wien-Meidling von 2.000 auf rund 2.500 erhöht wird und die Anzahl der Parkplätze von 600 auf 280 reduziert wurde. Durch betriebliches Mobilitätsmanagement ist es gelungen, dass statt wie bisher 53 Prozent nur mehr 30 Prozent der Beschäftigten mit dem Auto zur Arbeit fahren, der Anteil jener, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen ist von 36 auf 55 Prozent gestiegen. Das Konzept „Arbeitsplätze statt Parkplätze“ stärkt auch den Wirtschaftsstandort.

Damit der Öffentliche Verkehr mehr Fahrgäste transportieren kann, braucht es auch einen verstärkten Ausbau des Schienennetzes. Aktuell werden die im Rahmenplan 2018 bis 2023 von Verkehrsministerium und ÖBB-Infrastruktur festgelegten Projekte umgesetzt. Der VCÖ hat rund 100 Fachleute befragt, welche Infrastruktur-Maßnahmen darüber hinaus nötig sind. 20 Projekte haben dabei hohe Priorität. Vor allem in der Ostregion sind bestehende Kapazitätsengpässe rasch zu beseitigen.

- Im Raum südlich von Wien steigt die Einwohnerzahl besonders stark. Zudem wird die Zahl der Fahrgäste zwischen Graz und Wien nach Fertigstellung des Semmering Basistunnel deutlich steigen. Der Ausbau der Südbahn Mödling – Wien ist daher rasch umzusetzen, damit es zu keinen Engpässen kommt.
- Die Murtalbahn in der Steiermark sowie die Mattigtalbahn zwischen Steindorf bei Straßwalchen und Braunau am Inn sind zu modernisieren und zu elektrifizieren, der Takt ist zu verdichten.
- Die Mühlkreisbahn ist zum Hauptbahnhof Linz durchzubinden.

Neben den Kapazitätserweiterungen am Schienennetz sind auch häufigere Verbindungen nötig. „Die Arbeitszeiten werden immer flexibler. Es reicht nicht mehr aus, nur in den klassischen Pendlerzeiten häufigere Verbindungen anzubieten. Es braucht auch am länger am Abend und am Wochenende ein gutes öffentliches Verkehrsangebot“, betont VCÖ-Experte Gansterer.

Innerhalb der Städte kann durch die konsequente Bevorrangung des Öffentlichen Verkehrs die Kapazität und auch die Pünktlichkeit der Öffis erhöht werden. Neben eigenen Gleiskörper für Straßenbahnen sind Busspuren eine wirkungsvolle Maßnahme. Die Öffnung von Busspuren für E-Autos wäre für die städtische Mobilität kontraproduktiv. „Die Erfahrungen aus Norwegen zeigen, dass dann Busse häufiger im Stau stehen. Leidtragende sind dann die vielen Fahrgäste im Bus“, weist VCÖ-Experte Gansterer auf die negativen Seiteneffekte hin.

Während es in den Ballungsräumen häufigere Verbindungen braucht, um die steigende Anzahl der Fahrgäste bewältigen zu können, ist in den Regionen häufig überhaupt erst ein gutes Angebot zu schaffen. Der VCÖ fordert, dass alle 124 regionalen Zentren gut mit Bahn und Bus erreichbar sein sollen. Zudem braucht es für die sogenannte letzte Meile, also für die Fahrt vom Bahnhof zum Ziel und zur Ergänzung des Linienverkehrs ein nachfragegesteuertes Angebot. Dabei ist wichtig, dass diese Angebote in den Verkehrsverbund integriert sind.

Viel zu wenig wird in weiten Teilen Österreichs auch die Kombination von Fahrrad und Bahn genutzt. „Das Fahrrad ist ein idealer Zubringer zum Zug. Voraussetzung dafür ist, dass die Wohngebiete eine gute und sichere Radverbindung zum nächstgelegenen Bahnhof haben und es bei den Bahnhöfen wettergeschützte und sichere Rad-Abstellplätze gibt“, spricht sich VCÖ-Experte Gansterer für den verstärkten Ausbau der Rad-Infrastruktur zu Bahnhöfen aus. Im Vergleich zu Auto-Parkplätzen und Park & Ride-Anlage sind Bike & Ride Anlagen kostengünstiger und platzsparender.

Wesentlich für die nötige Verlagerung von Autofahrten zum Öffentlichen Verkehr ist auch aufzuhören das Falsche zu tun. Wenn auf der gleichen Strecke nicht nur die Bahn,

sondern auch die Straße ausbaut wird, macht diese Parallelförderung die Wirkung der Investitionen in die Schiene wieder zunichte. „Der Verkehr ist nur dann auf Klimakurs zu bringen, wenn die klimaverträgliche Mobilität absoluten Vorrang hat“, stellt VCÖ-Experte Gansterer fest.

Um die Klimaziele zu erreichen, ist auch das Bahnangebot im Fernverkehr auszubauen. Gerade bei grenzüberschreitenden Verbindungen kann die Bahn eine klimaverträgliche Alternative zum Flugzeug sein. Rund 40 Prozent aller vom Flughafen Wien-Schwechat ausgehenden Flüge sind kürzer als 800 Kilometer. Eine europaweite Studie hat gezeigt, dass im Jahr 2014 sieben der zehn passagierstärksten Verbindungen in maximal sechs Stunden mit der Bahn zurückgelegt werden könnten. „Es ist ein großes Versäumnis der EU-Mitgliedsstaaten und der EU, dass die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen zwischen den Städten nicht schon bisher beschleunigt und ausgebaut wurden. Wenn die EU und ihre Mitgliedsstaaten ihre eigenen Klimaziele ernst nehmen, dann ist dieser Fehler der Vergangenheit rasch zu korrigieren“, stellt VCÖ-Experte Gansterer fest.

Die VCÖ-Publikation „Mobilitätswende braucht mehr Öffentlichen Verkehr“ ist beim VCÖ unter (01) 893 26 97 oder im Internet unter www.vcoe.at erhältlich

VCÖ: Bahn um den Faktor 15 klimafreundlicher als Pkw (CO₂-Emissionen pro Personenkilometer)

Bahn (ÖBB): 14,4 Gramm CO₂ pro Personenkilometer

Linienbus: 52,1 Gramm CO₂ pro Personenkilometer

Reisebus: 57,9 Gramm CO₂ pro Personenkilometer

E-Pkw (Strom-Mix Österreich): 93,8 Gramm CO₂ pro Personenkilometer

Pkw (Durchschnitt Benzin und Diesel): 218,4 Gramm CO₂ pro Personenkilometer

Flugzeug: 451,3 Gramm CO₂ pro Personenkilometer

Quelle: Umweltbundesamt, VCÖ 2018

VCÖ: Noch nie wurde in Österreich so viel mit Bahn gefahren

(Mit Bahn gefahrene Personenkilometer)

Jahr 2017: 12,7 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2016: 12,6 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2015: 12,2 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2014: 12,1 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2013: 11,9 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2012: 11,3 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2011: 10,9 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2010: 10,7 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2009: 10,6 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2008: 10,8 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2007: 9,6 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2006: 9,3 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2005: 9,1 Milliarden Personenkilometer

Quelle: Umweltbundesamt, VCÖ 2018

VCÖ: Nach Stagnation nimmt Autoverkehr wieder stark zu

(Personenkilometer mit dem Pkw in Österreich)

Jahr 2017: rund 82 Milliarden Personenkilometer

Jahr 2016: 80,44 Mrd. Pkm

Jahr 2015: 78,35 Mrd. Pkm

Jahr 2014: 76,59 Mrd. Pkm

Jahr 2013: 74,85 Mrd. Pkm

Jahr 2012: 74,15 Mrd. Pkm

Jahr 2011: 74,45 Mrd. Pkm

Jahr 2010: 73,46 Mrd. Pkm

Jahr 2009: 72,68 Mrd. Pkm

Jahr 2008: 73,28 Mrd. Pkm

Jahr 2007: 72,02 Mrd. Pkm

Jahr 2006: 70,89 Mrd. Pkm

Jahr 2005: 70,56 Mrd. Pkm

Quelle: Umweltbundesamt, VCÖ 2018