

European Commission
Brussels

St. Pölten, am 17. September 2020

Smart Mobility und Green Deal

Stellungnahme von Verkehrswende.at

1. Einleitung

Vorwiegend auf „Dekarbonisierung“ und Verkehrsverlagerung beruhende Geschäftsmodelle und Strategien gehen weiterhin einher mit einem Raubbau an unserer Natur. Sie sind somit nicht geeignet, die negativen Effekte eines überbordenden Personen- und Warenverkehrs auf die Umwelt zu kompensieren.

Jede Maßnahme, die mit einer weiteren Verkehrszunahme einhergeht, widerspricht daher insbesondere ganz klar dem Artikel 21 (2) f des Lissabon-Vertrages der Europäischen Union [1].

Im Sinne der Originalliteratur [2] plädieren wir deshalb für eine feste Verankerung des Schutzes aller natürlicher Lebensgrundlagen im Green Deal und insbesondere auch im Verkehrssektor.

Dazu ist es notwendig, im Verkehrsbereich künftig vor allem Strategien zur Verkehrsvermeidung die Förderung aktiver Mobilitätsformen zu verfolgen.

Wir definieren gemäß [3]

- eine **Verkehrswende** als Bündel an Maßnahmen, die unser Mobilitätsverhalten (**Mobilitätswende**) und den Gütertransport so verändern, dass kein weiterer verkehrsbedingter Raubbau an natürlichen Lebensgrundlagen mehr stattfindet.
- **Verkehrsvermeidung** als die gezielte Reduktion von Verkehr durch Aufhebung örtlicher Trennungen zwischen Produktion und Verbrauch sowie zwischen dem eigenen Lebensmittelpunkt und weiteren Bezugsräumen persönlichen Handelns (Arbeiten, Freizeit, Soziales, Konsum).
- **Aktive Mobilität** als Gesamtheit aller Fortbewegungsarten, die ganz oder in einem maßgeblichen Ausmaß auf eigener Muskelkraft basieren.

2. Verkehrsvermeidung

Die höchste Priorität für eine Verkehrswende besteht zweifellos darin, Verkehr von vorneherein zu vermeiden.

Es muss definitionsgemäß eine gezielte Reduktion von Verkehr angestrebt werden durch

- A) die Aufhebung örtlicher Trennungen zwischen Produktion und Verbrauch.
- B) die Aufhebung örtlicher Trennungen zwischen dem persönlichen Lebensmittelpunkt und weiteren Bezugsräumen persönlichen Handelns (Arbeiten, Freizeit, Soziales, Konsum).

3. Stärkung kleinräumiger Strukturen

3.1 Relativierung und Neuinterpretation der vier Grundfreiheiten

Wesentliche Aspekte bei der praktischen Ausübung des freien Waren- Personen- und Dienstleistungsverkehrs widersprechen dem Prinzip der Verkehrsvermeidung als wichtigstem Grundpfeiler einer Verkehrswende.

Eine Verkehrswende kann also nur gelingen, wenn diese Grundfreiheiten zeitgemäß neuinterpretiert werden, indem sie in den Kontext einer umwelt- und klimaschonenden Wirtschaftspolitik gesetzt und ihr auch untergeordnet werden.

Im Mittelpunkt künftiger Bestrebungen zum Green Deal muss die Bevorzugung und relative Stärkung kleinräumiger Strukturen stehen, um den Menschen Europas wieder eine wirklich klimaschonende - weil verkehrsvermeidende bzw. aktiv mobile Lebensweise zu ermöglichen.

3.2 Stärkung von Kreislaufwirtschaft und resilienten Strukturen

Die Aufhebung der örtlichen Trennung von Produktion und Verbrauch ist vor allem durch folgende Maßnahmen zu erreichen:

- Bevorzugung und Förderung handwerklicher regionaler Sachgüterproduktion gegenüber industrieller Fertigung
- Transformation Europas von der Wegwerf- in eine Reparaturgesellschaft
- Sicherstellung und Ausbau regionaler Lebensmittelproduktion
- Reduktion der Attraktivität des überregionalen Warenverkehrs
- Umsetzung einer umfassenden Kostenwahrheit zur ökologischen Gesamtbilanz im Waren- und Personenverkehr

3.3 Attraktivierung des persönlichen Lebensumfeldes

Folgende Maßnahmen vermeiden unnötig lange Wege und tragen wesentlich zur Lebensqualität des Einzelnen bei:

- Förderung aktiver Mobilität durch effiziente Raum- und Siedlungsstrukturen
- Förderung dezentraler Infrastrukturen (Bildung, Kultur, Digitalisierung, Energie)
- Förderung eines regional strukturierten Unternehmertums, Arbeitsmarktes (vgl. 2.A) und des sozialen Miteinanders

4. Eindämmung „Motorisierter Straßenverkehr“

Die Gründe, in einem künftigen Europa Verkehrsvermeidung und aktiver Mobilität ein ganz zentrales Augenmerk zu widmen, sind vielschichtig.

Wir benennen aus unserer Sicht drei besonders wesentliche Gründe:

- Unnötiger Energie- und Ressourcenverbrauch
- Überbordende Flächeninanspruchnahme
- Mikroplastik

4.1 Energie- und Ressourcenverbrauch

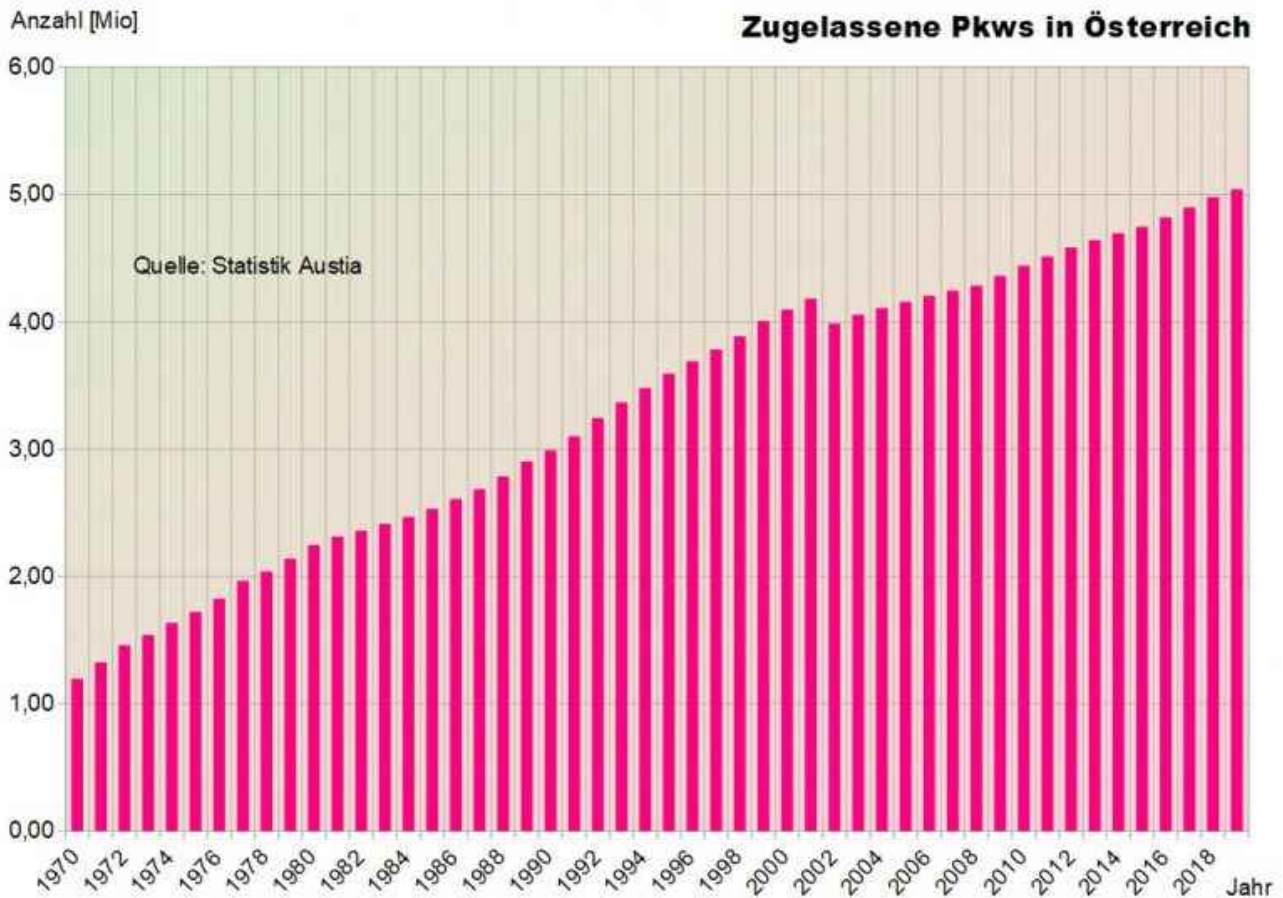
Laut [4] ist der Verkehrssektor mit etwa 33% der mit Abstand größte Energieverbraucher, d.h. die Hebung maßgeblicher Einsparungspotentiale im Verkehrssektor gehen einher mit einem enormen positiven Effekt auf die gesamte Energiewende in Europa.

Ganz konkret ist das Einsparungspotential um ein Vielfaches höher als die zurückliegende Energieeinsparung durch den Übergang auf effizientere Leuchtmittel: Beim Tausch von Glühbirnen durch moderne LED-Lampen liegt die Energieeinsparung aktuell bei etwas weniger als 1:10. Beim Wechsel vom benzinbetriebenen PKW aufs Rad geht es noch weitaus besser: 1:20 per Hollandrad und gar 1:26 per Rennrad [5]. Sogar ein schwimmender Mensch bewältigt mit derselben Energie eine weitere Strecke als ein moderner Elektro-Kleinwagen.

Auch abseits des hohen Energieverbrauchs im Betrieb ist jedes Auto ein über den Lebenszyklus gesehen besonders ressourcenvergeudend konstruiertes Fortbewegungsmittel. Elektroautos weisen dabei über die ersten 100.000km gerechnet einen ökologischen Fußabdruck auf, der sogar noch schlechter ist, als ein entsprechendes Kraftfahrzeug mit herkömmlichem Verbrennungsmotor [6].

Die verheerenden Folgen der Gewinnung von Rohstoffen für Autobatterien, von denen künftig auch die EU-Staaten und vor allem auch Österreich zunehmend betroffen sein soll, sind hinlänglich bekannt [7].

4.2 Immer mehr wertvoller Lebensraum wird dem Autoverkehr geopfert



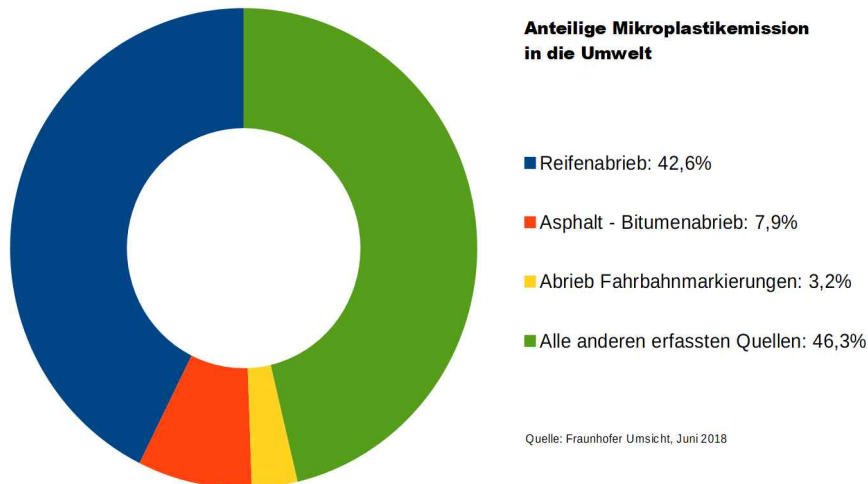
Im Jahr 2019 waren ungeachtet der Umwelt- und Klimaproblematik z.B. in Österreich erstmals über 5 Millionen PKWs zum Verkehr zugelassen. In solchen durchschnittlich anderthalb Tonnen schweren Kraftfahrzeugen fahren hierzulande statistisch gesehen etwa 1,3 Personen [8] durchs Land.

Ein nochmals stärkeres Wachstum als bei den Pkw-Zulassungen verzeichnet seit etwa 20 Jahren die nationale Zulassungsstatistik im Bereich von Lastkraftfahrzeugen.

Mehr Kraftfahrzeuge verbrauchen immer mehr neue Flächen:

- Menschen werden von Kfz-Verkehr zunehmend an den Rand gedrängt
- Biologisch produktive Flächen gehen verloren
- Die noch verbliebenen naturnahen Lebensräume Europas werden endgültig zerstört oder zerschnitten

4.3 Mikroplastik



Vorwiegend aufgrund von Reifenabrieb ist der Straßenverkehr für mehr als 50% des Mikroplastiks in der Umwelt verantwortlich [9]. Die giftige Mischung aus Weichmachern und unzähligen anderen teils krebserregenden Verbindungen schädigt nicht nur unsere Umwelt. Sie gelangt über Luft, Böden und Grundwasser auch in den menschlichen Körper – mit negativen Auswirkungen und bisher kaum erforschten langfristigen Gefahren für unsere Gesundheit.

5. Modellversuch für Europa

Klimahauptstadt 2024 - St. Pölten als Modellstadt der Verkehrswende

In Österreich engagiert sich ein breit aufgestelltes zivilgesellschaftliches Initiativnetzwerk für die Entwicklung einer Modellstadt für eine menschen- umwelt- und klimagerechte Welt [10]. Verkehrswende.at ist Teil dieses Initiativnetzwerks.

Trotz einer heute noch völlig rückwärtsgewandten Verkehrspolitik verfügt die Stadt St. Pölten historisch bedingt über fast idealtypische Voraussetzungen, kleinräumige Kreisläufe und aktive Mobilität vorbildhaft wiederzubeleben und weiterzuentwickeln.

Insbesondere intakte dörfliche und bäuerliche Strukturen bieten die Möglichkeit, regionale Kreisläufe in einer sehr umfassenden Form zu stärken, um sie modellhaft für eine zukunftsfähige verkehrsvermeidende Europäische Mobilitätskultur auszugestalten.

Das Initiativnetzwerk wirbt derzeit intensiv für eine umfassende Neuorientierung St. Pöltens in der Umwelt- Klima- und Verkehrspolitik. St. Pölten soll diesen Ambitionen folgend in den kommenden Jahren tatsächlich zu einer Europäischen Vorzeigestadt werden. Dazu braucht es einen in dieser Weise noch nicht bekannten Schulterschluss zwischen Zivilgesellschaft, Stadt, Land, Bund und EU.

Es wird gebeten, dieses vorerst rein zivilgesellschaftlich aufgestellte Projekt auf EU-Ebene wohlwollend aufzugreifen und weiterführende Maßnahmen zu unterstützen, ein solches Vorhaben als Leuchtturmprojekt auf nationaler und europäischer Ebene möglich zu machen.

6. Schlussfolgerung

Jede weitere Favorisierung des motorisierten Straßenverkehrs gegenüber Verkehrsvermeidung ist mit einer Ressourcenvergeudung und Umweltschäden von nicht mehr hinnehmbaren Ausmaß verbunden.

Die Förderung zukunftsfähiger Mobilitätslösungen erfordert somit sowohl eine anteilige Reduktion des motorisierten Individualverkehrs als auch eine Eindämmung des überregionalen Güter- und Personenverkehrs.

Problem Automobil thematisieren

Die EU steht, wie damals mit der Glühbirnenproblematik, zweifellos vor der Aufgabe, die Automobilindustrie als Kern des Problems, und nicht als Teil der Lösung zu thematisieren:

- Werbebeschränkungen für Kfz-Industrie nach Vorbild von Medizin-, Tabak- und Alkoholprodukten
- Einführung verpflichtender Aufklärung von Konsumenten über die ökologische Schädlichkeit des gewohnten Mobilitätsverhaltens
- Bevorzugung aktiver Mobilität gegenüber motorisiertem Verkehr
- bedarfsgerechter Ausbau eines öffentlichen Mobilitätsangebots
- Verbannung von Kraftfahrzeugen aus Siedlungsräumen

Für einen „echten“ Green Deal muss

- die weitere Forcierung von Automobilindustrie und Straßenverkehr in Europa wirksam ausgeschlossen werden.
- der Bau neuer hochrangiger Straßen europaweit unterlassen werden.

Verwirklichung einer Modellstadt für verkehrsvermeidende gesamteuropäische Mobilitätskultur

Die vorgeschlagene Modellstadt für eine verkehrsvermeidende Mobilitätskultur könnte richtungsweisende Erkenntnisse für eine künftige Strategie Europas bringen, um Umweltzerstörung und Klimakrise in den Griff zu bekommen. Die EU könnte damit gleichzeitig zum weltweiten Vorbild für resilientes Handeln werden.

Verweise

- [1] <https://europedirect-lueneburg.eu/images/PDF/lissabon.pdf>
- [2] https://www.ioew.de/uploads/tx_ukioewdb/IOEW_SR_039_Verkehrswende.pdf
- [3] <https://www.verkehrswende.at/definition/>
- [4] https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Consumption_of_energy/de&oldid=322104
- [5] https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2020/07/Honigenergie_181129.pdf
- [6] <https://www.welt.de/wirtschaft/article192405223/Klimabilanz-Erst-nach-100-000-Kilometern-ist-der-E-Golf-wirklich-gruen.html>
- [7] <https://www.global2000.at/lithium>
- [8] https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVI/AB/AB_00470/imfname_693233.pdf
- [9] <https://www.umsicht.fraunhofer.de/content/dam/umsicht/de/dokumente/publikationen/2018/kunststoffe-id-umwelt-konsortialstudie-mikroplastik.pdf>
- [10] <https://www.klimahauptstadt2024.at/>

Stellungnahme verfasst von

Mag.a Elke Kastner
Ing. Mag. Rainer Romstorfer LL.M.
DI Dr. Dieter Schmidradler
Maria Zögernitz



ZVR: 1946764203

Verkehrswende.at
verbindet Menschen