

Umleitung Richtung Klimaschutz

Die CIPRA-Forderungen zum Verkehr

Verkehr – insbesondere per Auto und Lkw – gehört zu den Hauptverursachern des Klimawandels. In den Alpenländern beträgt der Anteil des Verkehrs am Ausstoß von Treibhausgasen mehr als 25 Prozent. Von allen am Problem Beteiligten ist es der Verkehr, der seit 1990 die stärksten Zuwächse an Treibhausgasemissionen verzeichnet. Eine Fehlentwicklung gegen das politische Ziel, die Abgase zu reduzieren. Der Anteil der Wege, die mit dem Pkw unternommen werden, ist in den Alpen höher als im europäischen Durchschnitt.

Mit Vollgas weiter so? Die wissenschaftlichen Prognosen gehen davon aus, dass die Abgase aus dem Verkehr das Klima zukünftig noch stärker belasten werden als heute – wenn nicht gegengesteuert wird. Weniger Verkehr ist mehr: Bessere Luft, weniger Staus, höherer Freizeitwert, entlastetes Klima.

Die CIPRA fordert:

(1) Mineralölsteuer erhöhen, Tanktourismus stoppen

Benzin und Erdgas müssen spürbar teurer werden, um den Systemwechsel zu erneuerbaren Energien zu beschleunigen: Die Hersteller fangen an, kleinere, leichtere und sparsamere Fahrzeuge zu bauen; sie werden stärker nachgefragt, weil die Kunden jeden gefahrenen Kilometer im Portemonnaie spüren und ressourcensparende Fahrzeuge wollen. Die Alpenländer bzw. die EU müssen sich auf ein gemeinsames Preisniveau für Kraftstoffe einigen, um den grassierenden Tankstellen-Tourismus zu stoppen.

(2) Öffentlicher Verkehr, regionale Kreisläufe

Die mehr eingenommenen Mineralölsteuern sollten auch dafür verwendet werden, um ländliche Randgebiete besser mit öffentlichem Verkehr zu versorgen. Außerdem sollten regionale Wirtschaftskreisläufe gefördert werden; wenn Güter und Waren in der eigenen Region hergestellt, gekauft und verbraucht werden, spart das Transportkilometer und entlastet das Klima. Es macht keinen Sinn, Tendenzen der Abwanderung aus ländlichen Gebieten mit Pendlerpauschalen und Benzinsubventionen bekämpfen zu wollen; das wäre ein Herumdoktern an Symptomen. Das Geld ist intelligenter und nachhaltiger investiert in regionale Kreisläufe

und neue, attraktive Arbeitsplätze. So werden Randgebiete auf Dauer auch für junge Menschen wieder lebenswert.

(3) Vorfahrt für Radfahrer und die Öffentlichen

Das Straßennetz ist ausreichend ausgebaut. Neue Straßen haben – wie zahlreiche Studien belegen – keinen regionalwirtschaftlichen Mehrwert und gehen zu Lasten von Klima und Umwelt. Die für Verkehrsinfrastruktur bestimmten Haushaltsmittel müssen zukünftig vorrangig für die Förderung des öffentlichen und des Radverkehrs verwendet werden.

(4) Road Pricing für Lkw

Die Schweiz macht's vor: Gebühren für Lkw haben sich bewährt. Sie werden nicht pauschal, sondern nach gefahrenen Kilometern erhoben. Solche Road Pricing Systeme reduzieren nachweislich den Ausstoß von Treibhausgasen und andere negative Wirkungen des Schwerverkehrs wie Unfälle, Atemwegserkrankungen und andere gesundheitlichen Schädigungen, Lärm, Staus, ohne dass Nachteile für die Wirtschaft und die Konsumenten entstehen. Nach dem Vorbild der Schweiz sollen Fahrgebühren für Lkw flächendeckend und für alle Strassentypen in den Alpen eingeführt werden. Mauteinnahmen sollten unter anderem für Klimaschutzmaßnahmen, die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene und Lärmschutz ausgegeben werden.

(5) Brummis an die Börse bringen

Grundsätzlich gehören viele Güter, die heute per Lkw durchs Alpenland transportiert werden, auf die Schiene. Der motorisierte Schwerverkehr muss reduziert werden. Wir brauchen eine alpenweite Börse, um alpenquerende Lkw-Fahrten zu begrenzen. Ein Vorteil der Ausgabe von Transitrechten ist, dass die Fahrten gleichmäßig auf verschiedene Übergänge verteilt werden kann. Alpen transit per Lkw sollte wegen seiner umweltschädigenden Folgen wie ein knappes Gut gehandelt werden: Die Nachfrage bestimmt den Preis. Zusätzlich müssen Systeme zum Verkehrsmanagement eingeführt werden, um Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Diese auch für den Klimaschutz wichtige „Umleitung“ hat Wirkungen weit über die Alpen hinaus, wenn sich die Verlagerung von Gütern auf die Schiene generell auf langen Strecken durchsetzt.

(6) Bei Tempo 100 ist Schluss

Geschwindigkeitsbegrenzungen entlasten nachweislich das Klima. Kurzfristig und ohne großen Aufwand lassen sich Treibhausgasemissionen, aber auch Feinstaub, Stickstoffdioxide und Lärm reduzieren. Tempo 100 auf Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen müssen eingeführt und konsequent kontrolliert, Vergehen spürbar geahndet werden.

(7) Stop für Biotreibstoffe

Biotreibstoffe sind nicht nachhaltig. Sie werden in intensiver und naturferner Landwirtschaft angebaut, oft einhergehend mit der Abholzung von Wäldern und höheren Lebensmittelpreisen in ärmeren Regionen der Welt. In manchen Fällen werden bei ihrer Produktion mehr Treibhausgase ausgestoßen, als sie bei der Verbrennung einsparen, etwa im Vergleich zu Benzin.

(8) Autos mit Sonne tanken

Elektrofahrzeuge sind nur dort zu verorten, wo die Mobilitätsbedürfnisse nicht anders als mit dem Auto abgedeckt werden können. In diesem sehr eingeschränkten Maß wird es möglich sein, den dafür notwendigen Strom direkt aus Sonnenenergie zu erzeugen. Der Ausbau von Wasserkraftwerken zugunsten von E-Mobilität ist auf jeden Fall keine Lösung, weil diese Energieform nur begrenzt verfügbar ist und ein hemmungsloser Ausbau nicht umweltverträglich ausgestaltet werden kann.

(9) Pakete schnüren mit sanfter Mobilität

Länder, die die Alpenkonvention unterzeichnet haben, sollen den umweltfreundlichen Tourismus stärker als bisher fördern. Selbst in abgelegenen Tourismusorten sind Anreise und Aufenthalt mit dem öffentlichen Verkehr möglich. Dass umweltfreundliche Mobilität funktioniert und bei den Gästen hervorragend ankommt, zeigt der Erfolg des Verbunds „Alpine Pearls“. Das Ziel lautet, in den nächsten fünf Jahren mindestens neue 100 touristische Öko-Pakete zu schnüren und in der Startphase auch finanziell zu fördern.

Schaan, November 2009