

Das EU-Klimaziel erfordert einen raschen und umfassenden Wandel des Verkehrssystems auch in Linz

Der heurige Sommer hat aufgrund mehrerer dramatischer Ereignisse (Jahrhundertflut in Deutschland, Großbrände in Mittelmeerraum, Tornado in Tschechien, Rekordhitze in Kanada,) wieder gezeigt, dass die Klimakrise sich in immer deutlicherem Ausmaß bemerkbar macht.

Die EU hat im Frühjahr 2021 auf diese deutlichen Warnzeichen reagiert und die vor 6 Jahren in Paris definierten Klimaziele noch einmal nachgeschärft. Die Treibhausgasemissionen sollen **bis 2030 um 55 % gesenkt** werden, um die Erderwärmung auf 1,5° zu begrenzen.

Jedes Land der EU muss diese Reduktion je nach Ausgangslage in etwas unterschiedlichem Ausmaß realisieren, Österreich muss bis 2030 48 % gegenüber dem Jahr 2005 reduzieren.

Diese Reduktion muss in allen Bereichen des Lebens erfolgen, der Verkehrssektor hat mit 30 % einen sehr großen Anteil.

Was braucht es jetzt konkret in Linz, um dieses Ziel zu erreichen?

Auf alle Fälle eine deutliche Umkehr beim Modalsplit. Die seit Jahrzehnten angekündigten Veränderungen des Modalsplits zugunsten des Umweltverbundes wurden in Linz und OÖ nicht ansatzweise erreicht! (Abbildung 1)

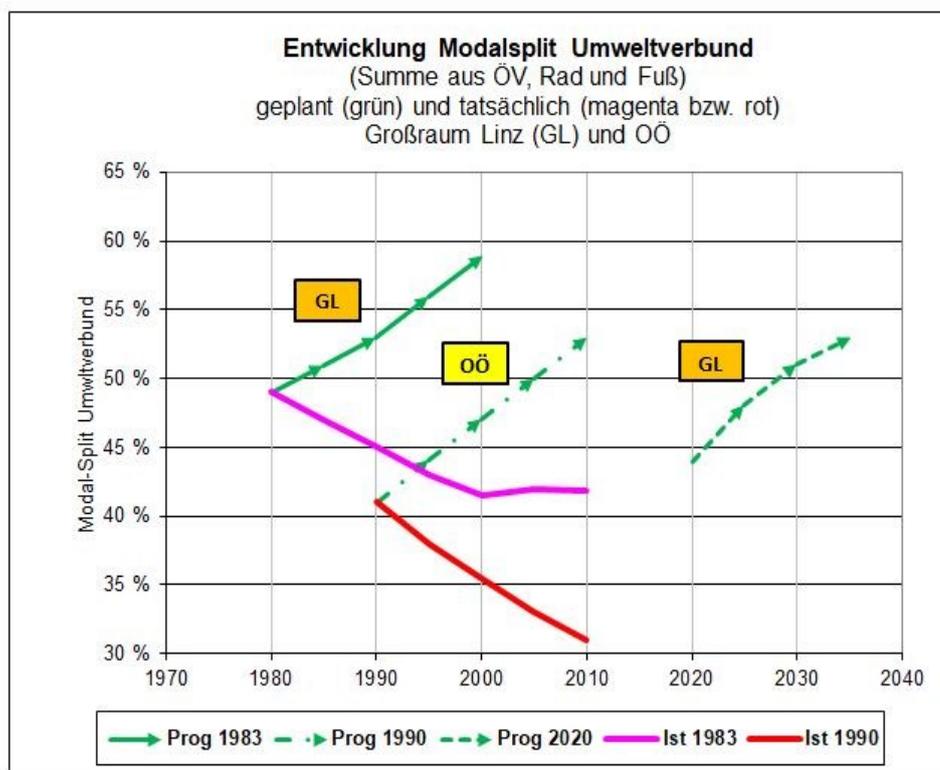


Abb. 1

Je höher der Umweltverbund, desto höher die Chance zum Erreichen der Klimaziele!

Mit ganz konkreten Ansätzen der bekannten Verkehrszahlen, Annahmen über die realistische Entwicklung des Treibstoffverbrauchs der Kfz und Verkehrsmittel des Öffentlichen Verkehrs und auch über die mögliche Veränderung des Anteils der einzelnen Verkehrsmittel an allen Wegen wurden konkrete Szenarien berechnet. Für den Verkehr im Großraum Linz wurde eine Reduktion von -55 % bis 2030 angenommen, weil hier die Reduktion noch einfacher ist als in der großen Fläche des Bundeslandes OÖ.

Mit den im Verkehrskonzept Linz (erstellt noch vor den schärferen EU-Klimazielen) geplanten Veränderungen kann max. eine Reduktion der **Treibhausgase von 20 – 30 %** erreicht werden. (Szenario A)

Wobei dazu zu sagen ist, dass selbst die im Verkehrskonzept Linz geplante, wenig ambitionierte Veränderung des Modalsplits erst einmal erreicht werden muss. Bisher ist es weitgehend in die falsche Richtung gegangen.

Für die EU-Klimaziele ist eine Verbrauchsreduktion der Kfz und eine sehr starke Verlagerung zum Umweltverbund notwendig!

Es braucht in jedem Fall eine gegenüber den letzten 10 – 20 Jahren deutlich gesteigerte Verbrauchsreduktion bei Neuwagen (ca. 3 – 4 mal so stark).

Um die Klimaziele der EU in Linz bis 2030 auch im Verkehrsbereich zu erreichen, sind enorme Kraftanstrengungen beim Umstieg auf **wesentlich verbrauchsärmere Kfz** (d.h. auch E-Mobilität) und eine Verlagerung von **Hunderttausenden Autowegen zum ÖV und Radverkehr** notwendig.

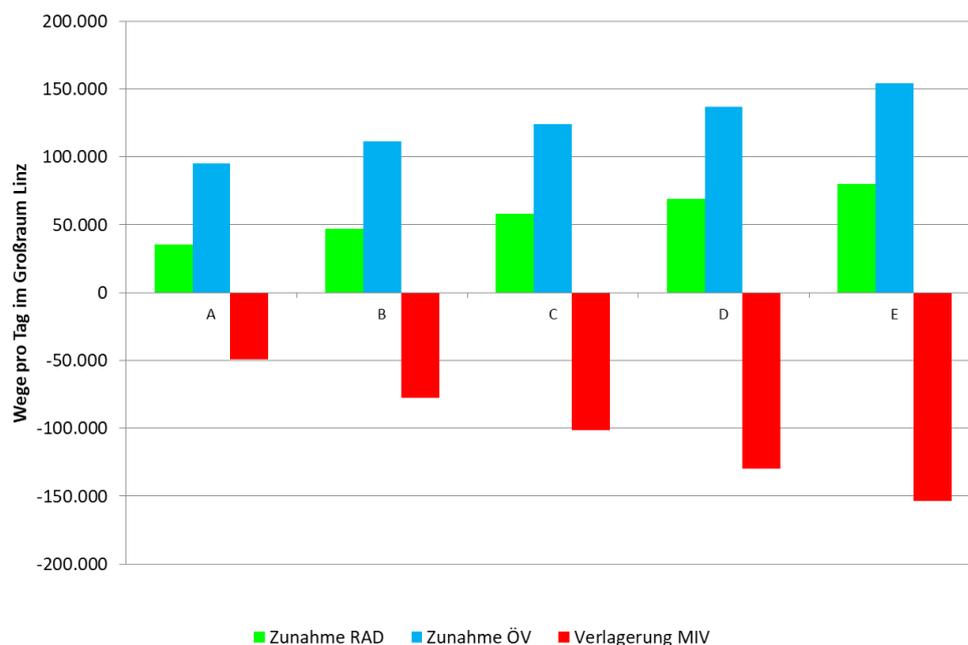
Dafür wurden entschlossener Szenarien bis hin zum Szenario E entwickelt, wo die CO₂ –Emissionen des Linzer Verkehrs um **55% gegenüber 2005** abnehmen. Angenommen wurde auch eine generelle Zunahme an Wegen von 10 %.

Gegenüber dem offiziellen Verkehrskonzept müssen beim Szenario E noch ca. 100.000 Wege pro Tag zusätzlich vom Kfz auf deutlich verbrauchsärmere Verkehrsmittel (ÖV und Rad) verlagert werden.

Bei schwächerer Verbrauchsreduktion der Kfz steigt dieser Wert auf 200.000 bis 300.000 Autowege pro Tag, die auf ÖV und Rad verlagert werden müssen.

Der Anteil des Umweltverbundes müsste von dann von 41 % (2012) auf über 70 % steigen.

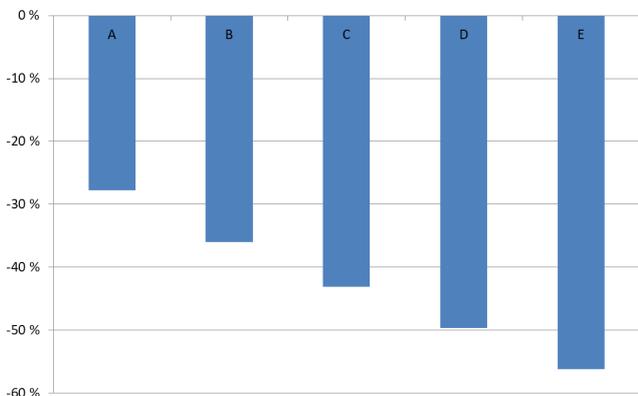
Notwendige Verlagerung an täglichen Wegen bei den Szenarien A bis E



Der so ermittelte deutlich verminderte Modalsplit des MIV liegt aber selbst dann noch in einem Bereich, in dem heute schon viele zu Linz vergleichbare EU-Städte liegen. Es kann also nicht von einem unerreichbaren Ziel gesprochen werden.

Vielmehr hat man in diesen Städten schon frühzeitig konsequent in eine Richtung gearbeitet, und nicht mit der Parallelförderung von Auto und ÖV jegliche Chance genommen, die immer wieder angekündigten deutlichen Veränderungen des Modalsplits zugunsten des Umweltverbundes, die für die hohen Klimaziele Grundvoraussetzung sind, auch nur ansatzweise zu erreichen.
Mit dem Bau von weiteren Autobahnen in Linz können die EU-Klimaziele nicht erreicht werden.

Abnahme Energieverbrauch bei den unterschiedlichen Szenarien A bis E



Das Szenario E erreicht ca. die doppelte Reduktion an CO₂ als das Ziel des Verkehrskonzepts Linz 2021.

Verkehr Großraum Linz - Alle Wege - Szenario E: CO₂ -55 %

	Fuss	Rad	MIV	ÖV	Gesamt
2012	119.834	42.629	483.665	174.369	820.497
2030	121.028	122.688	330.222	328.609	902.547
Veränderung zu 2012	1.194	80.059	-153.443	154.240	82.050
	1,0%	187,8%	-31,7%	88,5%	10,0%

