Martin Hoffer

Mag. Martin Hoffer, geb. 24. 10. 1964. Studium der Rechtswissenschaften in Wien bis 1992. Seit 1993 Mitarbeiter der juristischen Interessenvertretung des ÖAMTC. Vortragstätigkeit an Donauuniversität und NÖ-Landesakademie. Fachliche Schwerpunkte: Verkehrsrecht, Telematik, Bürgerrechte.
Publikationen: ÖAMTC-Fachbuch „Straßenverkehrsordnung“. Diverse Fachartikel (insbes. „Zeitschrift für Verkehrsrecht“, „Deutsches Autorecht“)

Kontakt ÖAMTC-Rechtsdienste
1010 Wien,
Schubertring 1-3
Österreich
e-mail: martin.hoffer@oeamtc.at

Martin Hoffer

Der Klimawandel – Betrachtungen aus dem Blickwinkel der automobilen Mobilität

Alle reden inzwischen von ihm, manche bezweifeln ihn, viele haben einfach Angst. Aber viele wollen auch etwas tun gegen ihn – gegen den weltweiten Klimawandel. Fühlen wir uns nur von der Politik geschröpft und schikaniert oder wollen wir uns motivieren lassen, unser privates und mobiles Leben den neuen Herausforderungen anzupassen?

Bereits in den 60er und 70er Jahren war es etwa der Club of Rome, der vor einer globalen Erwärmung aufgrund des CO_2 gewarnt hatte. So wirklich ernst genommen wurde das aber kaum. Schließlich war ja auch das magische Jahr 2000 noch weit weg. Spätestens dann würden nämlich auch die Erdölreserven langsam aber sicher zu Ende gehen, hieß es. Nun gut, Öl ist ja noch in mehr oder weniger zufrieden stellender Menge da, aber dass es stetig wärmer wird, kann kaum jemand bestreiten. Jetzt geht es auch nicht mehr darum, ob dieser Klimawandel überhaupt von Menschenhand verursacht ist. Man kann vielleicht noch darüber streiten, ob nicht auch die in den letzten Jahrzehnten besonders intensive Sonnenaktivität einen maßgeblichen Einfluss auf die Erderwärmung leistet. Eines aber steht fest: Die Erdatmosphäre würde mit gut 0,3 Prozent CO_2 das Auslangen finden. 0,4 oder gar 0,5 Prozent sind – vorsichtig formuliert – nicht wirklich zweckmäßig. Und ab 0,6 Prozent sprechen namhafte Wissenschaftler davon, dass die Spirale des Klimawandels eine unaufhaltsame Eigendynamik entwickelt – mit weitestgehendem Abschmelzen des Polareises im Norden und massiven Einbußen am Südpol, mit Auftauen des sibirischen und alpinen Permafrostes, mit dem Aufsteigen massiver Methanmengen aus den Weltmeeren usw.. Und eben diese 0,6 Prozent könnte es schon in wenigen Jahren geben, vor allem, wenn man die Entwicklungen in China und Indien kritisch beobachtet.

Es geht nicht mehr darum, ob der Mensch den Klimawandel verursacht

Österreich hat im Zuge der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls im Jahre 1997 ein sehr „ambitioniertes“ Reduktionsziel seiner Treibhausgas-Emissionen versprochen: Auf Basis des Ausgangsjahres sollte bis zum Messzeitraum 2008 bis 2012 der Ausstoß an Treibhausgasen um 13 Prozent verringert werden. Das Heikle an diesem Versprechen war aber – und das sollte damals bereits bekannt gewesen sein –, dass Österreich aufgrund damals relativ guter Emissionswerte dieses Reduktionsziel kaum erreichen würde: Die Stromversorgung, die in den meisten Ländern am stärksten zum Ausstoß von CO_2 beiträgt, läuft in Österreich zu einem guten Teil auf Grundlage der Wasserkraft. Die Industrie war schon

Österreich hat sich zu ehrgeizige Ziele gesetzt

Die Osterweiterung der EU brachte eine Steigerung des Verkehrsaufkommens

damals relativ gut unterwegs und sah kaum weitere Einsparungspotenziale und im Verkehrssektor war schon zu dieser Zeit absehbar, dass die EU-Osterweiterung ihre Spuren bei dem dem Inland zugerechneten Kraftstoffverbrauch hinterlassen würde.

Alternative Energien und Förderung des öffentlichen Nahverkehrs

In einem Strategiepapier versuchte die Bundesregierung des Jahres 2002, den Herausforderungen durch das Kyoto-Protokoll gerecht zu werden – mit „überschaubarem“ Erfolg. Dennoch, einige Ansätze, in welche Richtung es etwa in der Verkehrspolitik gehen sollte, nahmen schon Konturen an: Zaghafte Zweifel an der bis dato unveränderten Strukturpolitik im ländlichen Raum mit der steigenden Zahl von Pendlern waren ebenso erkennbar wie ein Bekenntnis zu alternativen Energien und Antriebstechnologien oder auch Verkehrslenkungsmaßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radfahrens.

Alle Sektoren blieben hinter den Zielsetzungen zurück

Sinngemäß ähnliche Ansätze finden sich nun auch in der aktuellen Klimastrategie, die heuer am 21. März veröffentlicht wurde. Erschüttert zeigen sich alle vor allem darüber, dass der Verkehr eine Steigerung seiner Emissionen um mehr als 90 Prozent verzeichnet, obwohl ihm – in Anbetracht der oben erwähnten Osterweiterung – nur 18 Prozent Zunahme zugebilligt worden waren. All dies überlagert etwas die Tatsache, dass auch Sektoren wie die Energiegewinnung, Industrie, private Kleinverbraucher und Landwirtschaft weit hinter ihren – wie gesagt „ambitionierten“ – Zielen zurückbleiben.

Der private Kfz-Verkehr verursacht weniger als 10 Prozent der CO_2-Emissionen

Vor all dem darf auch nicht vergessen werden, dass der Anteil des gesamten Verkehrs an den Treibhausgasen lediglich 26 Prozent beträgt, wobei Straßen-Güterverkehr, Schifffahrt und Luftverkehr bereits eingerechnet sind. Die Eisenbahn, deren Strom ja auch nicht nur aus der Steckdose kommt, wird gar nicht mit gerechnet. Der private Pkw-Verkehr beteiligt sich an den gesamten CO_2-Emissionen Österreichs nur mit relativ bescheidenen 9,6 Prozent.

Mitten in der mehr oder weniger seriös geführten Diskussion findet sich ein Automobilclub mit mehr als 1,6 Millionen mobilitätswilligen Mitgliedern wieder. Und die Bandbreite der Meinungen eben dieser Mitglieder könnte breiter nicht sein: Von der Kritik am angeblich „ständigen Jammern des ÖAMTC“ wegen des dauernd steigendem Benzin- bzw. Dieselpreises bis hin zur Forderung, die „offenkundige Panikmache“ doch endlich durch geeignete Gegenmaßnahmen zu bekämpfen reicht die Bandbreite der Anrufe, Mails und Briefe an den Club.

Die Klimastrategie des ÖAMTC

Der ÖAMTC bemüht sich - wie so oft - um Versachlichung, damit nicht bloß wechselseitige Schuldzuweisungen und Vogel-Strauß-Politik einander abwechseln. Hier kurz seine Klimastrategie.

Vorsicht, Populismus!

Ganz wichtig ist, dass die inzwischen zu beobachtende öffentliche Bereitschaft, beim Autofahren anzusetzen, nicht missbraucht wird. Allzu leicht nämlich erliegen Politik, Medien und Interessenvertretungen der Verlockung, zufrieden die Hände in den Schoß zu legen, wenn irgendeine populistische Maßnahme zur Verteuerung oder Behinderung des Individualverkehrs ergriffen wurde. Darin liegt die große Gefahr: Mit Maßnahmen gegenüber

Autofahrern – noch dazu bloß jener in Österreich – wird man kein globales Problem lösen können.

Mit Maßnahmen gegen Österreichs Autofahrer löst man kein globales Problem

Es muss gelingen, die Menschen zu einem umfassenden Umweltschutz und nachhaltiger Ressourcenschonung zu motivieren. Dass sich dazu das eigene Auto vorzüglich eignet, ist bekannt. Es darf aber nicht zum Alibi verkommen. Ganz nach dem Motto: In die Arbeit fahre ich mit dem Rad, aber in den eigenen vier Wänden oder bei der Reise in den Urlaub ist wieder alles vergessen.

Das Auto als Einstieg zu einer neuen Umweltgesinnung

Vielmehr gilt es, den Autoverkehr als Zugang, als Einstieg in eine umfassende Umweltgesinnung zu positionieren. Wer sich dessen bewusst ist, dass jeder Tritt aufs Gaspedal Kraftstoff verbraucht, und vor allem weiß, wie man den Mehrverbrauch in Grenzen halten kann, wird über kurz oder lang auch am Thermostat der eigenen Heizung oder der Klimaanlage im Büro drehen – und zwar in die richtige Richtung. Wer sich hingegen nur gegängelt und schikaniert fühlt, bremst vor der nächsten Radarbox, bloß um nachher wieder zu beschleunigen bzw. zahlt zähneknirschend ein paar Euro mehr fürs Tanken, ohne sein Verhalten zu ändern.

Energiesparen setzt sich durch

Es gelingt langsam, eine umfassende Energiespargesinnung zu schaffen, denn nach Jahren überschaubarer Marktanteile boomen Sparlampen, Solarkollektoren, Wärmedämmfassaden oder auch der „sanfte Tourismus“, ganz ohne Verbote von Fernflugreisen...

Damit aber der Kraftfahrer bzw. Konsument sich auch wirklich zu Gunsten ökologisch positiver Produkte und Dienstleistungen entscheiden kann, bedarf es einiger Leistungen seitens der Industrie bzw. des Staates. Kurz seien sie hier zusammengestellt (Siehe auch die Internet-Site des ÖAMTC: www.oeamtc.at).

Im Bereich der Fahrzeugtechnik sind neue Technologien wie Magermotor, Hybridantrieb und die Anpassung der Motoren an künftige alternative biogene Kraftstoffe gefragt.

Verkehrsfluss optimieren

Bei Straßenbau und Verkehrsorganisation wird es nötig sein, den Verkehrsfluss zu optimieren, sich der Telematik zu bedienen und Informationssysteme aufzubauen, um die „Intermodalität“, also die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsträger zu fördern.

Die Raumordnung muss sich mehr als bisher der verkehrsschonenden Landschaftserschließung und einer ökologisch vertretbaren Siedlungs-, Gewerbe- und Kulturinfrastruktur widmen.

Qualitätsverbesserung bei „Öffis“

Beim öffentlichen Verkehr muss die Leistungsfähigkeit deutlich verbessert werden, insbesondere Service und Pünktlichkeit.

Fahrgemeinschaften

Auch der einzelne wird an sich und seinem Mobilitätsverhalten zu arbeiten haben: Vorausschauendes und gleichmäßiges Fahren will gelernt sein. Nicht immer muss das Auto benützt werden. Fahrgemeinschaften sparen Geld und machen mitunter auch Spaß. Und gerade in Hinblick auf die Stoßzeiten wird man sich fragen dürfen, ob nicht auch noch stärker gleitende Arbeitszeiten und Teleworking geeignet wären, Verkehr einzusparen bzw. Spitzen abzufangen.