

Betreff:

Veranstaltung „Die Lkw-Maut als Öko-Steuer – Verursacher-gerechte Lösungen gegen Lärm und Abgase“

Referat von Landesrat Walter Blachfellner zum Thema:

*Für eine saubere Luft und mehr
Lebensqualität – Wege und Strategien
mit der Öko-Maut aus Sicht eines Bundeslandes.*

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit der sauberen Luft verhält es sich in etwa so wie mit der Freiheit oder der Gesundheit oder andern Dingen, die man als selbstverständlich ansieht – man weiß diese erst zu schätzen, wenn man sie nicht mehr hat. Das zeigt sich dieser Tage angesichts der hohen Feinstaubbelastung in den Bundesländern recht deutlich. Von daher könnte der Zeitpunkt für diese Veranstaltung nicht besser gewählt sein. In Salzburg waren die Feinstaubwerte in den letzten Tagen zwar auf einem leicht erhöhten Niveau, alle Werte liegen aber unter dem IG-L Grenzwert.

Der Salzburger Zentralraum ist aufgrund seiner Beckenlage anfällig für Inversionen. Vor allem im Winter kann es bei länger anhaltenden Inversionslagen zu erhöhten Feinstaubwerten kommen. Auf der anderen Seite, und das kommt uns in Salzburg sehr zugute, liegt Salzburg im Nordstaubereich der Alpen, was sich durch häufigen Niederschlag wiederum positiv auf die Feinstaubbelastung auswirkt. In Salzburg regnet es statistisch jeden 3.Tag und auch die Niederschlagsmenge liegt deutlich (bis zu 300%) über Gebieten südlich der Alpen.

Dieser Tage wurde auch deutlich, wie wichtig es ist, dass wir in der Umwelt- und Klimaschutz-Debatte nicht immer nur die CO₂-Belastung sondern selbstverständlich auch die gesundheitsschädliche Feinstaubbelastung und die Luftreinhaltung generell berücksichtigen müssen; eine wirksame Klima- und Energiepolitik darf sich nicht auf die Diskussion über die CO₂-Thematik beschränken. Beim Ziel der Schadstoffabsenkung muss neben dem treibhausrelevanten Kohlendioxid daher auch die Feinstaubproblematik künftig verstärkt berücksichtigt werden, dies auch im Hinblick auf den Gesundheitsschutz für die Menschen. Die durchschnittliche Lebenszeitverkürzung in Österreich durch Feinstaub beträgt 9 Monate.

Politikern wird immer wieder vorgehalten, dass sie nicht wissen, wovon sie reden, weil sie ja selber nicht die Erfahrungen machen oder nicht betroffen sind. Wenn die Menschen mir gegenüber auf die zunehmenden Lärm- und Abgasbelastungen hinweisen, weiß ich aus eigener Erfahrung nur zu gut, was sie meinen. Ich wohne und lebe in der Gemeinde Wer-

DAS LAND IM INTERNET: www.salzburg.gv.at

KAIGASSE 14 • POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

TELEFON (0662) 8042-3083 • FAX (0662) 8042-3283 • MAIL blachfellner@salzburg.gv.at • DVR 0078182

fen im Bezirk Pongau und erlebe tagtäglich die Auswirkungen des Lkw-Verkehrs bzw. des Lkw-Umgehungsverkehrs.

Ich weiß daher, wie notwendig die Einführung einer flächendeckenden Lkw-Maut bzw. Ausdehnung dieser auch auf Landesstraßen wäre. Ich habe schon vor vielen Jahren diese Forderung aufgestellt. Die Vorteile einer flächendeckenden Lkw-Maut liegen auf der Hand: Dadurch könnten mit nur einer Maßnahme die Wünsche vieler Gemeinden nach Eindämmung des Lkw-Verkehrsaufkommens und des Maut-Umgehungsverkehrs erfüllt werden.

In meiner Politik ist es mir aber wichtig, nicht nur zu fordern, sondern es geht v.a. darum, auch möglichst viel konkret umzusetzen. Dies gilt für alle meine Ressortbereiche und besonders im Bereich des Umweltschutzes und der Luftreinhaltung.

Unter dem Eindruck der Atomkatastrophe von Fukushima hat die Salzburger Landesregierung am 21.3.2011 einen Grundsatzbeschluss zum "Wertewandel in der Energiepolitik" verabschiedet, in welchem u.a. festgelegt wurde, dass zur Erhöhung der Energieeffizienz ein Maßnahmenplan gemeinsam vom Energie- und Umweltschutzressort auszuarbeiten ist. Dabei waren mir folgende Rahmenbedingungen bei der Ausarbeitung der Maßnahmen wichtig: Das Geld soll nicht in neue Studien und Untersuchungen - von denen es schon wahrlich genug gibt - fließen, sondern in konkrete Maßnahmen. Die Ziele und Maßnahmen des Klimaschutzes dürfen jenen Zielen in der Luftreinhaltung nicht widersprechen. CO₂-Emissionen und Feinstaub-Emissionen müssen gleichrangig behandelt werden, das heißt, dass es zu einer möglichst hohen Umweltentlastung insgesamt kommen muss. So es wäre beispielsweise völlig kontraproduktiv und unsinnig, in Feinstaub-belasteten Gebieten Biomasse zu forcieren bzw. zu fördern.

Um eine Richtschnur zu haben, nach der die Maßnahmen geplant werden können, haben mein für das Energieressort zuständiger Regierungskollege Landesrat Sepp Eisl und ich einen Zielpfad für die Entwicklung der Treibhausgasemissionen und des Anteiles erneuerbarer Energieträger am Gesamtverbrauch festgelegt.

Dieser Zielpfad orientiert sich an der wissenschaftlich (und politisch) unumstrittenen Notwendigkeit, die Erhöhung der mittleren globalen Durchschnittstemperatur gegenüber vorindustrieller Zeit unter 2°C zu halten und den geltenden und erwartbaren rechtlichen Rahmenbedingungen.

- Bis zum **Jahr 2020** sollen
 - o die Treibhausgasemissionen um 30% reduziert werden.
 - o der Anteil erneuerbarer Energieträger am Bruttoendenergieverbrauch 50% betragen.
- Bis zum **Jahr 2030** sollen
 - o die Treibhausgasemissionen um 50% reduziert werden.
 - o der Anteil erneuerbarer Energieträger am Bruttoendenergieverbrauch 65% betragen.

- o der Anteil erneuerbarer Energieträger für die Stromerzeugung 100 % betragen.
- Bis zum **Jahr 2040** sollen
 - o die Treibhausgasemissionen um 75% reduziert werden.
 - o der Anteil erneuerbarer Energieträger am Bruttoendenergieverbrauch 80% betragen.
- Bis zum **Jahr 2050** soll
 - o das Land Salzburg klimaneutral, energieautonom und nachhaltig sein.

Zum Vergleich: Aktuell werden zirka 40 Prozent der Energie in Salzburg durch erneuerbare Energiequellen, wie beispielsweise durch die Wasserkraft oder Biomasse, gewonnen.

Zur Erreichung dieser ehrgeizigen Ziele wurde in den vergangenen Monaten ein erstes Maßnahmenprogramm mit etwa 60 Maßnahmen ausgearbeitet, welches der Landesregierung präsentiert wurde. Die Maßnahmen sollen den Prinzipien der Nachhaltigkeit genügen, das heißt, die wirtschaftliche und die soziale Dimension ebenso berücksichtigen wie die ökologische.

Dabei wird kein Bereich aus der Verantwortung entlassen: Der Wohnbau wird von den Maßnahmen ebenso betroffen sein wie die Bereiche Energieaufbringung/-verteilung, Mobilität/Verkehr, Raumplanung/Raumordnung und Landesgebäude.

Die Erhöhung der Energieeffizienz und ein wirksamer Klimaschutz sind Querschnittsmaterien und gemeinsame Herausforderungen, denen sich die gesamte Landesregierung stellen muss.

Das Programm beinhaltet unter anderem eine Sanierungsoffensive für die energetisch ineffizientesten Wohngebäude, die energetische Optimierung aller Heizungssysteme für Landesgebäude, Fotovoltaik- und Solaroffensiven, Aufbau und Unterstützung von Biomassehöfen, Holzmobilisierung, verstärkte Baulandausweisung entlang des Öffentlichen Verkehrs, Radverkehrsoffensive für den Alltagsverkehr, Anreize für alternative Antriebe, Forcierung klimaeffizienter Dienstfahrzeuge, verstärktes Angebot für Teleworking im Landesdienst, um Treibstoffe einzusparen, sowie viele weitere Maßnahmen.

Im Sinne einer sauberen Luft und mehr Lebensqualität kann ich im Umweltschutzressort auf eine Reihe an vielfältigen laufenden und umgesetzten Maßnahmen im Land Salzburg verweisen:

Die Sondersanierungsaktion der Wohnbauförderung mit einem 100%igen Zinsenzuschuss, die Fernwärmeoffensive für den Zentralraum, die Jahreskartenförderung für Öffi-Benützer, das Luftreinhalteprogramm gemäß dem Immissionsschutzgesetz-Luft, die in den Jahren 2008 und 2009 abgeschlossenen Luftreinhalte- und Klimaschutzpakete mit der Salzburg AG, das flexible Tempo 100-Limit auf der A 10 zwischen Salzburg und Golling. Das Luft-

reinhalteprogramm zum Beispiel umfasst mehr als 60 Maßnahmen (z.B. Modernisierung der öffentlichen Busflotte) aus den Bereichen Verkehr, Hausbrand, Betriebe und Sonstiges. Bei Umsetzung aller Maßnahmen belasten 20 Prozent weniger Stickstoffoxide und acht Prozent weniger Feinstaub Salzburgs Luft. Neben der Reduktion der Stickstoffoxide (in Summe etwa acht Prozent) wirkt sich der flexible "Lufthunderter" auch mindernd auf die Feinstaubbelastung aus (-6 t/a) sowie auf den Ausstoß des klimarelevanten Kohlendioxids (-6.700 t/a).

Wir setzen – und dies nicht erst seit den dramatischen Ereignissen in Japan - auf Wasserkraft, Solar, Biomasse und nehmen nun auch das Thema Windkraft engagierter als bisher in Angriff. Das Umweltschutzressort des Landes fördert Alternativantriebe und Alternativkraftstoffe und schafft so das Bewusstsein, dass es außer Diesel und Benzin Antriebsalternativen gibt.

Das Umweltschutzressort tritt für den Ausbau der Wasserkraft ein, forciert - wie bereits erwähnt - die Fernwärmeoffensive bzw. den Fernwärmeleitungsausbau. Beispielhaft erwähne ich hier den Klima- und Umweltpakt des Umweltschutzressorts, kurz KLUP genannt. Der KLUP umfasst Förderungen für kleine und mittlere Unternehmen (KMU), Großunternehmen, Einrichtungen der öffentlichen Hand und Gebietskörperschaften, gemeinnützige Vereine aber auch Privatpersonen in den Bereichen Wärmenetze (Fernwärmeoffensive und Abwärmeauskopplung zur Fernwärmeeinspeisung), umfassende thermische Sanierung von Betriebsbauten, effiziente Energienutzung in Produktion und Betrieb, Solarthermie für KMU und Gemeinden, regenerativ betriebene Wärmepumpenheizung, fossile Kraftwärmekopplung, Elektromobilität, Erdgas- und Hybrid-Pkw, Erdgas-, Hybrid- und Elektro-Linienbusse, Umwelttaxis für Salzburg, Mobilitätsmanagement sowie sonstige innovative Maßnahmen für den Klimaschutz und eine saubere Luft.

Aber auch die EU hat bzw. hätte im Bereich der Luftreinhaltung effektive Möglichkeiten.

Zuerst zu den positiven Entwicklungen auf EU-Ebene: Mit dem Beschluss zur Wegekostenrichtlinie für den Straßengüterverkehr hat die EU ein deutliches Zeichen gesetzt, wie wichtig die Forcierung der Nachhaltigkeit des Verkehrs ist. Mit dem ausverhandelten Kompromiss konnte eine zentrale Salzburger Forderungen durchgesetzt werden: Das erste Mal wird die Internalisierung/Einbeziehung der externen Kosten rechtlich festgeschrieben. In sensiblen Berggebieten darf der Aufschlag für Schadstoffausstoß und für Lärm – aufgrund der besonderen Bedingungen in Bergtälern – verdoppelt werden.

Hintergrund der Wegekostenrichtlinie ist es bekanntlich, die Kosten des Lkw-Verkehrs nachvollziehbar dem Verursacher zuzuordnen, indem neben Kosten für Bau, Betrieb und Erhalt der Infrastruktur auch externe Kosten einbezogen werden.

Diese Form der "Ökomaut" ist ein erster Schritt nach vorne im Sinne der Entlastung der Salzburger Transitstrecken und deren Anrainer. Durch die höhere Lkw-Maut wird ein Anreiz

zu einer verstärkten Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene geschaffen.

Worum geht es bei der Wegekostenrichtlinie kurz gesagt:

Darin ist das so genannte "Verschmutzer-zahlt-mehr-Prinzip" festgeschrieben. Kosten für Luftverschmutzung und Lärm dürfen also zusätzlich zu den Infrastrukturkosten in Rechnung gestellt werden. Dieser bereits in anderen Industriebereichen geltende Grundsatz "der-Verschmutzer-zahlt" betrifft drei Viertel aller Güter, die derzeit im EU-Binnenverkehr über die Straße transportiert werden. Der zusätzliche Aufpreis soll vier Cent pro Fahrzeugkilometer nicht übersteigen. Dies bedeutet, dass für die schmutzigsten Lkw ein zusätzlicher Mautaufschlag verrechnet werden kann. Die saubersten Lkw-Klassen sowie Lkw, die außerhalb der Hauptverkehrszeiten fahren, fahren günstiger. Das Europäische Parlament konnte auch das wichtige Prinzip der Zweckbindung durchsetzen.

15 Prozent der Mautentnahmen müssen direkt für den Ausbau der Transeuropäischen Netze verwendet werden (vorwiegend für den Bahn- und Schiffsausbau). Der Rest soll vorrangig der Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und -ausbau dienen.

Die Möglichkeiten aufgrund der Wegekosten-RL mit der Einrechnung von Kosten für Luftschadstoffausstoß und Lärm in die Maut und Aufschlägen in Berggebieten sind aus Sicht des Umweltschutzes zu begrüßen. Es wird sich zeigen, inwieweit und in welchem Ausmaß die Regelungen tatsächlich Anreize für die angestrebte LKW-Flottenerneuerung bieten werden (es stellt sich die Frage, wie viele der von den Erhöhungen betroffenen LKW tatsächlich unterwegs sind). Es wird sich ebenso zeigen, inwieweit sich die möglichen Aufschläge zu Stauzeiten tatsächlich lenkend auf die Verkehrsströme auswirken werden.

Es gibt meines Wissens noch immer keine klare Festlegung darüber, wie die Berggebiete abgegrenzt werden bzw. welche Gebiete letztlich darunter fallen (es wird offensichtlich davon ausgegangen, dass die Tauernautobahn jedenfalls dazu zählt).

Insgesamt ist es ein Kompromiss mit dem "kleinsten gemeinsamen Nenner" geworden und stellt somit womöglich erst den Anfang bzw. einen ersten Schritt zur Einbeziehung der externen Kosten und damit zur Kostenwahrheit im Verkehr dar:

Es standen immerhin schon weitreichendere Möglichkeiten zur Diskussion, z.B. war der Multiplikator für Lärm in Berggebieten zwischenzeitlich mit 5 vorgesehen, nunmehr lautet er 2, also "nur" mehr eine Verdoppelung; laut Studien wäre bei den Kosten aufgrund von Lärm allerdings ein wesentlich höherer Faktor als 2 in Berggebieten gerechtfertigt.

Die Ausnahmen bzw. später einzuhebenden Aufschläge für schadstoffarme LKW könnten den Effekt, wenigstens zu Beginn, wohl spürbar verringern.

Das vorgesehene Ausmaß für Erhöhungen der Maut mit den festgelegten Höchstbeträgen wird laut manchen Experten angezweifelt, d.h., dass erst beobachtet werden muss, ob diese Aufschläge den gewünschten Effekt zeigen oder es künftig nicht weitreichendere und

flexiblere Regelungen geben sollte (etwa mit einer Festlegung der Höhe im Ermessen der Mitgliedsstaaten, ohne Höchstgrenzen).

Die Berücksichtigung von Klima- und sonstigen Kosten (zur Diskussion standen etwa Unfallkosten) könnte auch erst in einem weiteren Schritt folgen.

Die (verbindliche) Zweckwidmung der Mehreinnahmen für Umweltschutzprojekte in den betroffenen Regionen, wie sie etwa von Salzburg in einem Landtagsbeschluss (vom 9.2.2011) gefordert wurde, ist scheinbar auch nicht vorgesehen. Das sollte andererseits kein Hinderungsgrund sein, die zusätzlichen Mittel genau dafür vorzusehen, also beispielsweise für Maßnahmen im Luftreinhalte- und Lärmbereich.

Nach meinem Dafürhalten wäre es vor der Umsetzung der RL als einer der nächsten Schritte sinnvoll, die Fragen der konkreten Gestaltungsmöglichkeiten und Auswirkungen zu klären und dort, wo möglich, auch mit Zahlen zu belegen.

Nun zu den kritischen Punkten auf EU-Ebene:

Abgasvorschriften kann bekanntlich weder das Land noch der Bund erlassen, hier ist die EU zuständig und war eindeutig säumig. Die Messungen zeigten laut den Experten, dass der Schadstoffausstoß der nach EURO 2 und EURO 3 geprüften Diesel-Pkws viel höher ist als der der älteren Abgasklassen. Bei den "modernen" EURO 4 bzw. EURO 5 Dieselfahrzeugen zeigen Messungen, dass die tatsächlichen Emissionswerte die Emissionen im gesetzlich vorgeschriebenen Prüfzyklus sogar um den Faktor 3 bis 5 übersteigen.

Durch den Einsatz von Partikelminderungssystemen konnten zwar die Feinstaubemissionen wirksam reduziert werden, beim Stickstoffoxid-Ausstoß von Diesel-Pkws hat hingegen - im Gegensatz zu den Benzin- Motoren - die europäische Grenzwertgesetzgebung in den letzten 20 Jahren zu keiner Abnahme der spezifischen Fahrzeugemissionen geführt.

Verschärft wird die Situation dadurch, dass der Anteil der Diesel-Pkw am Gesamtbestand seit 1990 enorm zugenommen hat. Im Jahr 2009 wurden rund 65 % aller Kfz-km in Österreich von Dieselfahrzeugen zurückgelegt (61 % beim Pkw). Die Zunahme der Fahrleistung der Dieselfahrzeuge von 1990 bis 2009 betrug rund 300 %.

Durch lokale Maßnahmen ist dem Problem der Stickstoffdioxidüberschreitungen daher nur bedingt beizukommen. Das flexible Tempolimit an der A10 bzw. der "Lufthunderter" reduziert zwar die Stickstoffoxidemissionen sehr effektiv um etwa 8 % - dies entspricht einer einmonatigen Gesamtsperre der Autobahn! Die völlig falsche Entwicklung bei den Diesel-Pkws ist durch lokale Maßnahmen aber nicht beeinflussbar und kann nur auf EU Ebene gelöst werden können. Bisher hat die EU hier mE völlig versagt und ich hoffe, dass hier die nötigen Schritte seitens der EU endlich angegangen werden.

Somit: Wir bzw. die EU ist auf dem richtigen Weg, aber noch längst nicht am Ziel!
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!