

3. 5. 2019 Allentsteig

Mobilität im Waldviertel und Waldviertelautobahn

Josef Baum

Ökonom und
Wirtschaftsgeograf,
Uni Wien;
Obmann Verkehrs-
und Regionalforum
Waldviertel

josef.baum@univie.ac.at
<http://www.josefbaum.at>



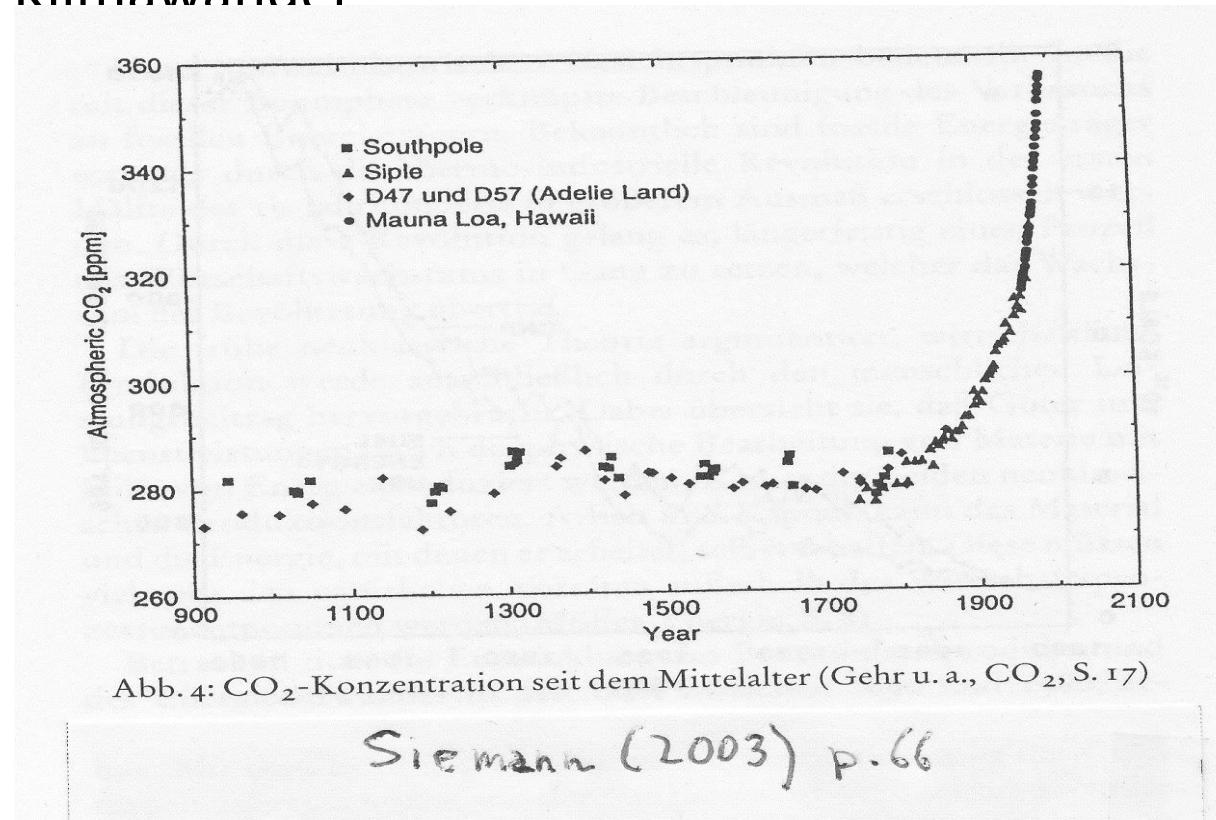
Österreich bzw. der Alpenraum wird sich auch in Zukunft stärker als das globale Mittel erwärmen.

Somit könnte das (nicht einfach zu erreichende) globale 2 ° C-Ziel für Österreich einen Anstieg von beinahe 4 ° C bedeuten

Umweltbundesamt (2017): Klimaschutzbericht

Akkumulation von Schadstoffen z. B. CO₂ - Treibhausgase

exponentiell verlaufende Prozesse ab Durchbruch des Kapitalismus: CO₂ in der Atmosphäre-zentral für Klimawandel



**Mehr noch als das Ausmaß der
Klimaänderung insgesamt ist die
Geschwindigkeit des Klimawandels von
Bedeutung**

**Handlungsfenster jenseits nicht mehr
aufhaltbarer Entwicklungen werden
laufend kleiner**

Kosten?

Kosten des „Nichthandelns“!

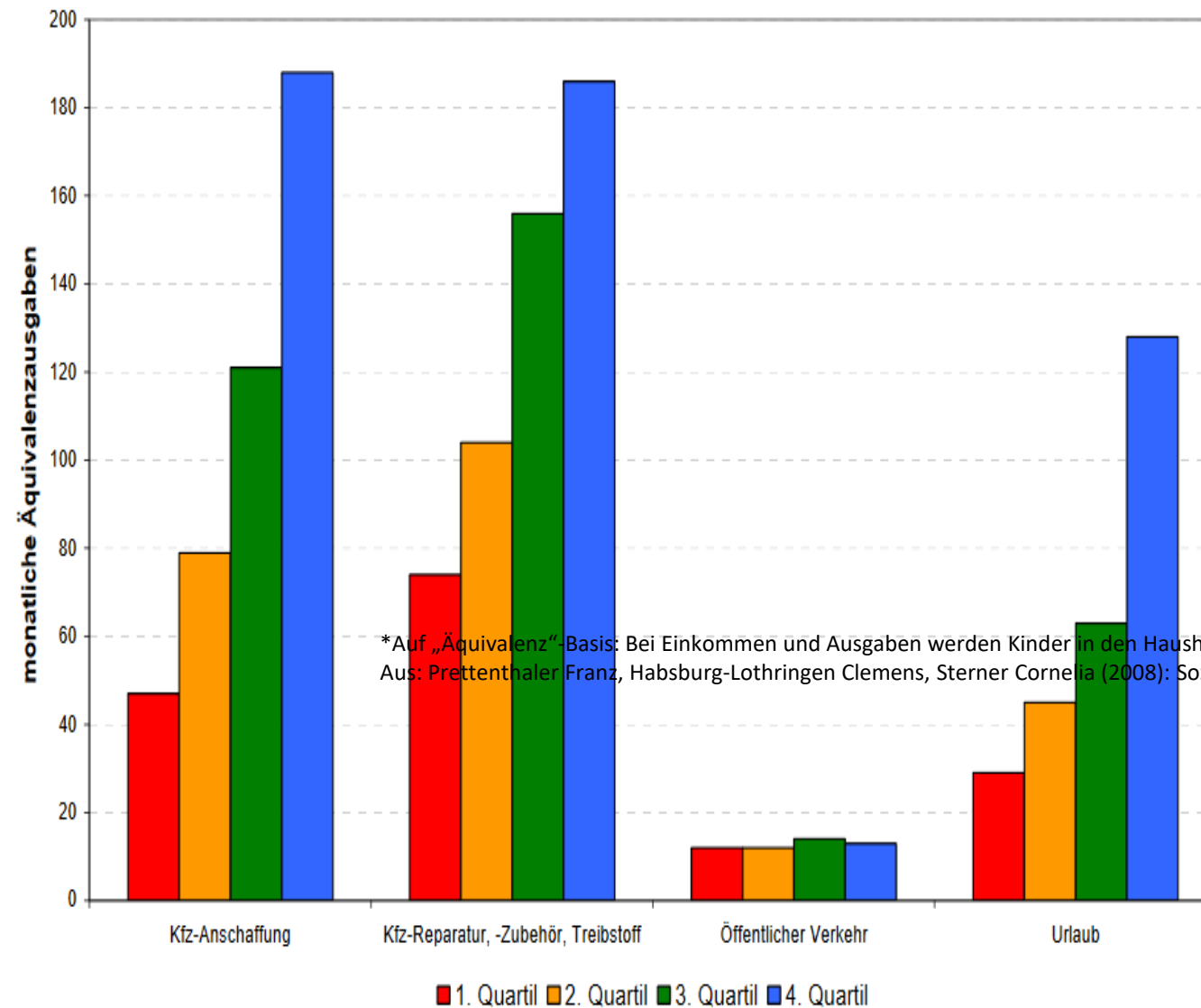
Folgen des Klimawandels

- **Trockenheit und Hitzeperioden** im Sommerhalbjahr, unter denen Vegetation, Nutztiere und Menschen leiden.
- **Die Waldbrandgefahr** wird zunehmen **und**
- **wärmeliebende Schädlinge** werden **vermehrt** auftreten.
- Ferner wird es häufiger zu **extremen Wetterereignissen** sowie in Folge
- **zu Rutschungen, Muren und Steinschlag**

Umweltbundesamt (2017): Klimaschutzbericht

Anlässe wie Fukushima Daiichi 2011 zum Umdenken?



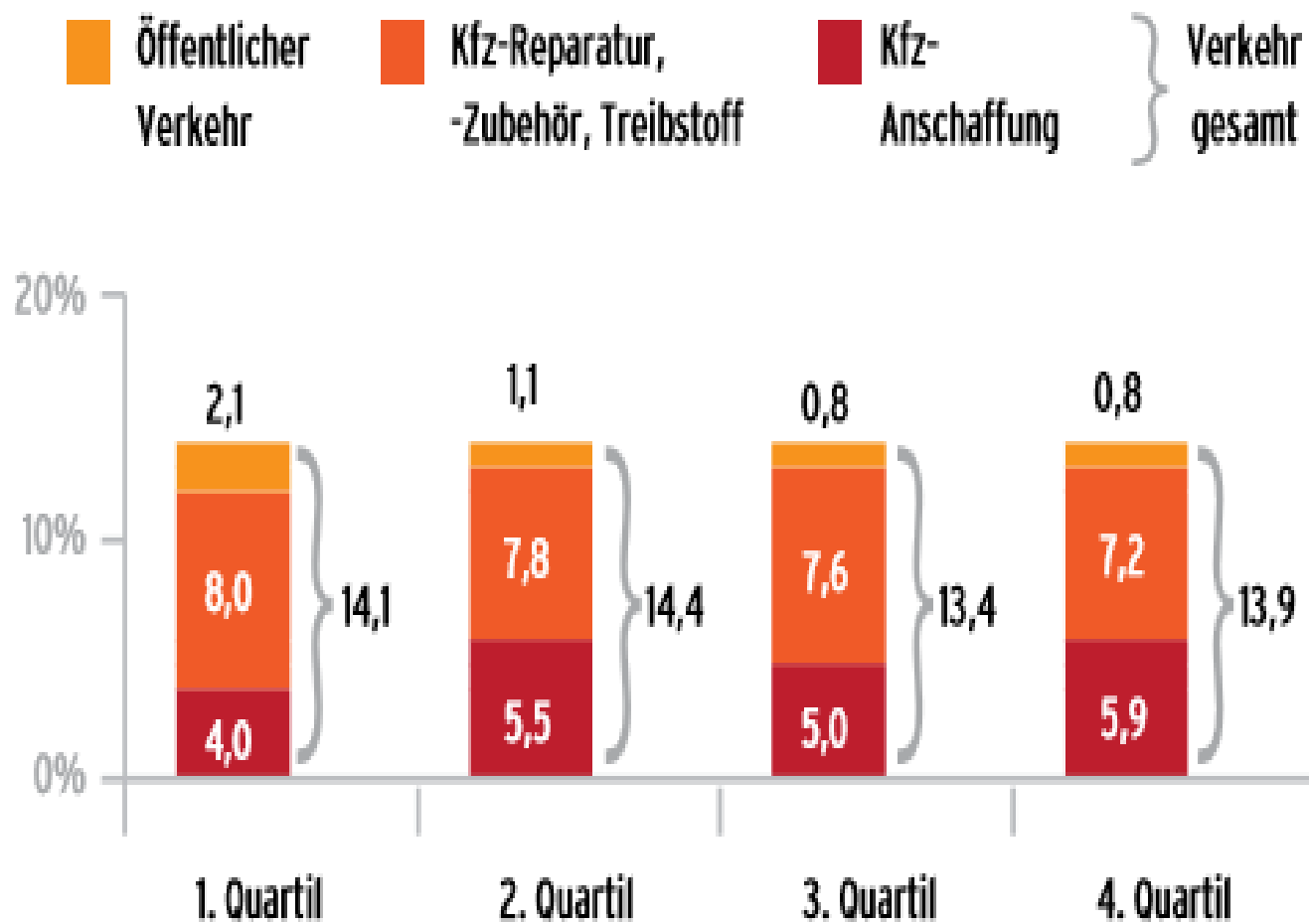


*Auf „Äquivalenz“-Basis: Bei Einkommen und Ausgaben werden Kinder in den Haushalten differenziert berücksichtigt

Aus: Prettenhaler Franz, Habsburg-Lothringen Clemens, Sterner Cornelia (2008): Soziale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich, 20

Monatliche Ausgaben* in € für Mobilität nach Einkommens-Viertel

2004/2005



alten differenziert berücksichtigt
iale Aspekte von Climate Change Impacts in Österreich, 20

Anteil der Verkehrsausgaben am verfügbaren Haushaltseinkommen in Prozent

. Quelle Statistik Austria: Konsumerhebung 2009/2010. Zitiert
Aus: Wirtschaft & Umwelt 3/2016, Schwerpunkt „Umwelt und Verteilungsgerechtigkeit“ S. 20
20

“Ohne öffentliches Verkehrsangebot sind Menschen, die über kein Auto verfügen können oder wollen, in ihrer Mobilität stark eingeschränkt, insbesondere in ländlichen Regionen“. VCÖ (2018):

Mobilität als soziale Frage. S. 10

Es zeigen sich große Unterschiede in der Kostenbelastung nach Gemeindegröße:

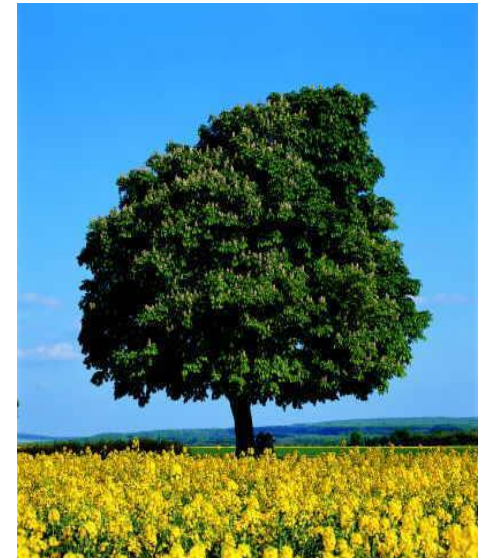
„Inklusive Anschaffung und Betrieb geben Österreichs Haushalte in Gemeinden mit weniger als 10.000 Menschen pro Monat im Schnitt 494 Euro für den Pkw aus, während in Städten mit über 100.000 Menschen (inklusive Wien) lediglich 257 Euro anfallen,“

(Konsumerhebung 2014/15) Nach Statistik Austria, Konsumerhebung 2014/15. Sonderauswertung für den VCÖ im Jänner 2018.
VCÖ (2018): Mobilität als soziale Frage. S. 28. ARBÖ, ÖAMTC (Juni 2018): Mobilität & Klimaschutz 2030. Expertenbericht. S. 20

TAMARA statt TINA

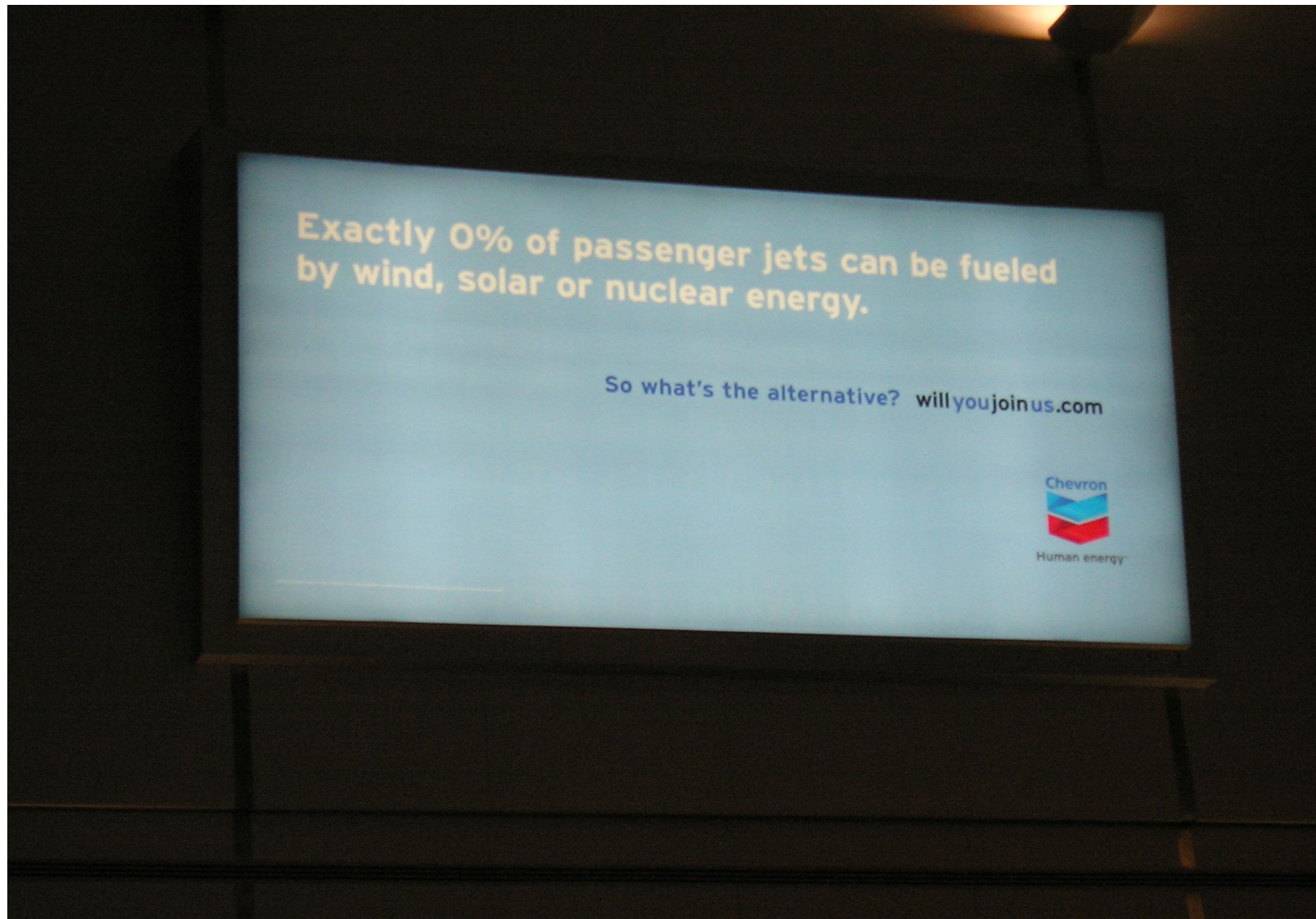
TINA (There Is No Alternative)

➔ TAMARA (There are many and real alternatives).



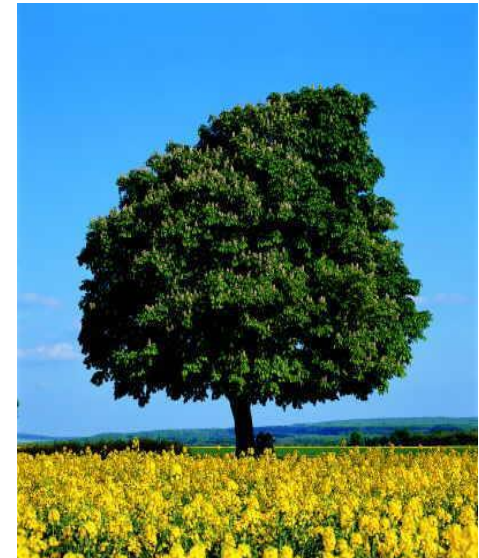


Werbetafel in Dubai



Maßnahmen:

- **Bewusstwerdung – Gerechtigkeit**
Potential! Sozialkapital
- **Öffentlicher Verkehr als Rückgrat**
Abstimmung Bus-Bahn
- **Flexibler öffentlicher Verkehr**
Rufbusse, Sammeltaxi.....
- **Mitbestimmung, Fahrgastdialoge**



Maßnahmen:

- **Raumordnung**
- **Rad- und Fußwege**
Mit Rad in die Kirche
- **Elektromobilität**
inkl. E-bikes
- **Autoteilen**
- **Mitfahrbörsen**



Maßnahmen:

- **Betriebliches Mobilitätsmanagement**
- **Kommunales Mobilitätsmanagement**
- **Keine Schließung von Personenkassen**
- **Beratungen (für Automaten)**
- **Wettbewerbe, Preise , Auszeichnungen**



Maßnahmen:

- **Öffi-Tarife**

Preise senken

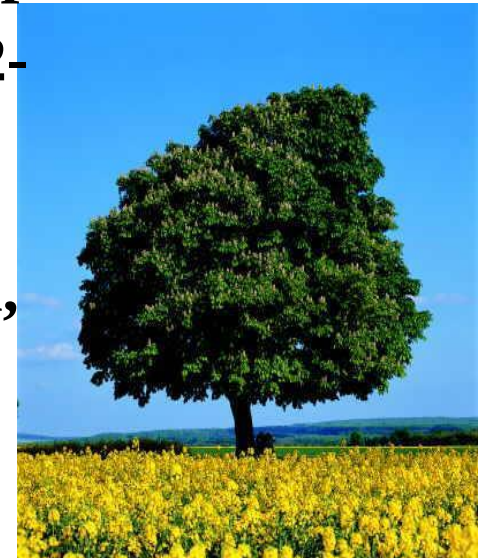
Bahn-Bus-Kombi-Tickets

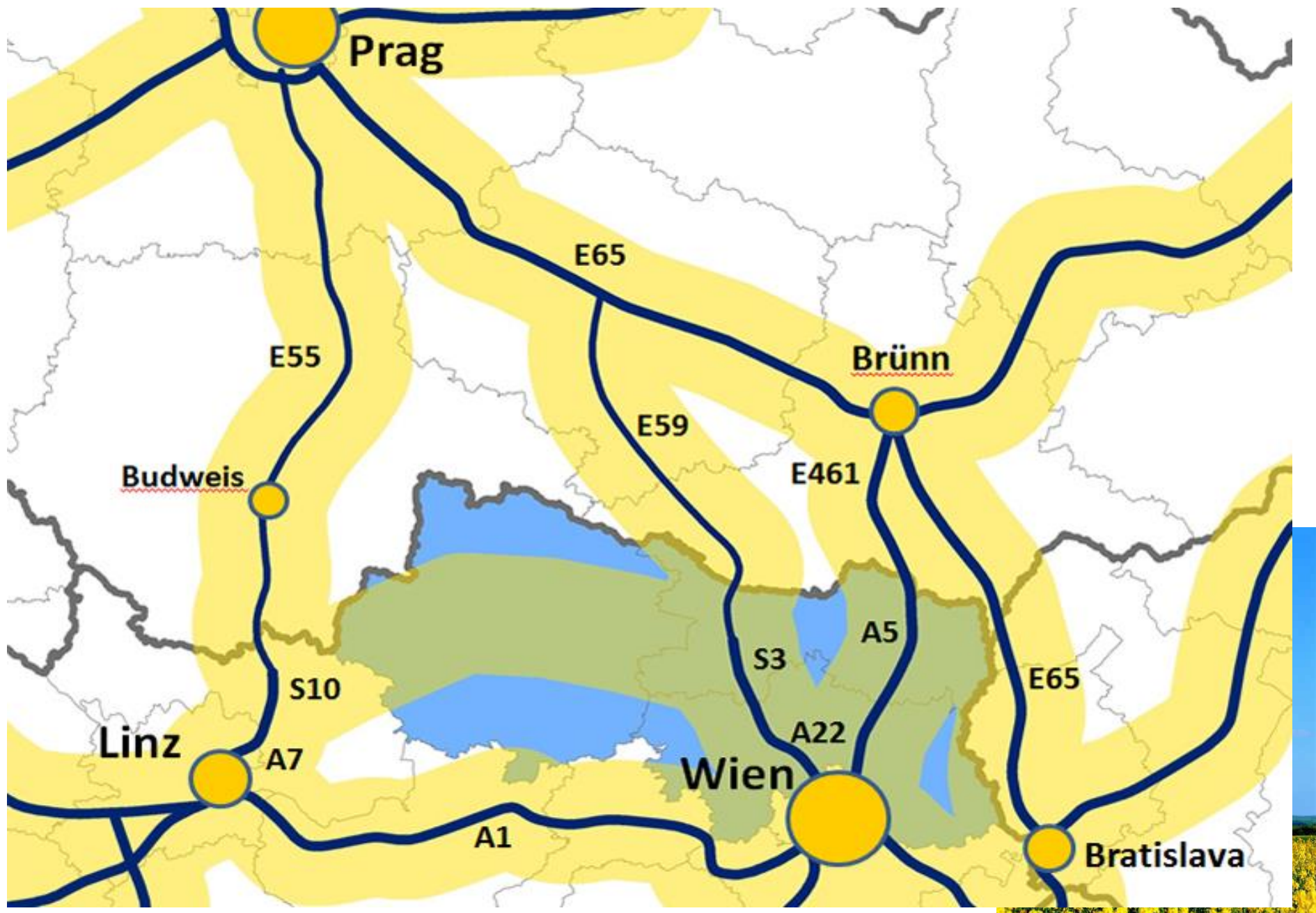
Jahrestickets (Wien!)

➔ Gratis- Öffentlicher Verkehr

Ökosoziale Steuerreform

mit Ökobonus (JedeR bekommt Zahlung oder Gutschrift für “Grundkontingent” eines CO₂-Verbrauchs, zahlt aber auf Treibstoff höhere Steuern), mit “Lagezuschlag” für abgelegene Gebiete. (Wenn geringer Treibstoffverbrauch, kann neeteinnahme entstehen)

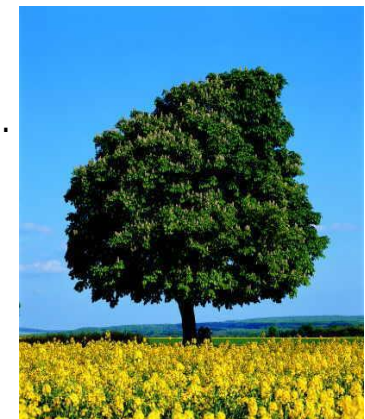




Argumente für den Bau:

- Die Situation der Pendler verbessert (+/- 1 Std Gewinn pro Tag)
- Die Sicherheit wird erhöht – viele gefährliche Situationen und viele Unfälle könnten verhindert werden durch eine hochwertige Richtungsfahrbahn ohne Gegenverkehr.
- Eine Aufwertung der Region
- Tourismusförderung – Ein Wunsch regionaler Betriebe und Landstriche, die vom Tourismus leben
- Ein Mehr an Arbeitsplätzen (auch beim Bau!)
- Die Hoffnung unserer Jungen, die vor dem Absprung ins eigenständige Leben stehen und ihre Zukunft anders planen können, wenn sie nicht durch die fehlenden Anbindung und die damit verbundenen Probleme gezwungen sind, abzuwandern
- Abwanderung der Firmen wird gestoppt
- Neue Betriebsansiedlungen werden attraktiv
- Waldviertel endlich gleichwertig in der Verkehrsanbindung gegenüber Restösterreich.

(vgl. <http://www.waldviertelautobahn.at>)



Heinz Faßmann, ehem. Vizedirektor der Uni Wien,
Minister

*„Grundsätzlich sind bessere
Verkehrsanbindungen für ländliche Räume
existenziell wichtig, im Fall des Weinviertels bin ich
aber skeptisch.“*

*Es besitzt selbst keine nennenswerten urbanen
Zentren, von denen das wirtschaftliche Wachstum
ausgehen könnte. Krems liegt am Rande, ein
städtisches Gegenüber in Tschechien ist auch nicht
vorhanden. Und Wien liegt zu weit weg, auch nach
der Errichtung einer hochrangigen Straße.“*



Wirkung auf Einkommen : 1 € Ausgaben bewirkt

[Wien](#)

Staatsausgabenkategorie (real je Einwohner)	Elastizität
Bildungsausgaben	0,54
Forschungsausgaben	0,37
Infrastruktur Bund	0,34
Infrastruktur ÖBB	0,24
Infrastruktur ASFINAG	0,08



