

Eferding ist Oberösterreichs Bezirk mit dem höchsten Pkw-Motorisierungsgrad

- **In Oberösterreich seit 2010 Autoanzahl viel stärker gestiegen als Einwohnerzahl**
- **für mehr Bahn, Bus, Radwege und E-Carsharing in den Regionen**

VCÖ (Wien, 22. März 2019) - **Die Schere zwischen Stadt und Land geht in Oberösterreich bei der Autodichte immer weiter auseinander, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt. Pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner gibt es in Linz die niedrigste Anzahl an Autos**, gefolgt von Steyr und Wels. Die **meisten** Autos im Verhältnis zur Bevölkerung gibt es **im Bezirk Eferding**, gefolgt von den Bezirken Grieskirchen und Ried im Innkreis (Daten aller Bezirke am Ende der Aussendung). **Der VCÖ spricht sich für mehr öffentliche Verkehrsverbindungen in den Regionen aus.** Auch Gemeindebusse, E-Carsharing **sowie den Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr** und Gehwege helfen, die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren.

Seit dem Jahr 2010 ist die Einwohnerzahl von Oberösterreich um rund 72.100 gestiegen, die Zahl der Autos hat mit 117.500 deutlich stärker zugenommen, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Statistik Austria zeigt. Im Bezirk Ried im Innkreis ist die Zahl der Autos mit rund 5.400 mehr als doppelt so stark gestiegen wie die Einwohnerzahl mit rund 2.600, im Bezirk Kirchdorf an der Krems nahm die Zahl der Autos mit rund 4.700 mehr als drei Mal so stark zu wie die Einwohnerzahl mit rund 1.300. Einzig in Linz stieg die Einwohnerzahl mit rund 17.300 seit dem Jahr 2010 deutlich stärker als die Zahl der Autos mit rund 9.000.

Im Verhältnis zur Einwohnerzahl hat der Bezirk Eferding die höchste Anzahl an Pkw, nämlich 682 pro 1.000 Einwohner. Im Jahr 2010 waren es nur 615. Es folgen die Bezirke Grieskirchen (676), Ried im Innkreis (670) sowie die Bezirke Wels Land und Rohrbach mit jeweils 669 Pkw pro 1.000 Einwohner. Nur noch in den Städten Linz (508), Steyr (580) und Wels (597) gibt es pro 1.000 Einwohner weniger als 600 Autos. Noch in den 80er Jahren gab es in den Städten eine höhere Autodichte als am Land. Das Verhältnis hat sich völlig umgedreht. "Während früher viele Autos ein Zeichen von Wohlstand waren, ist heute ein hoher Motorisierungsgrad meist ein Indiz für Mangel. Mangel an öffentlichen Verkehrsverbindungen, Mangel an Nahversorgung, Mangel an Arbeitsplätzen", stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest.

Der VCÖ betont, dass Zersiedelung die Autoabhängigkeit erhöht. Stattdessen sollten die Ortskerne und die Nahversorgung gestärkt werden. Zudem ist in den Regionen das Angebot an öffentlichen Verkehrsverbindungen weiter auszubauen. Für die Mobilitätssicherung der Bevölkerung sind auch Gemeindebusse und Anrufsammeltaxis sehr wichtig. Auch E-Carsharing, wie etwa der "Mühl-Ferdl" hilft, die teure Abhängigkeit vom eigenen Auto zu reduzieren.

Zudem ist auch in den Regionen der Anteil der kurzen Autofahrten hoch. Mit dem Ausbau der Radwege wird es mehr Bürgerinnen und Bürgern möglich, statt dem Auto das Fahrrad zu verwenden. "Gerade die immer beliebter werdenden Elektro-Fahrräder sind für ein Bundesland wie Oberösterreich ideal. Einerseits vergrößert der E-Motor beim Fahrrad die Reichweite, zum anderen ermöglicht er es, auch Steigungen ohne Anstrengung zu bewältigen. Voraussetzung für die verstärkte Nutzung der Fahrräder und E-Bikes ist eine gute Infrastruktur", betont VCÖ-Experte Gansterer.

Auch für die Erreichung der Klimaschutzziele ist die Verringerung der Autoabhängigkeit in den Regionen zentral. Die Emissionen des Verkehrs sind in Österreich im Vorjahr anstatt zu sinken zum vierten Mal in Folge gestiegen. Verstärkte Unterstützung der Bundesländer, Städte und Gemeinden durch den Bund ist wichtig, um das klimafreundliche Mobilitätsangebot im nötigen Umfang ausbauen zu können. "Fachleute weisen darauf hin, dass Österreich das Verfehlen der Klimaziele mehrere Milliarden Euro kosten wird. Geld, das im Interesse der Bevölkerung besser in den Ausbau des

Öffentlichen Verkehr und der Radinfrastruktur investiert werden sollte", stellt VCÖ-Experte Gansterer fest.

VCÖ: Schere zwischen Stadt und Land geht bei Pkw-Motorisierung auseinander (Pkw pro 1.000 Einwohner im Jahr 2018 - in Klammer Jahr 2010)

1. Linz: 508 Pkw / 1.000 Einwohner (504)
2. Steyr: 580 (519)
3. Wels: 597 (550)

4. Bezirk Linz Land: 633 (591)
5. Bezirk Urfahr Umgebung: 645 (596)
6. Bezirk Gmunden: 645 (584)
7. Bezirk Freistadt: 649 (587)
8. Bezirk Perg: 649 (591)

9. Bezirk Kirchdorf an der Krems: 651 (581)
10. Bezirk Vöcklabruck: 652 (590)
11. Bezirk Schärding: 658 (587)
12. Bezirk Braunau am Inn: 658 (593)

13. Bezirk Steyr Land: 664 (603)
16. Bezirk Rohrbach: 669 (596)
17. Bezirk Wels Land: 669 (609)

18. Bezirk Ried im Innkreis: 670 (607)
19. Bezirk Grieskirchen: 676 (609)
20. Bezirk Eferding: 682 (615)

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2019

+++

A1 bei Haid war im Vorjahr Oberösterreichs am stärksten befahrener Straßenabschnitt - mehr als 110.000 Kfz pro Tag

- **Verkehrslawinen mit mehr Bahn und Bus sowie mit Fahrrad-Highways bremsen**

VCÖ (Wien, 16. April 2019) - **Die A1 Westautobahn bei Haid war im Vorjahr der am stärksten befahrene Straßenabschnitt Oberösterreichs, wie eine aktuelle VCÖ-Analyse auf Basis von Daten der Asfinag zeigt (Daten am Ende der Aussendung).** „Mehr als 40 Millionen Pkw und Lkw waren hier unterwegs, um über fünf Millionen mehr als im Jahr 2010. Auch auf den anderen Autobahnen in Oberösterreich hat die Verkehrsbelastung in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Der VCÖ betont, dass die Verkehrslawinen nur mit einem verstärkten Ausbau des Bahn- und Busangebots zu bremsen sind. Im Ballungsraum Linz sind auch so genannte Fahrrad-Highways wichtig, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren.“

40,2 Millionen Kfz waren im Vorjahr auf der A1 bei Haid unterwegs, um rund eine halbe Million mehr als im Jahr 2017, macht der VCÖ aufmerksam. Mit durchschnittlich 110.235 Pkw und Lkw pro Tag war die A1 bei Haid der am stärksten befahrene Straßenabschnitt Oberösterreichs. Im Vergleich zum Jahr 2010 wurden hier sogar um über fünf Millionen mehr Fahrzeuge gezählt. Der Anteil der Lkw betrug im Vorjahr bei Haid rund 13 Prozent. Auch bei Traun waren mehr als 110.000 Kfz pro Tag unterwegs.

Auch auf der A7 Mühlkreisautobahn ist die Verkehrsbelastung stark. Die meisten Pkw und Lkw waren beim Abschnitt Bindermichl unterwegs. In Summe fuhren hier im Vorjahr 33,9 Millionen Kfz, aber immerhin um eine halbe Million weniger als im Jahr 2017. Während der Lkw-Verkehr um mehr als drei Prozent zugenommen hat, ging der Pkw-Verkehr um 1,6 Prozent zurück.

Anders auf der A25 Welser Autobahn bei Wels, wo im Vorjahr mit 21,9 Millionen Kfz um über 600.000 Pkw und Lkw mehr unterwegs waren als im Jahr 2017. Im Vergleich zum Jahr 2010 nahm hier die Verkehrsbelastung um rund fünf Millionen Fahrzeuge zu, macht der VCÖ aufmerksam. Auch auf der A8 Innkreisautobahn ist der Verkehr enorm. Bei Krenglbach waren im Vorjahr mit rund 21 Millionen um fast 600.000 mehr Pkw und Lkw unterwegs als im Jahr 2011 und sogar um fünfeinhalb Millionen mehr als im Jahr 2010..

"Um die Verkehrslawinen zu bremsen, braucht es in der Infrastrukturpolitik den verstärkten Ausbau der Schiene. Denn der Ausbau der Straßen führt zu mehr Auto- und Lkw-Verkehr. Die Staubbelastung im Straßennetz nimmt zu. Um die Klimaziele zu erreichen, braucht es das genaue Gegenteil, nämlich eine Reduktion des Verkehrs", betont VCÖ-Experte Markus Gansterer. Österreichs Autobahnnetz ist heute um rund 300 Kilometer länger als im Jahr 2000 und vor allem haben sich die Abschnitte mit drei oder mehr Fahrbahnen von rund 100 auf über 400 Kilometer vervierfacht.

Der VCÖ fordert zusätzliche Investitionen der Bundesregierung in den Ausbau der Bahnverbindungen für Pendlerinnen und Pendler. Es braucht in den Regionen und zu den regionalen Zentren ein zusätzliches Angebot, aufgrund der zunehmenden Flexibilisierung der Arbeitszeiten auch außerhalb der klassischen Pendlerzeiten. Zudem braucht es im Ballungsraum Linz mehr öffentliche Verkehrsverbindungen.

Eine einzige S-Bahn Fahrt kann rund 500 Personen ans Ziel bringen. Beim aktuellen Besetzungsgrad können damit fast 450 Pkw ersetzt werden. Pkw verursachen im Schnitt pro Personenkilometer 15 Mal so viel klimaschädliches CO₂ wie die Bahn, weist der VCÖ auf Daten des Umweltbundesamts hin.

Dort, wo es kein Schienennetz gibt, sind die Busverbindungen zu verstärken. "Wenn Österreich seine Klimaziele im Verkehr verfehlt, drohen Strafzahlungen von mehreren Milliarden Euro. Im Interesse der Bevölkerung und der Umwelt sollte dieses Geld lieber in die Ausweitung des Öffentlichen Verkehrsangebots investiert werden", betont VCÖ-Experte Gansterer.

Zudem sind in den Ballungsräumen so genannte Fahrrad-Highways vom Umland in die Städte zu errichten. International setzen immer mehr Großstadtregionen auf diese breiten und möglichst kreuzungsfreien Radverbindungen. 70 Prozent der Autofahrer sind auch Radfahrer, das Fahrrad ist so wie das Auto ein Individualverkehrsmittel. Laut einer im Sachstandsbericht Mobilität, der vom Verkehrsministerium beauftragt wurde, veröffentlichten repräsentativen Umfrage sind 59 Prozent der Österreicherinnen und Österreicher bereit, häufiger Rad zu fahren. Als wichtigste Voraussetzung dafür wurde der Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr genannt.

VCÖ: A1 bei Haid war im Vorjahr stärkster befahrener Straßenabschnitt Oberösterreichs (Durchschnittliche Anzahl Kfz pro Tag im Jahr 2018 - ausgewählte Zählstellen)

A1 Haid : 110.235

A1 Traun: 110.195

A7 Bindermichl: 93.004

A7 Prinz Eugen Straße: 67.153

A25 Wels: 60.032

A25 Marchtrenk: 58.822

A8 Krenglbach: 57.524
A8 Niederndorf: 42.620
A8 Suben: 33.072

A9 Selzthaltunnel: 31.369
A9 Schölldorf: 28.760

Quelle: Asfinag, VCÖ 2019

+++

Allein in Linz über 100.000 von zu hoher Lärmbelastung durch Kfz-Verkehr betroffen

- **Verkehrsberuhigung und mehr leise Mobilität nötig**

VCÖ (Wien, 24. April 2019) - **Verkehrslärm macht krank, erinnert der VCÖ am heutigen internationalen Tag gegen Lärm. Allein in Linz sind mehr als 100.000 Personen einer zu hohen Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr ausgesetzt, wie Daten der Europäischen Umweltagentur zeigen. In ganz Oberösterreich fühlen sich 180.000 vom Lärm des Kfz-Verkehrs belastet.** Der VCÖ fordert mehr Verkehrsberuhigung in den Städten und die stärkere Förderung von leiser Mobilität, dem Gehen und dem Radfahren. Zudem ist der Lkw-Verkehr zu reduzieren.

"Dauerhafter Verkehrslärm kann viele gesundheitliche Probleme verursachen, wie Schlafstörungen, erhöhter Blutdruck oder Herz-Kreislaufkrankungen", erinnert VCÖ-Expertin Ulla Rasmussen am heutigen internationalen Tag gegen Lärm. Laut einer aktuellen Studie der Europäischen Umweltagentur sind in Linz knapp mehr 100.000 Personen tagsüber von einer zu hohen Lärmbelastung durch Autos, Lastwagen sowie Motorräder und Mopeds betroffen und in der Nacht rund 70.000 Personen. . Als zu hoch gilt tagsüber ein Dauerschallpegel von 55 Dezibel oder mehr und in der Nacht von 50 Dezibel oder mehr.

Daten der Statistik Austria zeigen, dass sich in Oberösterreich knapp mehr als 180.000 Personen vom Lärm des Kfz-Verkehr beeinträchtigt fühlen.

Der VCÖ fordert daher mehr Verkehrsberuhigung in den Städten. Der Anteil der Alltagswege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden ist deutlich zu erhöhen. Damit mehr Alltagswege auf leisen Sohlen zurückgelegt werden, ist eine fußgängerfreundliche Verkehrsplanung wichtig. Viele Autofahrten könnten zudem auf das (leisere) Fahrrad verlagert werden, wenn die Infrastruktur für den Radverkehr endlich verbessert und ausgebaut wird. "Dass auf vielen Straßen parkenden Autos mehr Platz eingeräumt wird als den Bürgerinnen und Bürgern, die mit dem Fahrrad fahren, wäre in den Niederlanden oder in Kopenhagen undenkbar", stellt VCÖ-Expertin Rasmussen fest.

Wichtig ist zudem auch die deutliche Reduktion des Lkw-Verkehrs, insbesondere auch in den Städten. Denn Lkw sind noch deutlich lauter als Pkw. International werden in den Städten immer mehr Cargo-Bikes und Elektro-Transporter eingesetzt. Damit verringern sich Lärm- und Abgasbelastung. Zudem bedeutet jeder Lkw weniger in der Stadt auch eine Reduktion des Unfallrisikos.

Neben der Reduktion des Kfz-Verkehrs sind auch niedrigere Tempolimits sehr wirksam, um die Lärmbelastung zu reduzieren. "Langsamer ist leiser, schneller ist lauter", bringt es VCÖ-Expertin Rasmussen auf den Punkt.

+++

In Oberösterreich werden im Schnitt täglich 36 Lenker mit Handy am Steuer erwischt – im Vorjahr mehr Handy-Lenker erwischt

- **Durch Handy am Steuer so schlechte Reaktion wie mit 0,8 Promille**

VCÖ (Wien, 10. Mai 2019) – Im Vorjahr wurden in Oberösterreich 13.377 Lenkerinnen und Lenker mit Handy am Steuer erwischt. Damit ist zum zweiten Mal in Folge die Zahl der von der Exekutive ertappten Handy-Lenker gestiegen, macht der VCÖ aufmerksam. **Der ehemalige Fußballstar David Beckham muss nachdem er zuerst zu schnell gefahren ist und danach beim Autolenken am Smartphone getippt hat, für einige Zeit den Führerschein abgeben. Handy am Steuer ist alles andere als ein Kavaliersdelikt: Wer mit dem Handy am Ohr telefoniert, reagiert so schlecht wie ein Alko-Lenker mit 0,8 Promille. Wer während des Lenkens ein SMS oder E-Mail schreibt oder im Internet surft, ist bis zu zwei Sekunden im Blindflug unterwegs, das Unfallrisiko steigt auf bis zu das 23-Fache. Der VCÖ fordert die Aufnahme von Handy am Steuer ins Vormerksystem. In Oberösterreich wurden im Vorjahr 13.377 Lenkerinnen und Lenker mit Handy am Steuer erwischt (Daten am Ende der Aussendung).**

In Oberösterreich wurden im Vorjahr im Schnitt täglich 36 Lenkerinnen und Lenker beim verbotenen Handy-Telefonieren am Steuer erwischt, verdeutlicht der VCÖ. In Summe wurden laut BMI 13.377 Handy-Vergehen geahndet, um fast 1.000 mehr als im Jahr 2017 und um rund 2.000 mehr als im Jahr 2016. „Die Exekutive leistet mit der Verkehrsüberwachung einen sehr wichtigen Beitrag zur Vermeidung von Unfällen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit“, stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest.

Denn Handy-Telefonieren während des Autolenkens ist alles andere als ein Kavaliersdelikt, sondern erhöht massiv das Unfallrisiko. Wer mit dem Handy am Ohr telefoniert, reagiert so schlecht wie ein Alkolenker mit 0,8 Promille. Handy-Telefonierende Autofahrer reagieren etwa eine halbe Sekunde später.

Die konkreten Folgen verdeutlicht der VCÖ mit einem Beispiel: Läuft ein Kind 25 Meter vor einem Pkw, der 50 km/h fährt auf die Straße, kann ein aufmerksamer Lenker sein Auto gerade noch vor dem Kind zum Stillstand bringen. Ein Autofahrer, der eine halbe Sekunde verzögert reagiert, fährt das Kind mit einer Geschwindigkeit von rund 35 km/h nieder, was zu schwersten oder gar tödlichen Verletzungen führen kann. Wer beim Autolenken am Handy tippt oder im Internet surft, ist bis zu zwei Sekunden im Blindflug unterwegs.

Mit 50 Euro steht die Strafhöhe in Österreich in keinem Verhältnis zum Gefährdungspotenzial durch Handy am Steuer. Andere Staaten in Europa ahnden Handy-Vergehen rigoroser und schützen damit stärker die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor der Gefährdung durch Handy-Lenker. In Italien beträgt die Mindeststrafe 165 Euro, in Spanien und Dänemark ist sie mit 200 Euro viermal so hoch wie in Österreich und in den Niederlanden mit 240 Euro fast fünfmal so hoch.

In einigen Ländern ist Handy am Steuer ein Delikt im Punktführerschein. Beispielsweise in Großbritannien, wie nun auch der ehemalige Fußballstar David Beckham zu spüren bekam. Nachdem er bereits wegen Schnellfahren Strafpunkte hatte und danach beim Tippen am Smartphone während des Autolenkens erwischt wurde, muss er nun für sechs Monate seinen Führerschein abgeben. Dass in Großbritannien das Bewusstsein über die Gefahren der Ablenkung groß ist, zeigt auch die Reaktion seines Anwalts, der klar feststellte: „Es gibt keine Entschuldigung für das, was passiert ist.“

In Oberösterreich wurden übrigens im Vorjahr drei Mal so viele Handy-Vergehen geahndet wie Alkohol am Steuer (4.423). Österreichweit wurden 115.470 Handy-Lenker von der Exekutive erwischt – nur ein Bruchteil der tatsächlichen Vergehen. Laut Erhebung des KfV führen Österreichs Autofahrer täglich mehrere Hunderttausend Telefonate ohne Freisprecheinrichtung.

VCÖ: Im Vorjahr wurden in Oberösterreich mehr Handy-Lenker erwischt (Anzahl Strafen in Oberösterreich wegen Handy am Steuer)

Jahr 2018: 13.377 Vergehen gegen Handy-Verbot am Steuer

Jahr 2017: 12.391

Jahr 2016: 11.331

Jahr 2015: 12.133

Jahr 2014: 15.518

Jahr 2013: 16.607

Jahr 2012: 16.698

Jahr 2011: 20.227

Jahr 2010: 19.799

Quelle: BMI, VCÖ 2019

VCÖ: Seit dem Jahr 2010 mehr als 1 Million Handy-Delikte geahndet (Anzahl Strafen in Österreich wegen Handy am Steuer)

Jahr 2018: 115.470 Vergehen gegen Handy-Verbot am Steuer Jahr 2017: 113.770

Jahr 2016: 105.859

Jahr 2015: 109.028

Jahr 2014: 130.621

Jahr 2013: 137.554

Jahr 2012: 148.594

Jahr 2011: 149.081

Jahr 2010: 128.221

Summe: 1.128.198

Quelle: BMI, VCÖ 2019

+++

Erstmals mehr als fünf Millionen Pkw in Österreich, davon rund 940.000 in Oberösterreich

- **Durch verkehrssparende Raumordnung und dichteres Öffi-Netz Abhängigkeit vom Auto reduzieren**

VCÖ (Wien, 21. Mai 2019) - **In Österreich wurde nun die 5-Millionen-Grenze bei der Anzahl der Pkw überschritten, macht der VCÖ aufmerksam. Davon haben rund 940.000 ein oberösterreichisches Kennzeichen. Während heute die Motorisierung in den Städten deutlich niedriger ist als in den Regionen, war es bis Anfang der 90er Jahre genau umgekehrt, auch in Oberösterreich. Der VCÖ fordert verstärkte Maßnahmen, um die Autoabhängigkeit in den Regionen zu verringern.** Neben einem dichteren Öffi-Netz mit häufigeren Verbindungen und dem Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr, ist eine verkehrssparende Raumordnung zentral.

Nun wurde in Österreich die fünf Millionen Grenze bei der Anzahl der Pkw überschritten, weist der VCÖ auf aktuelle Daten der Statistik Austria hin. Würden die Autos stehend aneinandergereiht, ergäbe das eine Autokolonne, die 25 Mal die Erde umrundet. Im Jahr 2003 wurde in Österreich die 4-Millionen-Grenze überschritten. Mehr als eine Million Autos gab es in Österreich erst im Jahr 1968. In Oberösterreich gibt es mittlerweile rund 940.000 Pkw, im Jahr 1990 waren es erst rund 528.000. vor allem die Anzahl der Zweit- und Drittautos hat in den vergangenen Jahren massiv zugenommen.

Was rückblickend auffällt: Noch Anfang der 90er Jahre war der Motorisierungsgrad - also die Anzahl der Autos pro 1.000 Einwohner - in den Städten höher als am Land. So gab es im Jahr 1990 in Linz 376 Pkw pro 1.000 Einwohner, im Bezirk Rohrbach hingegen nur 362. Heute sind es in Linz 508 Pkw pro 1.000 Einwohner und im Bezirk Rohrbach mit 669 deutlich mehr. "Früher galt Autobesitz als ein Zeichen von Wohlstand. Heute ist es ein Indiz von Mangel: Mangel an Nahversorgung, Mangel an öffentlichen Verkehrsverbindungen, Mangel an Freiheit in der Verkehrsmittelwahl", betont VCÖ-Experte Gansterer.

Ein massiver Treiber der Autoabhängigkeit ist die Zersiedelung. Wohnsiedlungen, Supermärkte und Fachmarktzentren außerhalb der Orte sind in der Regel nur mit dem Auto erreichbar. Der Autoverkehr steigt, die selbständige Mobilität vor allem von älteren Menschen sowie von Kindern und Jugendlichen sinkt. Mit einer Stärkung der Ortskerne und der Nahversorgung ist auch ein klimafreundlicheres Mobilitätsverhalten möglich.

Neben einem dichteren Öffi-Netz sind auch häufigere Verbindungen außerhalb der klassischen Pendlerzeiten wichtig. Da die Arbeitszeiten immer flexibler werden, ist es wichtig, dass es auch tagsüber, am späteren Abend sowie am Wochenende ein gutes öffentliches Mobilitätsangebot gibt.

Aufholbedarf gibt es auch bei der Rad-Infrastruktur. Die Hälfte der Autofahrten ist in Radfahrdistanz. Die Klimaziele kann Österreich nur erreichen, wenn mehr kurze Strecken mit dem Rad gefahren werden. Dafür braucht es eine gute und sichere Infrastruktur für den Radverkehr, betont der VCÖ.

Für die Zukunft erwartet VCÖ-Experte Gansterer, dass es in Österreich die letzte Millionen-Grenze war, die der Pkw-Bestand in Österreich überschritten hat. Die Zukunft der Mobilität liegt beim Sharing, der Privatbesitz an Pkw wird in den kommenden 15 Jahren deutlich an Bedeutung verlieren. "Statt Autobesitz wird es Mobilitätsdienstleistungen geben, die wir dann nutzen, wenn wir sie brauchen. Erste Ansätze von Ridesharing und "Mobility on Demand" gibt es ja bereits heute. Die Wahrscheinlichkeit, dass es im Jahr 2035 weniger als vier Millionen Pkw in Österreich gibt, ist sehr hoch", stellt VCÖ-Experte Gansterer fest.

VCÖ: Bereits rund 940.000 Pkw in Oberösterreich (Anzahl in Oberösterreich gemeldete Pkw)

Mai 2019 (Berechnung VCÖ): 940.000

31.12.2018: 933.682

31.12.2017: 915.999

31.12.2016: 900.333

31.12.2015: 885.366

31.12.2014: 873.537

31.12.2013: 861.292

31.12.2012: 848.069

31.12.2011: 831.941

31.12.2010: 816.173

31.12.2009: 800.766

31.12.2008: 785.460

31.12. 2000: 732.186

31.12.1990: 527.661

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2019

VCÖ: Erstmals mehr als 5 Millionen Pkw in Österreich (Anzahl in Österreich gemeldete Pkw)

30. April 2019: 5.002.266

31.12.2018: 4.978.852

31.12.2010: 4.441.027

31.12.2005: 4.156.743

31.12.2003: 4.054.308

31.12.2002: 3.987.093 (statistische Bereinigung)

31.12.2001: 4.182.027

31.12.1999: 4.009.604 (Erstmals über 4 Millionen Pkw)

31.12.1991: 3.100.014 (Erstmals über 3 Millionen Pkw)

31.12.1978: 2.040.268 (Erstmals über 2 Millionen Pkw)

31.12.1968: 1.056.00 (Erstmals über 1 Million Pkw)

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2019

+++

Trotz Klimakrise jeder 3. Neuwagen in Oberösterreich ein SUV – mehr als die Hälfte davon Firmenwagen

- **VCÖ fordert verstärkte Ökologisierung der Firmenwagenbesteuerung**

VCÖ (Wien, 14. Juni 2019) – Jeder dritte in Oberösterreich neuzugelassene Pkw war heuer ein SUV oder Geländewagen, macht der VCÖ aufmerksam. Auffallend ist, dass mehr als die Hälfte davon auf Firmen oder andere „juristische Personen“ zugelassen wurden. SUV stoßen mehr klimaschädliches CO₂ aus als vergleichbare herkömmliche Modelle. Da Neuwagen viele Jahre in Betrieb bleiben, erschwert der SUV-Boom das Erreichen der Klimaziele. Den hohen Anteil an Firmenwagen sieht der VCÖ als Chance, durch eine stärkere Ökologisierung der Firmenwagenbesteuerung eine raschere Trendwende am Automarkt einzuleiten.

„Diese Entwicklung beim Neuwagenkauf erschwert das Erreichen der Klimaziele im Verkehr zusätzlich. Da Neuwagen viele Jahre auf den Straßen unterwegs sind, ist es umso wichtiger, dass die Politik rasch und wirksam gegensteuert“, stellt VCÖ-Experte Markus Gansterer fest. In den ersten fünf Monaten war jeder dritte in Oberösterreich neu zugelassene Pkw ein SUV oder Geländewagen. SUV verbrauchen mehr Sprit als vergleichbare herkömmliche Neuwagen und stoßen damit mehr CO₂ aus.

Was auffällt: Mit 4.359 wurden mehr als die Hälfte der 7.681 neuzugelassenen SUV und Geländewagen auf Firmen oder andere juristische Personen zugelassen, berichtet der VCÖ. In Linz beträgt der Anteil der auf Firmen und andere juristische Personen neu zugelassenen SUV sogar fast 60 Prozent, in Wels 65 Prozent und in Steyr sogar 70 Prozent. „Der hohe Anteil an Firmenwagen ist eine Chance, mit einer stärkeren Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes bei der Firmenwagen-Besteuerung eine raschere Trendwende zu schaffen“, betont VCÖ-Experte Gansterer.

Ähnlich wie es beim Anschaffungspreis von Firmen-Pkw eine Grenze von 40.000 Euro gibt, ab der das Unternehmen die Kosten nicht mehr steuerlich geltend machen kann, ist auch eine CO₂-Grenze einzuführen. Pkw, die laut Herstellerangaben (nach WLTP) mehr als 150 Gramm CO₂ emittieren, sollen nicht mehr steuerlich geltend gemacht werden können. „Spritfresser sind nicht betriebsnotwendig“, betont VCÖ-Experte Gansterer.

Auch die NoVA sollte einen stärkeren Anreiz setzen, keine Pkw mit sehr hohem CO₂-Ausstoß zu kaufen. Die bestehende Malus-Grenze, ab der pro Gramm CO₂ ein Fixbetrag zu bezahlen ist, ist von derzeit 250 Gramm CO₂ auf 180 Gramm CO₂ zu senken. Der CO₂-Malus ist von der Deckelung des Höchststeuersatzes von 32 Prozent auszunehmen.

Der VCÖ erinnert daran, dass sich Österreich verpflichtet hat, bis zum Jahr 2030 den CO₂-Ausstoß des Verkehrs um ein Drittel zu senken. Anstatt zu sinken, sind die klimaschädlichen Emissionen des Verkehrs in den vergangenen vier Jahren gestiegen. Auch heuer zeichnet sich bisher keine Trendwende ab. Wenn Österreich die Klimaziele im Verkehr verfehlt, müssen Zertifikate gekauft werden. Die bisher geplanten Maßnahmen sind ungenügend. Selbst wenn die im Entwurf zum „Nationalen Energie- und Klimaplan“ aufgelisteten Maßnahmen umgesetzt werden, rechnen Fachleute mit einer Abweichung von bis zu 6,2 Millionen Tonnen CO₂, was Österreich mehrere Milliarden Euro kosten würde.

„Österreich läuft die Zeit davon. Deshalb ist die aktuelle Übergangsregierung gefordert gemeinsam mit dem Parlament rasch wirksame Maßnahmen zu setzen, um den Verkehr auf Klimakurs zu bringen. Und dazu gehört auch eine wirksame Ökologisierung der Firmenwagenbesteuerung“, betont VCÖ-Experte Gansterer.

VCÖ: Jeder 3. Neuwagen in Oberösterreich ein SUV und Geländewagen – die Hälfte davon Firmenwagen (Anzahl und Anteil neuzugelassene SUV und Geländewagen in Oberösterreich, in Klammer davon auf „juristische Personen“)

Jänner – Mai 2019: 7.681 / 32,8 % (davon 4.359 Firmenwagen / 56,7 %)

Jänner – Mai 2018: 8.512 / 31,8 % (davon 4.480 Firmenwagen / 52,6 %)

Quelle: Datafact, VCÖ 2019

+++

Täglich 850.000 kurze Autofahrten in Oberösterreich – Halbierung reduziert CO₂-Ausstoß um 82.000 Tonnen pro Jahr

- **Infrastruktur für Radverkehr ausbauen und verbessern**

VCÖ (Wien, 19. Juli 2019) – Die Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher **legen im Schnitt täglich rund 850.000 Autofahrten zurück, die kürzer als fünf Kilometer sind. Wenn es gelingt, die Anzahl der kurzen Autofahrten um die Hälfte zu reduzieren, können in Oberösterreich jährlich rund 82.000 Tonnen CO₂ vermieden werden, macht der VCÖ aufmerksam.** Vor allem das Verlagerungspotenzial auf das Fahrrad ist sehr groß. Der VCÖ fordert daher einen verstärkten Ausbau der Rad-Infrastruktur, die optimale Anbindung der Bahnhöfe an das Radwegenetz und eine radfahrfreundliche Verkehrsplanung in den Städten und Gemeinden.

Immer mehr stellen sich die Frage, welchen Beitrag sie zum Klimaschutz leisten können. Eine wirksame Möglichkeit: Kurze Strecken nicht mit dem Auto, sondern mit dem Fahrrad fahren. Das Potenzial ist groß. Denn die Oberösterreicherinnen und Oberösterreicher legen deutlich mehr kurze als lange Autofahrten zurück. Während vier Prozent der Autofahrten länger als 50 Kilometer sind, ist der Anteil der kurzen Fahrten unter fünf Kilometer mit 40 Prozent zehnmal so hoch, macht der VCÖ aufmerksam.

„Gerade bei Kurzstrecken ist der Spritverbrauch pro Kilometer besonders hoch. Mit dem Spritverbrauch steigt auch der klimaschädliche CO₂-Ausstoß. Deshalb ist es für den Klimaschutz besonders wirksam, kurze Strecken mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren“, stellt VCÖ-Sprecher Christian Gratzer fest.

Von den täglich rund 850.000 kurzen Autofahrten unter fünf Kilometern sind rund 155.000 sogar kürzer als ein Kilometer, also in fußläufiger Distanz, wie eine VCÖ-Analyse auf Basis von Daten des Verkehrsministeriums zeigt. Wenn es gelingt die Anzahl der Autofahrten unter fünf Kilometer um 50 Prozent zu reduzieren, dann können in Oberösterreich jährlich rund 82.000 Tonnen CO₂ vermieden werden. „Dieses Potenzial muss genutzt werden. Denn die Klimakrise ist akut. Und neben politischen Maßnahmen braucht es auch den Beitrag jedes und jeder Einzelnen, um diese Krise bewältigen zu können“, betont VCÖ-Sprecher Gratzer.

Gerade das Fahrrad ist ein ideales Verkehrsmittel für Distanzen unter fünf Kilometer. Umso mehr als 83 Prozent der Haushalte in Oberösterreich Fahrrad-Haushalte sind, die eines oder mehrere funktionstüchtige Fahrräder besitzen. Neben dem aktiven Beitrag zum Klimaschutz, tut man auch der eigenen Gesundheit Gutes. Ärzte empfehlen mindestens eine halbe Stunde Bewegung pro Tag. „Wer kurze Strecken mit dem Fahrrad statt mit dem Auto fährt, kommt so auf eine tägliche gesunde Portion Bewegung. Der Zusatzvorteil: Beim Radfahren verbrennt man Kalorien statt Sprit, was gut für die Figur und gut für die Geldbörse ist“, weist VCÖ-Sprecher Gratzer auf weitere Vorteile hin.

Damit mehr vom Auto auf das Fahrrad umsteigen können, ist die Verbesserung der Rad-Infrastruktur wichtig. So soll man von jeder Siedlung das nächstgelegene Ortsgebiet gut und sicher über Radwege erreichen können. In den Gemeinden und Städten ist dem Radverkehr mehr Platz einzuräumen und durch eine radfahrfreundliche Verkehrsplanung das Radfahren zu fördern, betont der VCÖ. Unternehmen können mit betrieblichem Mobilitätsmanagement das Radfahren zur Arbeit fördern. Weiters ist sicherzustellen, dass Bahnhöfe optimal mit dem Fahrrad erreichbar sind und ausreichend wettergeschützte Abstellplätze aufweisen. Die Kombination Fahrrad – Bahn hat sehr großes Potenzial, wie die Radnationen Niederlande und Dänemark zeigen.

+++

In Oberösterreich viermal so viele Schulkinder in der Freizeit im Straßenverkehr verletzt wie am Schulweg

- **Kindgerechte Verkehrsplanung in Gemeinden und Städten umsetzen**

VCÖ (Wien, 11. September 2019) - **Am Montag hat in Oberösterreich wieder die Schule begonnen. Elterntaxis verursachen vor Schulen Verkehrsprobleme.** Die Verkehrssicherheit am Schulweg ist höher als auf Freizeitwegen, **wie eine aktuelle VCÖ-Analyse zeigt. Der Schulweg ist für Kinder eine Chance, Kompetenz im Verhalten im Straßenverkehr zu lernen. Elterntaxis nehmen dem Kind diese Chance. Um die Verkehrssicherheit für Kinder insgesamt zu erhöhen, setzt sich der VCÖ für verstärkte Maßnahmen für ein kindgerechtes Verkehrssystem ein.**

118 Kinder im Alter von sechs bis 15 Jahren wurden im Vorjahr in Oberösterreich bei Verkehrsunfällen am Schulweg verletzt, in der Freizeit wurden im Straßenverkehr mehr als 380 Schulkinder verletzt. Auch im 5-Jahreszeitraum 2014 bis 2018 war die Zahl der in der Freizeit im Straßenverkehr verunglückten Schulkinder um ein Vielfaches höher als am Schulweg.

Am Schulweg wurden in diesen fünf Jahren in Oberösterreich 514 Kinder im Alter von sechs bis 15 Jahren bei Verkehrsunfällen verletzt. Außerhalb des Schulwegs in der Freizeit war die Zahl der verletzten Schulkinder mit knapp mehr als 2.000 viermal so hoch, informiert der VCÖ.

"Die Verkehrssicherheit am Schulweg ist höher. Schülerlotsen und Exekutive sichern Übergänge, Autofahrer sind aufmerksamer und vor vielen Schulen wurden in den vergangenen Jahren Verkehrssicherheitsmaßnahmen umgesetzt. Der Schulweg ist für Kinder die Chance, in einem gesicherten Umfeld Kompetenz im richtigen Verhalten im Straßenverkehr zu erlangen", stellt VCÖ-Sprecher Christian Gratzler fest. Werden Kinder mit dem Auto zur Schule chauffiert, wird ihnen diese Chance genommen.

Wichtig ist, gemeinsam mit den Kindern den besten Weg zur Schule zu eruieren. Als verkehrssicherer sind jene Wege einzuschätzen, wo weniger Autos fahren, das Tempo des Autoverkehrs niedriger ist und weniger Straßen zu überqueren sind. Gefahrenstellen unbedingt der Schuldirektion und der jeweiligen Gemeinde melden.

Um die Zahl der Kinderunfälle im Straßenverkehr zu verringern, sind verstärkte Maßnahmen für ein kindgerechtes Verkehrssystem nötig. Tempo 30 statt 50 im Ortsgebiet, Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und im Schulumfeld und ausreichend breite Gehwege erhöhen die Sicherheit. Und Kreuzungen sind übersichtlich zu machen. "Parkt ein Lieferwagen oder hoher SUV in nur fünf Meter Abstand vor einem Schutzweg, kann dadurch Autofahrern die Sicht auf Kinder verstellt werden, die die Straße überqueren möchten. Deshalb soll das Halte- und Parkverbot vor Schutzwegen von fünf auf zehn Metern ausgeweitet werden", betont VCÖ-Sprecher Gratzler.

Auch Schulen können in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Maßnahmen setzen. Der VCÖ stellt auf seiner Website unter <https://mobilitaetsprojekte.vcoe.at/> konkrete Beispiele vor, wie etwa Pedibusse, Bewusstseinsaktionen, Verkehrsberuhigung des Schulumfelds oder die Einführung von Schulstraßen.

Rückfragen: VCÖ-Kommunikation, Christian Gratzner, (01) 8932697, (0699)18932695