

**Gegenstand: Resolutionsentwurf des KLIB-AK Verkehr zu Verbesserungen
im Bereich Öffentlicher Verkehr durch Ausdehnung der
tariflichen Kernzone 100**

SACHVERHALT

Mit Gemeinderatsbeschluss vom 16.12.2005 wurden von der Stadtgemeinde 2 Klimabündnisarbeitskreise (Energie und Verkehr) eingesetzt. Bei der praktischen Arbeit der beiden Arbeitskreise hat sich als zweckmäßig erwiesen, dass sie gemeinsam die Sitzungen führen, weshalb die Bezeichnung „Klimabündnisarbeitskreis“ (also Einzahl) verwendet wird. Die Hauptbereiche Verkehr und Energie werden aber thematisch dokumentiert. Nun liegt ein Arbeitsergebnis zum „Verkehr“ in Form eines Resolutionsentwurfes vor, wonach eine Ausweitung der tariflichen Kernzone 100 nach Ansicht des KLIB – AK Verkehr wesentliche Verbesserungen für den Öffentlichen Verkehr und für den Klima-, Umwelt-, und Gesundheitsschutz bringen würde.

Da damit in Niederösterreich mehrere Klimabündnisgemeinden des Wiener Umlandes betroffen sind, wird die Ansicht vertreten, dass diese Resolution gemeinsam mit diesen an die Landeshauptmänner von Wien und Niederösterreich sowie an den VOR gerichtet werden sollte. Dazu müssten in den einzelnen Gemeinden gleichlautende Beschlüsse gefasst werden.

Der Vorsitzende des Klimabündnisarbeitskreises, Umweltgemeinderäte DI Franz Lebeth, stellt somit für den Fachbereich Verkehr den

DRINGLICHKEITSANTRAG

der Gemeinderat wolle beschließen:

Der Resolutionsentwurf lt. Anlage wird angenommen.

Der Herr Bürgermeister wird beauftragt den Resolutionsentwurf an die anderen Klimabündnisgemeinden zu senden und eine Endfassung der Resolution zu verhandeln bzw. vorbehaltlich der Zustimmung durch den Gemeinderat zu vereinbaren. Danach ist die vereinbarte Resolution im Gemeinderat beschließen zu lassen und mit den befürwortenden Klimabündnisgemeinden, die also ebenfalls durch GR-Beschlüsse die Resolution tragen werden, an die Adressaten (Landeshauptmänner und VOR) zu senden.

Der Bürgermeister hat jeweils bei den kommenden Gemeinderatssitzungen über den Fortschritt der Verhandlungen zu berichten.

Begründung der Dringlichkeit:

Im Sinne des Klimaschutzes soll so bald als möglich eine Verbesserung im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) zur Erreichung einer wesentlichen Minderung verkehrsbedingter Belastungen herbeigeführt werden

- Anhang:
- 1) Resolutionsentwurf des Klimabündnis Arbeitskreises
 - 2) Karten mit den Klimabündnisgemeinden Wien-Umgebung, Einwohnern und Beschäftigten und Pendlern

DI Lebeth

Klimabündnis Arbeitskreis der Stadtgemeinde Klosterneuburg;
Resolution zu Verbesserungen im Bereich Öffentlicher Verkehr
durch Ausdehnung der tariflichen Kernzone 100

Entwurf für eine Resolution

(März 2007)

„Wir Klimabündnisgemeinden (**namentlich anzuführen**) des Ballungsraums Wien und Umgebung treten für eine Ausdehnung der Kernzone 100 ein. Zur Erreichung dieses Zieles ersuchen wir die Landeshauptmänner von Wien und Niederösterreich mit unserer Mitwirkung umgehend in Verhandlungen mit dem VOR einzutreten, um eine Ausdehnung der Zone 100 zu beschließen und umzusetzen.

Erläuterungen:

- Der Klimabündnis Arbeitskreis Klosterneuburg geht davon aus, dass die Ausdehnung der Kernzone 100 eine bedeutende Verminderung der verkehrsbedingten Belastungen für die Umwelt und Gesundheit der Menschen im Ballungsraum Wien und Umland bringen und wesentlich zur Erreichung der für Österreich normierten Klimaschutzziele beitragen wird.
- Der Klimaschutz Arbeitskreis vertritt die Meinung, dass die Finanzierung dieser Zonenerweiterung volkswirtschaftlich gesehen sinnvoll ist und deshalb politisch als öffentliches Interesse einer nachhaltigen Verkehrsplanung zu vertreten ist
- Dem Resolutionsentwurf liegen folgende Überlegungen und Informationen zugrunde:

Die Ausdehnung der Kernzone 100 wird zusammen mit einer weiteren geplanten Ausdehnung der Kurzparkzonen in Wien außerhalb des Gürtels und einer längerfristig zu erwartenden kontinuierlichen Spritpreiserhöhung zu einem bedeutenden Umstieg der Wienpendler vom Auto auf die öffentlichen Verkehrsmittel führen.

Durch zahlreiche neue Betriebsansiedlungen und neue Einkaufszentren in den Randbereichen von Wien (Speckgürtel) ist es in den letzten Jahren auch zu einer verstärkten Autopendlerwanderung von Wien nach NÖ gekommen. Durch die Ausdehnung der Kernzone 100 würden auch die Wien – Auspendler profitieren.

Die Kernzonenerweiterung wird durch die Verringerung des Autopendleranteils nach Wien und auch von Wien nach NÖ, zur **Verminderung** der folgenden Belastungen führen

1. **der Feinstaubbelastung**
2. **der Stickoxydbelastung**
3. **der klimaschädigenden CO₂ Emissionen**
4. **der Staus und Staukosten**
5. **der Unfallkosten und Unfallfolgekosten**
6. **der Behinderung von Bussen und Straßenbahnen**
7. **des Spritverbrauchs**

Mit der Kernzonenerweiterung ist daher ein hoher ökologischer Nutzen verbunden.

Zur Frage der Finanzierbarkeit ist festzuhalten: Eine magistratische Arbeitsgruppe hat 1999 für die Kernzonenerweiterung Mindererlöse des VOR in der Höhe von. 56 Mio. Schilling (~ 4,1 Mio. Euro) geschätzt¹⁾. Dieser Betrag wird durch Kostensteigerungen im Jahr 2007 höher liegen.

Die Finanzierbarkeit und der volkswirtschaftliche Nutzen der Kernzonenerweiterung lassen sich aber anhand von Studien des VCÖ nachweisen ^{2)Seite 21}. Die Details dazu sollen in den Beratungen mit den unterstützenden Klimabündnisgemeinden ausgearbeitet und präsentiert werden.

Daher sollte ehebaldigst die Kernzonenerweiterung durch das Land bzw. die Stadt Wien und das Land Niederösterreich vorfinanziert und beschlossen werden.

Erklärungen zu den Punkten 1 - 7

1. **der Feinstaubbelastung:** Die Kernzonenerweiterung betrifft jene Räume, in denen laufend die Grenzwerte beim Feinstaub überschritten werden. Zumeist sind die angeführten Gemeinden Feinstaubsanierungsgebiete. Die Landeshauptleute sind daher verpflichtet Luftreinhaltepläne vorzulegen. Durch Feinstaub leiden das Immunsystem und das Lungenwachstum von Kindern und es besteht ein signifikanter Zusammenhang zwischen Feinstaub und der Sterblichkeit durch Lungenkrebs.^{3) Seite 30}
2. **der Stickoxydbelastung:** Es besteht ein Zusammenhang zwischen Häufigkeit von Atemwegserkrankungen, vor allem bei Kindern, und Stickoxydbelastung^{3) Seite 29}, außerdem ist es die Vorläufersubstanz von Ozon.
3. **der klimaschädigenden CO₂ Emissionen:** CO₂ Autoverkehrsemissionen nehmen am stärksten zu. Bus und Bahn emittieren nur ein Fünftel^{2) Seite 10} des CO₂ des PKW – Verkehrs, pro Personenkilometer.
4. **der Staus und Staukosten:** Der enorme Flächenverbrauch der Autos (15x mehr als ein Mensch im Bus) verursacht die Staus. Die Staukosten hat jedoch die Allgemeinheit zu tragen. Nach VCÖ bis 2500 € pro Jahr und PKW^{2) Seite 20}.
5. **der Unfallkosten und Unfallfolgekosten:** Die Unfallverletzungsgefahr ist im Auto 12x höher als im Bus und 38x höher als in der Bahn. Die Unfallfolgekosten für Österreich betragen 2005 – 4,8 Mrd. €. Diese tragen ebenfalls die Steuerzahler!!^{2) Seite 20}.
6. **der Behinderung von Bussen und Straßenbahnen:** Die Fahrpläne von Bus und Straßenbahn können besser eingehalten werden, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigt damit weiter.
7. **des Spritverbrauchs:** Der Autopendlerverkehr ist hauptverantwortlich für den steigenden Erdölverbrauch im Verkehr und trägt damit zum Ressourcenverbrauch auf Kosten künftiger Generationen bei^{4) Seite 37}.

1) Sitzungsprotokoll des Wiener Gemeinderates vom 25.10.2006 S 60/61

2) VCÖ Schriftenreihe "Mobilität mit Zukunft, Ausgabe 1/2005, S 10, S 20, S 21

3) VCÖ Schriftenreihe "Wissenschaft und Verkehr" 4/2004 S29, S 30,

4) " " " " 3/2003, S 37

KLIB – AK Klosterneuburg, Februar 2007 (erstellt Dr. E. Wonka)

KLIB
Gemeinden



Einwohner
und
Beschäftigte

