ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

Wir finden neue Wege.

Der verkehrspolitische Standpunkt

Leitlinien zur österreichischen Verkehrspolitik

FSV-Schriftenreihe 001 | 2007

ARBEITSGRUPPE: GRUNDLAGEN DES VERKEHRSWESENS

Car | Herry | Philipp | Sammer | Schopf | Skoric | Snizek

Impressum

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr
Karlsgasse 5, 1040 Wien
Tel.: 0043 / 1 / 585 55 67
Fax: 0043 / 1 / 585 55 67 – 99
E-Mail: office@fsv.at
www.fsv.at

Grafik Design: Werbeagentur Johannes Toth | www.wa-jt.at

FSV-Schriftenreihe 001 | März 2007

Österreichische Forschungsgesellschaft
Straße • Schiene • Verkehr

Der verkehrspolitische Standpunkt

Leitlinien zur österreichischen Verkehrspolitik

ARBEITSGRUPPE
Grundlagen des Verkehrswesens

REDAKTION
Martin Car
Max Herry
Manfred Philipp
Gerd Sammer
Josef Michael Schopf
Bernd Skoric
Sepp Snizek

Leitbild und Ziele der FSV

„Wir finden neue Wege"

- Die FSV bildet eine Plattform für Fachleute, die sich mit Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Nutzung von Verkehrsanlagen befassen. Sie versteht sich als Kompetenzzentrum, das allen Fachleuten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung offen steht. Als Ansprechpartner für Auftraggeber und Auftragnehmer ist sie das Bindeglied für den öffentlichen sowie den privaten Sektor im Verkehrswesen.

- Die Gremien der FSV bilden das Netzwerk von über 1.000 Personen für den Wissensaustausch und für die Weiterentwicklung des Fachgebietes auf nationaler und internationaler Ebene.

- In der FSV wird der Stand der Technik in Form von Richtlinien (RVS/RVE) für das Straßen- und Eisenbahnwesen festgeschrieben. Die Richtlinienarbeit zielt auf technisch optimierte, sichere und nachhaltige Verkehrsinfrastrukturanlagen hin. Dies umfasst auch vertragliche Aspekte und die Standardisierung von Leistungsbeschreibungen.

- Die FSV fördert eine nachhaltige Mobilität durch Forschung, Entwicklung, Richtliniensetzung und Weiterbildung im Bereich der Gestaltung und des Betriebs von Verkehrsanlagen.

- Wir publizieren unser Fachwissen und Arbeitsergebnisse in Fachtagungen, periodischen Veröffentlichungen und in Form einer Schriftenreihe.

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass 9

2. Handlungsrahmen 11

3. Verkehrspolitische Grundsätze 13

Grundsatz 1: Sicherung einer adäquaten Standortqualität und Erreichbarkeit 13
Grundsatz 2: Intermodale Handlungsweise und Verkehrskooperation 14
Grundsatz 3: Verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende Infrastrukturplanung 15
Grundsatz 4: Gesamtwirtschaftlich effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und des Betriebes 16
Grundsatz 5: Erhöhung der Verkehrssicherheit 17
Grundsatz 6: Schonender Umgang mit Ressourcen 18
Grundsatz 7: Soziale Verträglichkeit des Verkehrs 19
Grundsatz 8: Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrs 19
Grundsatz 9: Diskriminierungsfreier und fairer Wettbewerb im Verkehr 20
Grundsatz 10: Integrative Planung 21

4. Glossar 23

1. Anlass

Die Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) ist das österreichische Kompetenzzentrum für das Verkehrs- und Straßenwesen. Diese Tatsache verpflichtet die FSV, ihren verkehrspolitischen Standpunkt regelmäßig zu überprüfen und nötigenfalls neu zu bestimmen. Mit diesem Verkehrspolitischen Standpunkt wollen wir mithelfen, Österreich eine Leitlinie für die Verkehrspolitik zu geben.

Der Verkehr spielt in unserer Gesellschaft eine wichtige Rolle. Sein Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt beläuft sich auf ca. 10%. Der Verkehr ist eng mit der Lebensqualität verbunden. Er führt einerseits zur Steigerung der Lebensqualität, kann sie aber andererseits wesentlich beeinträchtigen. Der Umfang des Verkehrs wird in den nächsten Jahrzehnten auf allen Verkehrsträgern weiter steigen. Vor allem im motorisierten Straßenverkehr sind bei Fortschreibung der bisherigen Trends in den nächsten zwei Jahrzehnten sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr erhebliche Steigerungen zu erwarten. Das bedeutet, dass es zu einer deutlichen Verschiebung der Verkehrsmittelanteile, weg vom Nichtmotorisierten und Öffentlichen Verkehr (ÖV) hin zum Motorisierten Individualverkehr (MIV), kommen wird, wenn nicht verkehrspolitisch spürbar gegengesteuert wird.

Die damit einhergehenden Probleme sind nicht durch einzelne Maßnahmen zu lösen. Vielmehr sind für die zukünftigen Entwicklungen Grundsatzentscheidungen zu treffen, wie mit diesem Verkehr umzugehen ist. Denn sowohl das Handeln als auch das Nichthandeln hat weitreichende Folgen.

2. Handlungsrahmen

Für die österreichische Verkehrspolitik der Neunziger Jahre stand ein Leitbild im Vordergrund, das dem Vermeiden von nicht notwendigem Verkehr und dem Verlagern des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger große Wirksamkeit beigemessen hat. Abgesehen davon, dass eine klare Definition des „notwendigen" Verkehrs verkehrspolitisch nicht erfolgte, kann heute festgestellt werden, dass die Vermeidungsziele wohl Erwartungen geweckt haben, die aber aufgrund fehlender Konsequenz bei der Umsetzung nicht erfüllt worden sind. Die Verkehrszuwächse im Kfz-Verkehr unterstreichen das. Auch die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wurde nicht in dem Maße umgesetzt, wie das notwendig gewesen wäre. Der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene, im Allgemeinen, und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie der Nichtmotorisierte Verkehr, im Besonderen, werden unter den gegebenen Rahmenbedingungen dem Straßenverkehr nicht Paroli bieten können.

Verkehr, beziehungsweise Mobilität an sich stellen positive Phänomene dar und sollen nicht vermieden werden. Sehr wohl jedoch sollen Leistungsanteile des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden. Dies gilt insbesondere für Ballungsräume, in denen das Verlagern auf andere Verkehrsmittel durch den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Parkraumbewirtschaftung teilweise gelungen ist, wie es einzelne Beispiele zeigen. Dagegen stehen jedoch fehlende, Gebietskörperschaften übergreifende Raumordnungskonzepte. Eine grundlegende Problematik ergibt sich hierbei einerseits aus dem autonomen Handlungsfeld der Gemeinden und andererseits aus dem Fehlen einer langfristig abgesicherten ÖPNV-Finanzierung.

Das Umsteigen vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf alternative Verkehrsmittel kann durch Konzepte allein nicht erreicht werden. Dazu ist vor allem der politische Wille zur Veränderung der Rahmenbedingungen sowie zu sinnvollen und gezielten, konkreten Maßnahmen erforderlich. Im Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) des BMVIT aus dem Jahr 2002 sind, ausgehend vom Ziel der „nachhaltigen Mobilität", Grundsätze formuliert, die u.a. die Stärkung des Wirtschaftsraumes durch Verbesserung der Erreichbarkeit umfassen. Weiters werden Sicherheit, Effektivität und Effizienz angestrebt sowie ein starker Bezug zu Umsetzung und Finanzierung hergestellt. Alle diese voll zu unterstützenden Grundsätze können jedoch im Infrastrukturprogramm, das den Hauptteil des GVP-Ö bildet, schwer nachvollzogen werden. Gegenwärtig befindet man sich wieder in einer Situation einer wenig sachbezogenen Diskussion über einige Großinvestitionen für Straße und Schiene, die die Möglichkeiten einer verantwortungsvollen Finanzierung bei weitem sprengen.

Das aktuelle Regierungsprogramm für die XXIII. Gesetzgebungsperiode enthält dazu kaum konkrete Lösungsansätze, es finden sich jedoch einige allgemeine Ziele zur österreichischen Verkehrspolitik:

- den weiteren Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur, insbesondere für Schiene und Straße
- die Erleichterung der Anwendung von PPP-Modellen
- das vordringliches Schließen der Lücken sowie die Beseitigung von Engpässen im hochrangigen Netz durch die Investitionen im sechsjährigen Rahmenplan der ÖBB sowie im Bauprogramm der ASFINAG
- die Verfolgung des Korridorkonzepts als Basis für die Infrastrukturplanung
- die Definition eines garantierten Grundangebots im Öffentlichen Verkehr

Auf internationaler Ebene ergeben sich vor allem durch den „Mid-term Review of the European Commission's 2001 Transport White Paper" neue Rahmenbedingungen, die allerdings nunmehr den Gleichberechtigungsgrundsatz aller Verkehrsträger in der EU festschreiben. Darüber hinaus bildet die neue Klima-Strategie der EU einen wesentlichen Pfeiler für die Ökologisierung des gesamten Verkehrs. Schließlich gibt die Globalisierungsentwicklung Anlass für neue Begleit- und Gegenkonzepte, wie zum Beispiel die verstärkte Regionalisierung. Vieles davon ist allerdings schon in den vergangenen Programmen der Europäischen Union gesagt und gefordert, wenig davon jedoch eingelöst worden.

Eine wirkungsvolle Verkehrspolitik muss konsequent verkehrsträgerübergreifend sein. Das Gesamtverkehrs-

system ist vor allem unter Einbeziehung langfristiger Aspekte zu planen und diese Planung darf sich nicht nur auf Strecken beziehen, sondern auch auf Knoten und Korridore.

Die verschiedenen Verkehrsmittel und Verkehrsträger, insbesondere aber die Straße und die Schiene, treten nach wie vor zu sehr in Konkurrenz. In Zukunft sollte dem Aspekt der Kooperation und der Intermodalität viel stärkere Bedeutung zukommen, die durch lenkende Maßnahmen der Verkehrpolitik vorzubereiten sind:

- Österreich und die EU benötigen ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem und nicht nur in sich funktionierende Einzelverkehrssysteme.
- Ein Miteinander der Verkehrsmittel und Verkehrsträger erhöht die Vorteile der Einzelsysteme und reduziert deren Nachteile.
- Die zukünftige Verkehrspolitik muss für einen die Ressourcen stärker schonenden Verkehr sorgen und die nachhaltige Entwicklung der Mobilität sichern.
- Die oft verbal geforderte Effizienz des Verkehrs muss für alle Verkehrsmittel und Verkehrsträger durch geeignete Instrumente konkretisiert werden.
- Es besteht die Notwendigkeit, Langfristlösungen für den Personen- und Güterverkehr zu entwickeln.

Welche Standards soll der Verkehr in Österreich in zwanzig Jahren bieten?

Im Personenverkehr:

- Internationale und nationale Verkehrsverbindungen: Der Öffentliche Personenfernverkehr ist als qualitatives Hochleistungsverkehrsmittel durch Bündeln der Fahrgastströme auf Hauptverkehrsrouten mit Bahn, Bus, Schiff und Flugzeug in möglichst enger wettbewerbsorientierter Kooperation zu gestalten.
- Regionalverkehr: Im ländlichen Raum sind die Straßen die Grundstruktur der Erschließung. Der ÖPNV hat, einerseits, die Funktion der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen und, andererseits, die Aufgabe als Zubringer zu hochrangigen öffentlichen Personenverkehrssystemen (Bündelung der Fahrgastströme) wahrzunehmen. In den Randzonen der Ballungsräume mit geringen bis mittleren Siedlungsdichten sollte der MIV in Kooperation mit einem bevorzugten Umweltverbund (Fußgänger-, Rad- und Öffentlicher Personennahverkehr) zur Verfügung stehen.
- In den Ballungsräumen bildet der Umweltverbund aus Öffentlichem und Nichtmotorisiertem Verkehr die Haupterschließungsstruktur und hat deutlichen Vorrang gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr zu genießen.

Im Güterverkehr:

Der Güterverkehr hat seine verkehrswirtschaftlichen Aufgaben unter der Maßgabe

- der Sicherung der Bedürfnisse der Wirtschaft,
- der Versorgung der Bevölkerung in allen Regionen,
- des Handels im Inland und mit dem Ausland und
- der sozialen und umweltbezogenen Verträglichkeit

zu erfüllen.

Dabei ist die notwendige und mögliche Entkoppelung von Verkehrszunahme und Wirtschaftwachstum anzustreben. Das bedeutet:

- für die internationalen und überregionalen Verbindungen, die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasser maximal zu nutzen und zwischen diesen beiden Verkehrsträgern und zur Straße die intermodalen Schnittstellen entsprechend zu fördern (diese Forderung steht nicht im Einklang mit dem Gleichberechtigungsgrundsatz der EU),
- für den regionalen Verkehr, entsprechende Schnittstellen zu den anderen in der Region sinnvoll einsetzbaren und möglichst umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu schaffen und dem Lkw die Rolle des Distributionsverkehrsmittels zu ermöglichen,
- für die Ballungsräume, Schnittstellen zum Quell- und Zielverkehr zu schaffen, den Distributionsverkehr mit möglichst umweltverträglichen Verkehrsmitteln abzuwickeln und den Durchgangsverkehr auf das höchstrangige Verkehrsnetz zu leiten.

3. Verkehrspolitische Grundsätze

Verkehrspolitik wird vor allem von den Wertvorstellungen der Entscheidungsträger und deren Willen zur Umsetzung bestimmt. Davon leiten sich in der Praxis die Prioritäten der zu setzenden Maßnahmen und die Bereitstellung der dafür erforderlichen Finanzmittel ab. Damit ist aber auch eindeutig klar gestellt, dass der Verkehr kein im freien Wettbewerb stehender Markt ist, sondern primär vom verkehrspolitisch gesteuerten Bereitstellen der Infrastruktur und dem Setzen von Rahmenbedingungen abhängig ist. Zur Definition einer neuen Verkehrspolitik im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung werden die folgenden zehn Grundsätze entworfen:

Grundsatz 1: **Sicherung einer adäquaten Standortqualität und Erreichbarkeit**
Grundsatz 2: **Intermodale Handlungsweise und Verkehrskooperation**
Grundsatz 3: **Verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende Infrastrukturplanung**
Grundsatz 4: **Gesamtwirtschaftlich effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und des Betriebes**
Grundsatz 5: **Erhöhung der Verkehrssicherheit**
Grundsatz 6: **Schonender Umgang mit Ressourcen**
Grundsatz 7: **Soziale Verträglichkeit des Verkehrs**
Grundsatz 8: **Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrs**
Grundsatz 9: **Diskriminierungsfreier und fairer Wettbewerb im Verkehr**
Grundsatz 10: **Integrative Planung**

Der politische Wille für eine konsequente Verkehrspolitik mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung ist durch entsprechende Beschlüsse zu dokumentieren. Dabei bestehen Lösungsspielräume in der Infrastruktur, der Technologie, der Verkehrstelematik, den rechtlichen Regeln und den Instrumenten der Finanzierung. Ebenso ergeben sich Spielräume im gesellschaftlichen Konsens, der durch intensive Bewusstseinsbildung und Diskussion gefördert werden kann.

Grundsatz 1: Sicherung einer adäquaten Standortqualität und Erreichbarkeit

Problemstellung:

- Für die Bevölkerung bestehen Erreichbarkeitsmängel.
- Für die Wirtschaft gibt es Defizite in der Standortqualität.
- Mindesterreichbarkeiten sind nicht definiert, akzeptiert und gesichert.
- Die Koordination zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung ist sehr mangelhaft.
- Die Stauproblematik besteht auf der Straße, der Schiene und in der Luft.
- Die Pendlerpauschale fördert verkehrsintensive Raumentwicklung.

Lösungsansätze:

- Stärkung der Bundeskompetenz in der Raumordnung mittels Initiativen der Österreichischen Raumordnungskonferenz ÖROK und des Bundeskanzleramts
- Neuordnung der Kompetenzlage in der Raumplanung zur Sicherstellung der Koordination zwischen Gemeinden, Regionen, Ländern und Bund
- Stärkung der Verantwortlichkeit der Gemeinden für die örtliche Erreichbarkeit durch Initiativen von Gesetzgebung und Finanzausgleich
- Definition und Sicherung von Erreichbarkeits- und Bedienungsstandards, differenziert nach Verkehrsmittel und Region (zentrale, periphere Räume, „Speckgürtel") unter Berücksichtigung allfälliger negativer Wirkungen
- Lösung der Pendlerproblematik nicht durch finanzielle Anreize (Pendlerpauschale)
- Verbesserung bisher vernachlässigter Verkehrsangebote (zum Beispiel im ÖPNV) und Verbesserung der Verkehrsorganisation zur Reduktion von Defiziten und Unterschieden in der Erreichbarkeit
- Lösung der Stauproblematik und Internalisierung der externen Staukosten durch organisatorische, verkehrstelematische und fiskalische Maßnahmen (z.B. durch Einführung einer flächendeckenden, verkehrsleistungsabhängigen und zeitlich differenzierten Straßenmaut)

- Abbau von Defiziten und Disparitäten in der Erreichbarkeit, u.a. durch gezielten Infrastrukturausbau
- Abbau von Verkehrsspitzen durch organisatorische Maßnahmen und Verkehrstelematik

Grundsatz 2: Intermodale Handlungsweise und Verkehrskooperation

Problemstellung:

Es bestehen Defizite im Bereich der Verkehrskooperation in Bezug auf Intermodalität und Interoperabilität:

- Unzureichende Abstimmung der Schnittstellen zwischen den Verkehrträgern (z.B. im Kombinierten Verkehr, fehlende Park&Ride-Anlagen und Güterverkehrszentren)
- Nicht abgestimmte gesetzliche Ramenbedingungen und technische Betriebsbedingungen zwischen den jeweiligen Systemen der einzelnen Verkehrsmittel und Verkehrsträger und –unternehmen (zum Beispiel zwischen den Eisenbahnen in Europa oder zwischen Verkehrsverbünden)
- Mangelndes Angebot an Kombinierter Verkehrsinfrastruktur
- Zu geringe Nutzung geeigneter Verkehrsmittelkombinationen
- Mangelhafte Förderung von Verkehrs- und Mobilitätsverbünden
- Weitgehend fehlende Vernetzung von Verkehrsverbünden

Lösungsansätze:

- Harmonisierung von Gesetzen, Normen und Richtlinien mit dem Ziel, dass z.B. ein Zug über mehrere Staatsgebiete ohne Personalwechsel verkehren kann
- Bewusstseinsbildung für die Nutzung von Verkehrsmittelkombinationen
- Nutzung von Verkehrstelematik für den Kombinierten Verkehr
- Parkraumbewirtschaftung als Anreiz zum Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel
- Förderung für den zusätzlichen Aufwand an Transportorganisation, verursacht durch den Kombinierten Verkehr
- Förderung (inkl. legislative Maßnahmen) von Verkehrs- und Mobilitätsverbünden (Mobilitätszentralen in Koordination mit den Verkehrsträgern bewähren sich bereits)
- Verbesserten Wettbewerb für den Kombinierten Verkehr unter fairen Marktbedingungen zwischen den Betreibern herstellen (z.B. durch Harmonisierung der sozialen Wettbewerbsbedingungen)

- Einsatz von Benützungsentgelten zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Einsatz von gebietsweise und zeitlich differenzierten flächendeckenden und verkehrsleistungsabhängigen Straßenbenützungsgebühren für Pkw und Lkw, verkehrsmittelübergreifende Erschließungsabgaben)
- Verkehrsvermeidung durch Verkehrs- und Reise informationssysteme
- Massiver Einsatz von Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung der Entscheidungsträger, der Verkehrsteilnehmer und der sonstigen Akteure im Verkehr
- Legislative und steuerpolitische Maßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften (Car-Pooling agiert derzeit im legistischen Graubereich)
- Stärkung und österreichweite Vernetzung der Verbundorganisationen
- Einführung eines österreichweit gültigen ÖV-Tickets
- Einführung von flächendeckender Parkraumbewirtschaftung in Ballungsräumen und touristischen Regionen
- Verkehrsminimierende Festlegung von Stellplatzvorschriften in Garagenverordnungen
- Aufnahme von Anleitungen zum umweltorientierten Mobilitätsverhalten in die Verkehrserziehung und Führerscheinausbildung

Grundsatz 3: Verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende Infrastrukturplanung

Problemstellung:

- Infrastrukturplanung und Ausbauentscheidungen erfolgen vielfach nicht verkehrsmittelübergreifend
- Nicht abgestimmte Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen bei Straße und Schiene (z.B. Parallelinvestitionen)
- Keine zufrieden stellende verkehrsmittel- und verkehrsträgerübergreifende Prüfung von Projekten auf deren ökonomische, soziale und z.T. ökologische Wirkungen, insbesondere im lokalen Bereich
- Unzureichende, rechtlich nicht bindende Konsequenzen für das Ergebnis der Strategischen Prüfung von Verkehrsvorhaben
- Seltener Einsatz von verkehrspolitische Steuerungselementen, wie z.B. Parkraumbewirtschaftung und Road-Pricing

Lösungsansätze:

- Verkehrsmittelübergreifende Betrachtungen funktional zusammengehöriger Räume für Infrastrukturplanungen
- Verpflichtende verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende Beurteilung von Ausbauvorhaben auch im regionalen und lokalen Bereich, Schaffung der dafür notwendigen rechtlichen und institutionellen Voraussetzungen
- Ermittlung der Ausbaunotwendigkeit unter Einbeziehung aller relevanter Verkehrsträger und Verkehrsmittel auf Basis von Verfahren der formalisierten Entscheidungshilfe (z.B. Nutzen-Kosten-Analyse)
- Sicherstellung der Mindesterreichbarkeit unter Einschluss des ÖV

Grundsatz 4: Gesamtwirtschaftlich effiziente Nutzung der Verkehrsinfrastruktur und des Betriebes

Problemstellung:

- Gesamtwirtschaftliche Ineffizienz entsteht dadurch, dass der durch den Verkehr verursachte Ressourcenverbrauch (Infrastruktur, Umwelt, Gesundheit, Wohlfahrtsverlust etc.) durch die Benutzer bei weitem nicht abgedeckt wird. Verkehr ist heute noch immer für die Benutzer zu billig.
- In den verkehrspolitischen Entscheidungen wird diese gesamtwirtschaftliche Ineffizienz nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die effiziente Nutzung wird durch unzureichende rechtliche Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene beeinträchtigt (z.B. EU-Wegekostenrichtlinien, Finanzausgleich).
- Der Besetzungs- und Beladungsgrad der Fahrzeuge ist heute viel zu niedrig.

Lösungsansätze:

- Schaffung von Rahmenbedingungen für einen effizienten Verkehr in ökologischer, organisatorischer, technologischer und finanzieller Hinsicht
- Einbeziehung der externen Kosten sowie der sozialen Grenzkosten des Verkehrs bei der Bepreisung von Verkehrsleistungen entsprechend dem tatsächlichen Ressourcenverbrauch
- Einbeziehung von neuesten Informations- und Kommunikations-Technologien, Verkehrstelematik und umfassendem Logistik-Know-How
- Optimale Gestaltung von Verkehrs- und Transportabläufen
- Nutzung von High-Tech-Entwicklungen am Fahrzeugsektor und für die Verkehrssteuerung

Konkrete Maßnahmen sind:

- Höhere fahrleistungsabhängige Maut bei höherer Verkehrsbelastung
- Höhere fahrleistungsabhängige Maut oder Parkgebühren für umweltbelastendere Fahrzeuge
- Erhöhung des Besetzungsgrades durch Fahrstreifen, die für mehrfachbesetzte Kfz reserviert sind
- Erhöhung des Beladungsgrades durch verbesserte Logistik und flächendeckende, fahrleistungsabhängige Maut
- Auswahl von Infrastrukturvorhaben nach gesamtwirtschaftlichen Beurteilungskriterien
- Weiterentwicklung der Wegekostenrichtlinie nach den obengenannten Prinzipien, insbesondere der vollen Anrechnung der externen Kosten
- Konsequente Anwendung des Subsidiaritätsprinzips bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und des Betriebes auf den Ebenen von Bund, Ländern und Gemeinden: Die regionalen und lokalen Aufgabenträger sind durch ein adäquates Budget in die Lage zu versetzen, ihre verkehrlichen Aufgaben (z.B. Buslinien, Radwege) eigenverantwortlich und effizient wahr zu nehmen

Grundsatz 5: Erhöhung der Verkehrssicherheit

Problemstellung:

- Österreich liegt im internationalen Vergleich in Bezug auf Verkehrssicherheit nach wie vor im europäischen Schlussfeld.
- 768 Tote im Jahr 2005 im Straßenverkehr in Österreich
- Über 53.000 Verletzte im Jahr 2005 im Straßenverkehr in Österreich
- Die Ziele des BMVIT-Verkehrssicherheitsprogramms 2002 - 2010 wurden insbesondere bei der Anzahl der Verletzten bislang verfehlt.
- Diskrepanz zwischen der "Vision Zero" (kein Todesopfer im Straßenverkehr) und der tatsächlichen Entwicklung

Lösungsansätze:

- Ergänzung des Verkehrssicherheitsprogramms des BMVIT durch Einbeziehung des FSV-Verkehrssicherheitsberichtes
- Aufnahme eines durch politische Beschlussfassung verbindlichen Etappenplans zur Erreichung der langfristigen Ziele bei der Reduktion der Anzahl von Toten (10 % p.a.) und Verletzten (3 % p.a.) im Straßenverkehr mit offizieller jährlicher Überprüfung
- Konsequente Umsetzung des ergänzten BMVIT-Verkehrssicherheitsprogramms
- Ausdehnung des BMVIT-Verkehrssicherheitsprogramms auf Länder und Gemeinden
- Bei allen Maßnahmen muss die „Vision Zero" oberstes Ziel sein.

Folgende Maßnahmen sind jedenfalls im Verkehrssicherheitsprogramm zu ergänzen:

- Intensivierung der Überwachung und Erhöhung der Mindeststrafsätze für schwere Delikte
- Senkung des Tempolimits auf Freilandstraßen auf 80 km/h, ausgenommen auf gut ausgebauten Straßen
- Gestaltung der Straßenanlagen nach dem Prinzip der „Selbsterklärenden Straße"
- Verkehrstelematik-Anwendung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, wie z.B. ISA (Intelligent Speed Adaption) und Speed-Section-Control
- Ausweitung des Punkteführerschein/Vormerksystems auf die Delikte „Geschwindigkeitsüberschreitung" (um einen zu definierenden Grenzwert) und „Fahren unter Drogeneinfluss"
- Rauch- und Handyverbot (auch mit Freisprecheinrichtung) für den Kfz-Lenker
- Versicherungen: Wechsel von der Halter- zur Lenkerhaftpflicht (der Verursacher, nicht der Halter wird durch Malus „bestraft"); Anreize durch günstigere Prämien bei Einbau verkehrsicherheitsrelevanter Fahrzeugtechnik und bei unauffälligem Fahrverhalten, bzw. Erhöhung der Prämie bei riskantem Fahrverhalten (z.B. gekoppelt mit Punkteanzahl)
- Förderung des Nichtmotorisierten Verkehrs unter sicheren Voraussetzungen (sichere Radverkehrsanlagen, Netzausbau, Anreize für das Tragen von Helmen, einheitliche Gestaltung der Schutzwege, ausreichende Räum- und Grünzeiten an Verkehrslichtsignalanlagen)
- Verstärkte Überwachung hinsichtlich Alkhol- und Drogeneinfluss, vermehrt zufällige Atemtests und Nüchternheits-Checkpoints, harmonisiertes Verfahren für Drogentests.

Grundsatz 6: Schonender Umgang mit Ressourcen

Problemstellung:

- Verkehr verursacht hohen Ressourcenverbrauch, wie z.B. Energie, Fläche und Finanzmittel, mit zum Teil steigender Tendenz.
- Verkehr verursacht Umweltbelastungen und wird von der Bevölkerung auch als Belastung empfunden.
- Innovative Fahrzeugtechnologien bieten vielfach Möglichkeiten der Umweltentlastung, werden aber heute nicht ausreichend genutzt .
- Der Motorisierte Individualverkehr beansprucht in Bezug auf seine Beförderungsleistung (Besetzungsgrad) sowohl beim Fahren als auch beim Parken unverhältnismäßig viel Platz, meist öffentlichen Raum, der damit anderen Nutzungen nicht mehr zur Verfügung steht.
- Bewusstseinsbildung und Bereitschaft zur Ressourcenschonung ist sowohl bei Entscheidungsträgern als auch bei den Verkehrsteilnehmern zu wenig ausgeprägt.
- Instrumente zur ressourcenschonenden Steuerung der Verkehrsnachfrage werden zu wenig angewandt.

Lösungsansätze:

- Grundsätzliche Anwendung des Verursacher-Prinzips, z.B. "Kostenwahrheit" und Internalisierung der externen Kosten, wie Einbeziehung des Verkehrs in den internationalen CO_2-Emissionshandel, CO_2-Abgabe auf fossile Treibstoffe, Ökobonus u.a.
- Umgehende Umsetzung des aktuellen Standes der Technik in die Praxis durch vorausschauende Festlegung entsprechender Grenzwerte
- Gezielte Förderung umweltfreundlicher und platzsparender Verkehrsmittel und -formen, z.B. des Nichtmotorisierten Verkehrs, insbesondere in Ballungsräumen
- Anwendung des Prinzips der sozialen Grenzkosten zur Schonung der Ressourcen, z.B. Anrechnung der Staukosten und Ökologisierung der Parkgebühren
- Umweltfreundliche Verkehrsgestaltung durch Information und Beratung, z.B. verpflichtendes Mobilitätsmanagement für Großbetriebe und öffentliche Verwaltung
- Offensive Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit zum Ressourcen schonenden Verkehrsverhalten
- Aufnahme der externen Kosten als Bemessungsprinzip in die Europäische Wegekostenrichtlinie
- Besteuerung der Treibstoffe für Flug- und Schiffsverkehr

Grundsatz 7: Soziale Verträglichkeit des Verkehrs

Problemstellung:

- Bestimmte Personengruppen werden hinsichtlich ihrer notwendigen Mobilität unzureichend bedient (z.B. Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, Kinder, Ältere, Kranke, Menschen mit niedrigem Einkommen).
- Beeinträchtigung und Schädigung durch umwelt- und gesundheitsrelevante Auswirkungen des Verkehrs für einkommensschwache Personengruppen in verkehrsbelasteten Wohnlagen
- Einschränkung von Lebensräumen, speziell für Kinder, durch den Verkehr

Lösungsansätze:

- Sicherung der Mobilität für sozial benachteiligte Gruppen durch Bereitstellung von leistbaren Mindestangeboten
- Sicherung der Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personen durch barrierefreie Gestaltung des Verkehrssystems
- Verwendung von Mitteln aus der Anlastung externer Kosten für die Verminderung von verkehrsbedingten sozialen Belastungen
- Umsetzung von Maßnahmen zum Erreichen eines hohen Standards an Verkehrssicherheit
- Umsetzung von Maßnahmen zum Erreichen eines hohen Standards an Umweltschutz
- Berücksichtigung der sozialen Auswirkungen des Verkehrs, z.B. in der EU-Wegekostenrichtlinie.

Grundsatz 8: Sicherstellung der Finanzierung des Verkehrs

Problemstellung:

- Wachsender, aber derzeit nicht gesicherter Finanzierungsbedarf für die Verkehrsinfrastruktur für Aus- und Neubau
- Wachsender Finanzierungsbedarf für die Werterhaltung
- Wachsender Finanzierungsbedarf für den Betrieb der Verkehrsanlagen
- Wachsende Verschuldung im Bereich des hochrangigen Straßen- und Schienennetzes mit der Folge einer ungerechten Lastenverteilung auf zukünftige Generationen
- Wachsende Ansprüche der Verkehrsteilnehmer und Anrainer erhöhen den finanziellen Aufwand
- Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs unzureichend
- Derzeit praktizierte Anwendung von PPP-Modellen für das hochrangige Straßennetz lässt keine ausreichende Effizienz erwarten

Lösungsansätze:

Die Finanzierung für Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturvorhaben ist so abzusichern, dass zukünftige Generationen nicht unverhältnismäßig hoch belastet werden. Für das gesamte Straßen- und Schienennetz müssen die Einnahmen aus den Benützungsentgelten die Ausgaben inklusive der externen Kosten über den Lebenszyklus der Projekte decken. Dabei sind definierte gemeinwirtschaftliche Leistungsbeiträge zu berücksichtigen.

- Für die Straße wird dies in Form einer flächendeckenden, leistungsabhängigen Maut für alle Kraftfahrzeuge erreicht.
- Für die Schiene in der Form eines entsprechenden Infrastrukturbenützungsentgelts
- Dazu soll bereits heute ein Stufenplan zur Umsetzung dieser Ziele konzipiert und realisiert werden.
- Kurzfristig sind die bereits heute in der neuen Wegekosten-Richtlinie gegebenen Möglichkeiten zur Querfinanzierung voll auszuschöpfen.
- Für den ÖPNV ist kurz- und mittelfristig die Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes zu sichern, wie durch Änderung des Finanzausgleichs

(Regionalisierung) und/oder nach dem Muster des deutschen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.
- Langfristig ist eine Anlastung aller Kosten des Verkehrs den Benützern und Nutznießern (z.B. Einkaufszentren) mit Hilfe eines Stufenplanes zu realisieren.
- Kurzfristig ist eine Harmonisierung der verkehrsbezogenen Steuern und Abgaben in den EU-Ländern anzustreben.
- Eine Anhebung der Mineralölsteuer zur zweckgebundenen Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen ist dringend zu empfehlen.

Grundsatz 9: Diskriminierungsfreier und fairer Wettbewerb im Verkehr

Problemstellung:
- Die Transportpreise im Güterverkehr auf der Straße werden durch nicht fairen Wettbewerb (Nichteinhaltung sozialer Vorschriften, z.B. Überziehung der Fahrzeit, Überladung) bewusst niedrig gehalten.
- Diskriminierung von Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln (z.B. durch ungleiche Anlastung der externen Kosten zwischen Öffentlichem und Motorisiertem Individualverkehr sowie Flugverkehr)
- Diskriminierung von Kfz-Verkehrsarten durch fehlende Ökologisierung der Verkehrsabgaben, z.B. bei der Lkw-Maut und bei Parkgebühren
- Diskriminierung von Verkehrsunternehmen im ÖV, z.B. durch Zugangsbeschränkung als Folge von Monopolisten.

Lösungsansätze:
- Stufenweise Internalisierung der externen Kosten
- Entgelte für den gesamten Ressourcenverbrauch des Verkehrs
- Förderung von Formen des kooperativen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern, Verkehrsmitteln und Verkehrsunternehmen, z.B. durch Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen
- Prüfung von Tarifen und Vorschriften etc. auf Diskriminierung
- Gleichwertige soziale und betriebliche Vorschriften für alle Verkehrsunternehmen und Verkehrsträger und deren effiziente Kontrolle
- Einführung von Äquidistanz zwischen ÖPNV-Haltestellen und Pkw-Sammelstellplätzen in städtischen Strukturen als Planungsprinzip.

Grundsatz 10: Integrative Planung

Der Verkehr muss als ein System gesehen werden, in dem Dienstleistungen von Tür zu Tür angeboten werden. Dabei sind die Merkmale der einzelnen Systeme sowie ihre Vor- und Nachteile entsprechend zu berücksichtigen.

Problemstellung:

- Integrative Planung existiert nicht im ausreichenden Maße.
- Es gibt keine Abstimmung von Verkehrs-, Raum-, Umwelt-, Wirtschafts- und Finanzpolitik.
- Die Abstimmung zwischen den Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Regionen, Gemeinden) ist ungenügend.
- Die Abstimmung zwischen den Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern ist mangelhaft.
- Der politische Wille zu einer integrativen Planung fehlt.

Lösungsansätze:

- Ermittlung von Ausbaunotwendigkeiten aufgrund von nachvollziehbaren Kriterien und Entscheidungshilfeverfahren
- Festlegung der Ausbaukapazität aufgrund von verkehrsmittel- und verkehrsträgerübegreifenden Netzüberlegungen
- Schaffung einer Bundesraumordnungskompetenz zur Durchsetzung beschlossener Konzepte zum Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auf Bundesebene
- Ersatz der europäischen Korridorplanung durch das auf die Erreichbarkeit bzw. Verflechtung der Wirtschaftsräume ausgerichtete Wabenkonzept für die Gestaltung der höchstrangigen internationalen Verbindungen (entwickelt und angewendet in der GSD Studie 1999 des BMWA).

4. Glossar

Besetzungsgrad: Anzahl der Insassen eines Fahrzeugs

Bedienungsstandard: Vorgabe eines Fahrplanangebotes für bestimmte Typen von Siedlungsgebieten

Car-Pooling: Organisiertes Mitfahren

Erreichbarkeitsstandard: Vorgabe von Mindestwerten zur Reisezeit zu ausgewählten Zielen

GVP-Ö: Generalverkehrsplan Österreich

Intelligent Speed Adaption: Beeinflussung der Fahrzeuggeschwindigkeit von außerhalb des Fahrzeugs (z.B. durch GPS gesteuerten Einfluss auf das Gaspedal in Ortsgebieten)

Intermodal: Zusammenwirken mehrerer Verkehrsträger/-mittel

ISA: Intelligent Speed Adaption

Mindesterreichbarkeit: Vorgabewert der Reisezeit zu ausgewählten Zielen

MIV: Motorisierter Individualverkehr

ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr

ÖV: Öffentlicher Verkehr

PPP: Public Privat Partnership; Partnerschaft von öffentlichen und privaten Wirtschaftsträgern

Selbsterklärende Straße: Straße, die sich durch Gestaltung und Ausstattung dem Verkehrsteilnehmer so präsentiert, dass das erwünschte Verkehrsverhalten von selbst eintritt

Speed Section Control: Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf einem Straßenabschnitt durch zeitliche Erfassung der Fahrzeuge am Anfang und am Ende des Abschnitts

Umweltverbund: Zusammenfassende Bezeichnung des „umweltfreundlichen" Fußgänger-, Fahrrad- und Öffentlichen Verkehrs

Verkehrsmittelanteil: Anteil des Verkehrs-/Transportaufkommens oder der Verkehrs-/Transportleistung eines spezifischen Verkehrsmittels am gesamten Verkehrs-/Transportaufkommen

Verkehrsträger: Straße, Schiene, Luft und Wasser

ÖSTERREICHISCHE
FORSCHUNGSGESELLSCHAFT
STRASSE • SCHIENE • VERKEHR

Wir finden neue Wege.

Kontakt:

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße • Schiene • Verkehr
Karlsgasse 5, 1040 Wien
Tel.: 0043 / 1 / 585 55 67
Fax: 0043 / 1 / 585 55 67 – 99
E-Mail: office@fsv.at

www.fsv.at

FSV-Schriftenreihe 001 | 2007