

VCÖ: Mehr Infrastrukturen für klimafreundliche Mobilität nötig

Die Infrastrukturpolitik steht vor einem Paradigmenwechsel. Die Mobilität der Menschen ändert sich und damit auch die Anforderungen an die Infrastrukturen. Die VCÖ-Studie zeigt, dass Österreich bei der Infrastruktur für klimafreundliche Mobilität großen Aufholbedarf hat.

Verkehrsinfrastrukturen sind langlebig. Was heute gebaut wird, wird auch in 30 oder 40 Jahren noch benutzt. Die Infrastrukturpolitik von heute ist auf die gewünschte Mobilität von morgen auszurichten. Die politischen Ziele sind bekannt: Die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene wird beteuert, die Energiewende zu erneuerbaren Energiequellen beschlossen und wenn die EU-Ziele umgesetzt werden sollen, dann sind im Vergleich zu heute die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Österreich bis zum Jahr 2050 um 74 Prozent zu reduzieren. Unsere Mobilität wird sich also grundlegend ändern.

Grundlagen für klimafreundliche Mobilität in Österreich schaffen

Gehen, Radfahren, die Bahn und die Elektromobilität werden bis zum Jahr 2050 deutlich zulegen müssen. Für die heutige Infrastrukturpolitik heißt das eine klare Prioritätenänderung. Statt neuer Autobahnen braucht es mehr Platz fürs Gehen und Radfahren. Auch die Schieneninfrastruktur ist noch nicht fit für die gewünschte Mobilität von morgen und ist flächendeckend zu verbessern. Österreich braucht ein Gesamtverkehrskonzept, das Ziele für die zukünftige Mobilität festlegt.

Österreichs Infrastruktur fit für die Zukunft machen



Radfahren fördern:

Eine gute Infrastruktur ermöglicht es, sicher und bequem mit dem Rad zu fahren.

Klimafreundlich mobil:

Um die Klimaschutzziele der EU zu erreichen, ist in Österreich ein Ausbau der Infrastruktur für Gehen, Radfahren und den Öffentlichen Verkehr nötig.

Österreich hat bezogen auf die Bevölkerungszahl eines der dichtesten Autobahnnetze Europas. Trotz gut ausgebauter Straßeninfrastruktur fließen im Jahr 2011 weitere 900 Millionen Euro in den Autobahnbau. Investitionen, die im Widerspruch zu den Zielen der Klima- und Energiepolitik stehen. Die

Energie- und Umweltziele im Verkehr können nur erreicht werden, wenn der Kfz-Verkehr abnimmt. Gerade in Zeiten knapper Budgets sollte Geld in Infrastrukturen für zukunftsfähige Mobilität fließen.

Neue Autobahnen führen vom Klimaziel weg

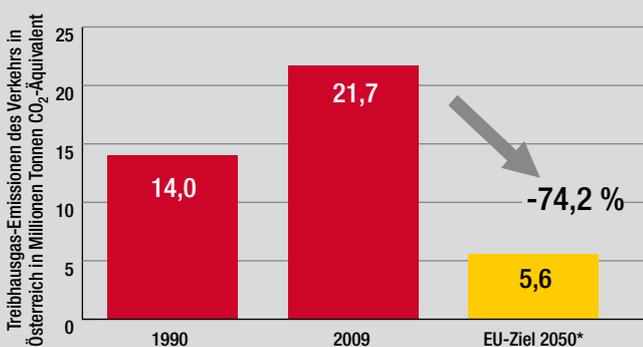
Das EU-Klimaziel bedeutet für Österreich, dass der Verkehr seine Treibhausgas-Emissionen von derzeit rund 21,7 auf 5,6 Millionen Tonnen im Jahr 2050 reduzieren muss. Einen großen Teil davon wird der Gütertransport beanspruchen. Das heißt, dass die so genannte „Zero Emission“-Mobilität, also Gehen und Radfahren, massiv zulegen muss. Derzeit werden gerade einmal drei Prozent aller in Österreich zurückgelegten Kilometer zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren. Bis zum Jahr 2050 ist dieser

Anteil auf mindestens 12 Prozent zu vervierfachen. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs ist von derzeit rund 24 auf 58 Prozent mehr als zu verdoppeln. Beim Autoverkehr ist ein Rückgang von 73 auf 30 Prozent nötig. Derzeit passiert noch das Gegenteil. So verlagert der Ausbau von Autobahnen parallel zu bestehenden Bahnstrecken den Verkehr von der Bahn zum Auto. Zuletzt ging der Bau der Nordautobahn A5 auf Kosten der Laaer Ostbahn.

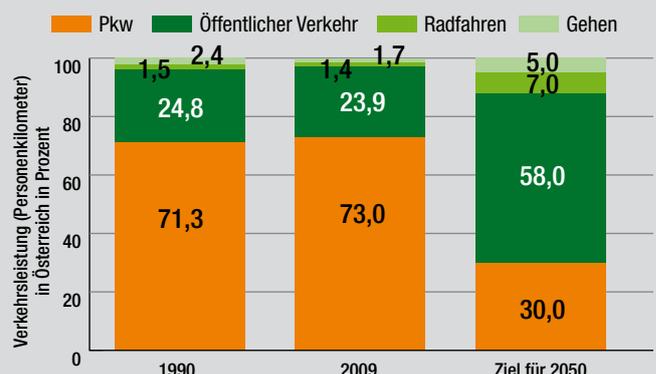
Schieneinfrastruktur erneuern und ausbauen

Österreichs Schienennetz ist alt, die Zahl so genannter Langsamfahrstellen ist hoch. Während in der Schweiz sieben Kilometer des Schienennetzes so mangelhaft sind, dass es nicht mit voller Geschwindigkeit befahren werden kann, waren es in Österreich im Jahr 2010 rund 320 Kilometer. Langsamfahrstellen führen zu Verspätungen und sind daher rasch zu beseitigen. Gleichzeitig ist die Schieneinfrastruktur auf den in Zukunft wachsenden Bedarf auszubauen. Neubauten sind dort nötig, wo die Infrastruktur an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Um die Abhängigkeit vom Erdöl bei der Bahn auf Null zu reduzieren, sind alle Bahnstrecken zu elektrifizieren. Derzeit sind in Österreich nur zwei Drittel des Schienennetzes elektrifiziert. Heute in Frage gestellte Regionalbahnen spielen in Zukunft eine wichtige Rolle.

Österreichs Klimaschutzziele sind nur mit Reduktion des Pkw-Verkehrs erreichbar



* Reduktion der Emissionen des Verkehrs um mindestens 60 Prozent gegenüber dem Jahr 1990





Beim Radfahren hat Österreich aufzuholen

Seit dem Jahr 2005 wird in Österreich wieder mehr Rad gefahren. Der Radverkehrsanteil ist bundesweit deutlich gestiegen. In Wien hat sich der Radverkehrsanteil in den vergangenen zehn Jahren verdreifacht. Die Infrastruktur hinkt dem Radfahrboom hinterher. Deshalb sind verstärkte Investitionen für das Radfahren nötig. Dazu gehören Schnellradwege und Fahrradstraßen ebenso wie Radwege entlang von Freilandstraßen, vermehrte Radfahrstreifen im Ortsgebiet sowie die Öffnung von Einbahnen für das Radfahren.

Mehr und bessere Wege für das Gehen

Jede zwölfte Autofahrt ist kürzer als ein Kilometer. Es werden in Österreich viele fußläufige Strecken mit dem Auto gefahren. Gleichzeitig wird immer weniger zu Fuß gegangen. Um das Gehen zu fördern, braucht es eine verbesserte Infrastruktur. Die Wegeführung soll möglichst direkt sein, Unterführungen sind zu vermeiden, Abkürzungen zu forcieren. Wichtig sind breite Gehwege auf denen für Kinderwagen und Rollstuhlfahrende genug Platz ist. Tempo 30 im Ortsgebiet, Shared Space und verkehrsberuhigte Zonen sowie gehfreundliche Ampelschaltungen sind weitere Maßnahmen, die das Gehen fördern.

Schnellradwege bringen viel

In den Niederlanden wurden bereits in den 1980er-Jahren kreuzungsfreie und mindestens fünf Meter breite Schnellradwege geschaffen. Sie verbinden Peripherie und Zentrum sowie Wohn- und Gewerbegebiete. In Dänemark werden auch wichtige Stadteinfahrtsstraßen dafür verwendet. London errichtete im Jahr 2009 Cycle Superhighways. Die Zahl der Radfahrenden nahm in diesen Korridoren um 70 Prozent zu. London hat in den Jahren 2010 und 2011 bereits 130 Millionen Euro in Cycle Superhighways investiert. Die Zahl der Radfahrenden soll sich bis zum Jahr 2026 verfünffachen.

Welche Infrastruktur Elektro-Mobilität braucht

Elektro-Fahrräder und Elektro-Mopeds erleben einen Boom. Die Verkaufszahlen haben sich in den vergangenen vier Jahren auf mehr als 40.000 verfünffacht. Es braucht bessere, überdachte Fahrradabstellanlagen, vor allem bei Haltestellen und Bahnhöfen. In Wohn- und Bürogebäuden ist die Ladeinfrastruktur zu schaffen, auch für Elektro-Autos. Denn im Jahr 2050 sollen keine Autos mehr mit Erdöl angetrieben werden. Die Basis für eine erfolgreiche Elektro-Mobilität ist der Öffentliche Verkehr, neben Schnell-, Straßen- und U-Bahnen werden auch Elektro-Busse wichtiger werden.

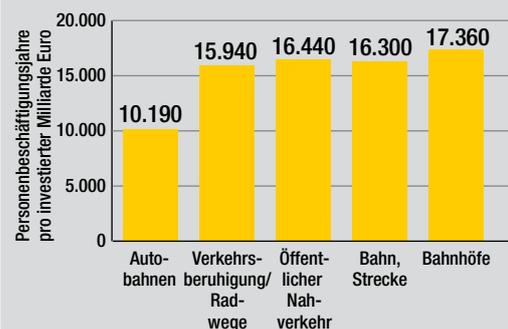
Effizienz und Komfort durch neue Technologien

Mit Hilfe neuer Technologien können Infrastrukturen effizienter genutzt werden, wie beispielsweise die City-Maut in Stockholm zeigt. Durch die Einführung der Lkw-Maut in Österreich ist der Anteil der Lkw-Leerfahrten gesunken. Die Ausweitung der Lkw-Maut auf Landesstraßen ist der nächste wichtige Schritt. Neue Technologien können auch den Komfort für klimafreundliche Mobilität erhöhen: Internet-Fahrplanauskunft, elektronisches Ticketing oder Apps für Rad- und Gehrouten.

Für die Zukunft bauen:

Verkehrsinfrastrukturen bestimmen wie wir mobil sind. Sie sind langlebig. Zukünftige geplante Verkehrsinfrastrukturen sollten immer danach geprüft werden, ob sie dem Anspruch der Generationengerechtigkeit genügen.

Hohe Beschäftigungseffekte bei Bahninfrastrukturen



Jobmotor:

Investitionen in Infrastrukturen für Gehen, Radfahren und Bahn haben deutlich höhere Beschäftigungseffekte als der Bau von Autobahnen.

VCÖ: Gesamtverkehrskonzept rasch erstellen



Wie sich der Verkehr in Zukunft entwickelt, wird im Wesentlichen durch die heutige Infrastrukturpolitik bestimmt. Wer heute Infrastrukturen

Aufholbedarf: Österreichs Infrastruktur für nachhaltige Mobilität muss fit für die Zukunft werden.

für Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr ausbaut und verbessert, ermöglicht in Zukunft eine klimafreundlichere Mobilität. Und diese klimafreundliche Mo-

bililität wird es in Zukunft verstärkt brauchen, denn Österreich muss die CO₂-Emissionen des Verkehrs um 74 Prozent bis zum Jahr 2050 verringern, um das Klimaschutzziel der EU zu erreichen.

Aufholbedarf bei Infrastruktur für Gehen, Radfahren und Bahn

Um erfolgreich ans Ziel zu kommen braucht Österreich ein Gesamtverkehrskonzept. Darin sind die Ziele für die zukünftige Mobilität festzuschreiben.

Österreich ist derzeit bei der klimafreundlichen Mobilität von der europäischen Spitze weit entfernt. In Dänemark wird pro Person rund vier Mal so viel Rad gefahren, in der Schweiz wird doppelt so viel mit der Bahn gefahren wie hierzulande. Die Infrastruktur für nachhaltige Mobilität weist grobe Mängel auf und ist noch nicht fit für die Mobilität der Zukunft. Der Paradigmenwechsel vom Straßenbau hin zu einer Infrastrukturpolitik, die im Einklang mit Österreichs Klimaschutz- und Energiezielen steht, ist rasch zu vollziehen.

Quelle: VCÖ „Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität“, Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, Wien 2011



Die VCÖ-Publikation „Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität“ zeigt, welche Infrastrukturen eine klimafreundliche Mobilität in Österreich braucht. Die Publikation kann beim VCÖ um 25 Euro bestellt werden.

T: +43-(0)1-893 26 97
E: vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

• vcö-empfehlungen

Gesamtverkehrskonzept erstellen

Im Gesamtverkehrskonzept sind Ziele für die zukünftige Mobilität festzulegen. Davon abgeleitet sind auch im Infrastrukturbereich Maßnahmen zu setzen.

Schieneinfrastruktur rasch modernisieren

Die Langsamfahrstellen der Bahn sind zu beseitigen, die Bahn ist vollständig zu elektrifizieren und das Schienennetz ist dort auszubauen, wo es ein dichter Taktfahrplan nötig macht.

Mehr Infrastrukturen für das Radfahren

Neben Radwegen entlang von Freilandstraßen, Schnellradwegen und Fahrradstraßen, sind mehr Radfahrstreifen im Ortsgebiet, die Öffnung von Einbahnen und mehr Fahrradabstellanlagen wichtige Maßnahmen, um Österreich beim Radfahren näher an Europas Spitze zu bringen.

Mehr und bessere Wege für das Gehen

Durch Verkehrsberuhigung und Abkürzungen, breite Gehsteige und Gehwege entlang von Freilandstraßen, werden fußläufige Distanzen verstärkt zu Fuß zurückgelegt.

Neue Technologien nutzen

Durch City-Mauten, eine fahrleistungsabhängige Pkw-Maut und durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf Freilandstraßen kann die Effizienz des Verkehrs erhöht werden. Elektronisches Ticketing und Internet-Fahrplanauskunft steigern den Komfort.



DI Martin Blum,
VCÖ-Verkehrspolitik:

„In Österreich weist die Infrastruktur für nachhaltige Mobilität grobe Mängel auf und ist noch nicht fit für die Mobilität der Zukunft. Der Paradigmenwechsel vom Straßenbau hin zu einer Infrastrukturpolitik, die im Einklang mit Österreichs Klimaschutz- und Energiezielen steht, ist rasch zu vollziehen.“



Spenden verwendet der VCÖ für seine Forschungstätigkeit.

Sie sind steuerlich absetzbar.

Spenden-Konto: BAWAG PSK 7.540.714

Vorwort

Infra, vom Lateinischen „unten“, weist im Wort Infrastruktur auf das hin, worauf unsere Gesellschaft aufbaut. Gleichgültig, ob es technologische, bauliche oder rechtliche Infrastrukturen sind, sie sind langlebig und prägen die Rahmenbedingungen, innerhalb derer unsere Gesellschaft agiert. Infrastrukturpolitik ist in hohem Maß Politik in ihrem ureigensten Sinn: eine auf ein gewünschtes Ziel hin ausgerichtete Zukunftsgestaltung. Infrastrukturpolitik, die die Vergangenheit fortschreibt, ist in sich ein Widerspruch.

Verkehrsinfrastrukturen bestimmen, wie wir mobil sind. Eine Infrastrukturpolitik für nachhaltige Mobilität leitet sich wegen der langen Abschreibungszeiträume von 40 und mehr Jahren für technische Bauwerke daher von der gewünschten Mobilität im Jahr 2050 ab. Die politischen Ziele sind bekannt: Die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene wird beteuert, die Energiewende zu erneuerbarer Energie beschworen, und wenn die EU-Ziele umgesetzt werden sollen, dann sind im Vergleich zu heute die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Österreich bis zum Jahr 2050 um 75 Prozent zu reduzieren.

Würde sich die Infrastrukturpolitik an diesen politischen Zielen ausrichten, dürften keine Bahnlinien mehr aufgelassen werden, sondern würden im Gegenteil alle verfügbaren Trassen ausgebaut und elektrifiziert. Dann dürften keine Autobahnen mehr gebaut werden für Autos, die dort in 40 Jahren gar nicht mehr gewollt sind. Dann würden sämtliche Bundesstraßen mit qualitativ hochwertigen begleitenden Radwegen ausgestattet. Alle Ballungsräume hätten leistungsfähige S-Bahn-Netze. Millionen von Euro Wohnbauförderung würden nicht in Stellplätze für Autos, sondern in leicht zugängliche komfortable Fahrradabstellplätze fließen. Und nicht zuletzt würden alle Gesetze – ja, auch Gesetze sind Infrastrukturen – danach überprüft, ob sie dem Anspruch der Generationengerechtigkeit genügen.

Die Automobilität hat uns zu einer Verzichtsgesellschaft gemacht. Wir verzichten wegen des Straßenlärms darauf, bei geöffnetem Fenster zu schlafen, wir verzichten aus Angst vor Unfällen darauf, unsere Kinder draußen spielen zu lassen, wir verzichten auf ausgedehnte Fußwege in der Stadt, wir verzichten auf ungeübte Blicke auf Architektur. Es ist Zeit, in unserer Gesellschaft mit dem Verzicht aufzuhören. Die VCÖ-Publikation „Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität“ zeigt, dass sich das lohnt.

Dr. Willi Nowak
VCÖ-Geschäftsführung



Inhaltsverzeichnis

Infrastrukturen bestimmen die Art der Mobilität	11
Infrastrukturen als Schnittstelle für multimodale Mobilität	13
Radinfrastruktur: geringe Kosten, hoher Nutzen	16
Infrastruktur, die das Radfahren attraktiver macht	19
Gehen ist die Basis der Mobilität	21
Schieneinfrastruktur in Österreich verbessern	23
Zukünftige Mobilität braucht mehr Schieneinfrastruktur	25
Welche Infrastruktur Elektro-Mobilität braucht	27
Informationstechnologie vereinfacht intermodale Mobilität	29
Mobilitätsänderung durch Infrastrukturänderung	30
Bessere Nutzung bestehender Infrastruktur durch Mautsysteme	32
Autobahnbau in peripheren Regionen fördert Ballungsräume	33
Gesamtverkehrskonzept und Verkehrsverlagerung	35
Wohninfrastruktur beeinflusst Mobilität	38
EU-Verkehrsausgaben in nachhaltige Projekte investieren	42
Rahmenbedingungen für Infrastrukturbau	43
Literatur, Quellen, Anmerkungen	44
VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft	48