



ÖSTERREICHISCHE
VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE
GESELLSCHAFT

Anregungen zur Verkehrspolitik gerichtet an die neue Bundesregierung

Die Neuwahl des Nationalrates und die Ernennung der neuen Bundesregierung darf die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) als Gelegenheit nutzen, Grundsätzliches zur Verkehrspolitik zu artikulieren:

Prinzip 1 : Stärkung des Standortes Österreich

Die Herausforderungen für den Verkehr der Zukunft zur Stärkung des Standortes Österreich sind Modernisierung und Digitalisierung unter Berücksichtigung des Umweltschutzes. Diesen Herausforderungen sollte sich die Verkehrspolitik stellen und geeignete Maßnahmen setzen. Verkehrspolitik sollte mit anderen relevanten Politikfeldern wie Raumordnung, Innovations-, Technologie- und Infrastrukturpolitik koordiniert sowie strategisch und operativ weiterentwickelt und umgesetzt werden. Raumordnung und Verkehrsplanung sind Basis für ein bedarfsgerechtes, effizientes und kundenorientiertes Verkehrsangebot. Es braucht Prioritäten zu den größten räumlichen Herausforderungen wie z.B. eine flächensparende Siedlungsentwicklung. Selbiges gilt auch für die Koordination der Verkehrspolitik mit der Innovations-, Technologie- und Infrastrukturpolitik sowie der Umweltpolitik, da sich nicht nur für den Standort Österreich dadurch positive ökonomische Vorteile sondern auch neue sozial- und umweltverträgliche Technologien erwarten lassen.

Formen alternativer Verkehrssysteme (z.B.: Sharing Modelle, Elektromobilität, autonomes Fahren, urbane Seilbahnen, alternative Treibstoffe, Antriebstechnologien, u.a.), welche zur der Erreichung der verkehrspolitischen Ziele beitragen (Umweltschutz, sozial und wirtschaftlich) sollen in der kommenden Legislaturperiode hinsichtlich Infrastruktur als auch Verkehrsbetrieb intensiv erforscht und umgesetzt werden. Die Entwicklungen hin zu autonom fahrenden Fahrzeugen schreiten voran – auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Die Entwicklung eines strategischen Masterplans zum Thema autonomes Fahren ist wünschenswert. Ein derartiger Masterplan soll als Grundlage für die notwendigen Gesetzesänderungen dienen.

Optimale Nutzung vorhandener Kapazitäten sowie rasche Umsetzung kapazitätserhöhender Maßnahmen bei der Verkehrsinfrastruktur sollten - wo erforderlich – Platz greifen. Digitalisierung der Infrastruktur und Fahrzeuge ist Basis für Kapazitäts- und Effizienzsteigerungen. Ausbau und Modernisierung der physischen und digitalen Infrastruktur und Adaptierung des öffentlichen Verkehrs an das digitale Zeitalter, Verbesserung der Erreichbarkeit sowie Modernisierung des öffentlichen Verkehrs in jeder geeigneten Form (von der S-Bahn bis zum automatisierten Anrufsammeltaxi und zu urbanen Seilbahnen) sollten Hand

1090 Wien, Kolingasse 13/2/2/7, Telefon: +43/1/587 97 27, Telefax: +43/1/585 36 15

E-Mail: office@oevg.at, Homepage: <http://www.oevg.at>

Bankverbindung: Österreichische Volksbanken AG, IBAN-Nr.: AT59 4300 0414 6810 4009; BIC: VBOEATWW

ZVR-Zahl: 312317264

in Hand gehen. Kompetenzen im Bereich Big-Data-Analysen und künstliche Intelligenz erfordern die Entwicklung entsprechender Bildungsangebote, um vorausschauende und zukunftssichere Technologien zu etablieren. Testfelder für vernetztes Fahren, alternative Antriebe und Automatisierung wären zu schaffen. Dabei sind Kunden- und Marktbedürfnisse und Umweltschutz ebenso wie Wirtschaftlichkeitsüberlegungen zu berücksichtigen. Beim Thema autonomes Fahren sollten auch die psychologischen, sozialen und gesellschaftlichen Fragen beachtet werden.

Verkehrsträgerübergreifende Information und multimodale Vernetzung wird durch Digitalisierung erleichtert, Im Güterverkehr wären eine aktive Verkehrssteuerung und Maßnahmen zur Stärkung der Intermodalität sowie Modelle zur Citylogistik zu fördern, damit die Anforderungen der verladenden Wirtschaft umgesetzt und damit im Wettbewerb besser erfüllt werden können.

Für den öffentlichen Personennahverkehr empfehlen wir die Erstellung einer gemeinsamen Strategie für ganz Österreich, für Länder, Städte und Gemeinden, in der die Ziele, die Finanzierung und Organisation über alle politischen Ebenen hinweg festgelegt und vereinbart werden. Nicht nur die Strecken sondern auch die technischen Ausführungen sollten gemeinsam, Stadt-, Gemeinde- und Ländergrenzübergreifend geplant werden. Die Netze wären vom Zentrum in die Region zu entwickeln. Überlegungen zur Drittnutzerfinanzierung wären anzuregen und weiterzuentwickeln.

Verfahrensbeschleunigung und verstärkte Abbildung des öffentlichen Interesses bei den Genehmigungsverfahren wären anzustreben. In Europa sollten gleiche Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger gelten. Die Verkehrssicherheit sollte durch gezielte Kontrollmaßnahmen des Personen- und Güterverkehrs weiter verbessert werden.

Prinzip 2: Klimaziele erreichen

Die Verkehrswirtschaft bekennt sich nicht nur zu Umweltqualität sondern trägt auch massiv dazu bei (die Bahn fährt in Österreich mit „Ökostrom“; moderne Technik im PKW/Bus/LKW entlastet die Umwelt substantiell), weil Investitionen und in der Folge Dienstleistungen auf Basis der aktuell höchsten Umweltstandards erbracht werden. Das heutige Mobilitätssystem ist dennoch stark von fossilen Energieträgern abhängig. Umdenken und tiefgreifende Neuausrichtung des Verkehr- und Energiesystems wären daher nötig, um eine teils massive Reduktion der Treibhausgas-Emissionen zu erreichen. Dies erfordert eine weitgehende Dekarbonisierung aller gesellschaftlichen Prozesse, wobei der Verkehrssektor einen besonders hohen Beitrag zu leisten hat. Mobilität wäre in ihrer Gesamtheit der Nachhaltigkeit zu verpflichten. Menschliche Gesundheit und Umweltschutz, soziale Bedürfnisse, die Inklusion aller Bevölkerungsgruppen sowie volkswirtschaftliche Möglichkeiten und die internationale Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft müssen in Einklang gebracht werden. Dies bedeutet, geeignete Maßnahmen zur Dekarbonisierung zu setzen um Luft- und Lebensqualität weiterhin zu sichern. Verkehrs- und Umweltpolitik müssen strategisch und operativ entwickelt und umgesetzt werden. Beispielhaft könnte die Raumordnung so eingesetzt werden, die Zersiedelung und den damit einhergehenden zusätzlichen Verkehrsaufwand zu vermeiden. Agglomerationsprogramme stellen sicher, dass Verkehrsinfrastrukturprojekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden sind und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden.

Wir empfehlen weiter, den Fokus von Infrastrukturinvestitionen insgesamt stärker in Richtung Nachhaltigkeit zu verschieben. Konkret bedeutet das, dass sich die Grundlage für Infrastrukturentscheidungen von einer reinen Kosten-Nutzen-Rechnung hin zu Überlegungen in Bezug auf Langfristigkeit sowie ökologische und soziale Folgewirkungen entwickeln soll. Das Mautsystem soll so weiterentwickelt werden, dass die Preise das Verursacher- und das Nutzerprinzip berücksichtigen. In diesem Zusammenhang wären die Pendlerpauschale und andere existierende kontraproduktive Subventionen im Verkehrssektor zu überdenken bzw. zu eliminieren.

Die Internationalen Klimaziele sind ohne starke Bahn und Überleitung in ein nachhaltiges europäisches Energiesystem nicht erreichbar. Ein attraktives und gut funktionierendes Eisenbahnsystem sollte unterstützt werden, um die von Österreich selbstgesteckten Ziele zu erreichen. Schienenlärm wäre ehrgeizig zu mindern ohne dem Schienengüterverkehr die Grundlage zu entziehen. Die Verkehrswirtschaft bringt sich proaktiv im Rahmen der Projektgruppe 2030+ ein, und arbeitet an zukunftssicheren, klimaverträglichen Logistikkonzepten. Diese Anstrengungen sind fortzusetzen und könnten Beispielswirkung haben.

3. Prinzip: wissenschaftsbasierte Prozesse

Wir empfehlen die Forschung und Entwicklung im Bereich Mobilität auf objektiver Basis zu verstärken, um die Zielerreichung der Maßnahmen zu bewerten. Forschung muss sich der Legitimierung durch die Gesellschaft stellen und sich ihrer gesellschaftspolitischen, ethischen und moralischen Verantwortung bewusst sein. Angewandte bzw. anwendungsorientierte Forschung bedarf einer Legitimierung durch gesellschaftliche, ökologische oder wirtschaftliche Bedürfnisse und soll sich an den Prinzipien der Nachhaltigkeit orientieren.

Jede verkehrspolitische Entscheidung ist im Vorhinein auf ihre Zielerreichung hin zu untersuchen und zu quantifizieren, wobei diese Quantifizierungen von unabhängigen Institutionen oder durch unabhängige Monitoring-Systeme erstellt werden sollten. Bei negativem Zielbeitrag der vorgeschlagenen verkehrspolitischen Maßnahme ist von einer Umsetzung der Maßnahme abzusehen, bzw. wären adäquate Maßnahmen zur Zielerreichung einzusetzen. Bewährte Strategien, Erfahrungen und Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft sind anzuwenden und es müssen einheitliche und nachvollziehbare Kriterien für die Bewertung von Projekten entwickelt und eingesetzt werden.

Die Umsetzung der Forschung in die Praxis obliegt der Wirtschaft, wobei es Aufgabe der Politik ist, deren soziale Verträglichkeit und Umweltverträglichkeit sicherzustellen – Kompetenzklärung dazu ist notwendig. Eine Möglichkeit dazu ist der Ausbau und die Anwendung einer „systemischen“ Wirkungsfolgenabschätzung. Der Wille zu Zusammenarbeit, Vertrauen, Offenheit über politische und fachliche Grenzen und Zuständigkeiten hinweg sollte mit dem Willen zur Umsetzung gepaart werden.

Seitens der ÖVG besteht größtes Interesse daran, dass der Lehre und Forschung auch in der neuen Legislaturperiode der nötige gesellschaftspolitische Stellenwert eingeräumt und auch sichergestellt wird.