

Autobahnen und Schnellstraßen als Infrastruktur für effizienten Öffentlichen Verkehr

Walter SLUPETZKY, Quintessenz Organisationsberatung GmbH

1. Weshalb dieser Lösungsansatz?

- EU-Effort-Sharing-Verordnung für Österreich: -48% THG-Emissionen bis 2030 (ggü. 2005)
- Verkehrssektor: -48% bedeutet THG-Reduktion auf 12 Mio. Tonnen bis 2030 (UBA 2022)
- 1990 - 2020: Steigerung THG-Emissionen von 13,8 auf 20,7 Mio. Tonnen (UBA 2022)
- Ab 2023: Minus 1,1 Mio. Tonnen pro Jahr
- **Steigerung der letzten 30 Jahre muss in 8 Jahren mehr als rückgängig gemacht werden**
- **Trendbruch muss gelingen**
- **Es muss schnell gehen**

2. Warum sollen wir dem EU-Ziel folgen?

- Globale Durchschnittstemperatur 2021 bei 1,1 °C (Weltwetterorganisation, WMO)
- Bis 2026 erstmals mehr als 1,5 Grad über dem vorindustriellen Niveau möglich (WMO)
- **Die 20er-Jahre sind daher entscheidend für die Klima- und Verkehrswende**
- **Wir brauchen Maßnahmen, die schnell wirken**

3. Was ist zu tun?

- Die immer größer werdende Lücke zwischen formulierten Zielen und tatsächlich in Gang gesetzten Maßnahmen schließen
- Dieselbe Verkehrsleistung bei viel weniger Ressourcenverbrauch
- Dort ansetzen, wo der Ressourcenverbrauch am intensivsten ist:
 - z.B. beim MIV (Mobilitätsmasterplan: -31% Wege bis 2040)
 - z.B. bei der Verteilung der Verkehrsflächen
 - z.B. beim Flugverkehr, insbesondere Kurzstrecke
- **Schnell umsetzbare Maßnahmen, die bestehende Infrastrukturen nützen**
- **Lösungen, die die Menschen dort abholen, wo sie sind (z.B. im Auto)**
- **Attraktive Alternativen, die es erlauben, klimaschädliche Verkehrsmittel im Gegenzug einzuschränken**

4. Weshalb die Autobahn/Schnellstraße?

- Autobahnen und Schnellstraßen sind sehr gut ausgebaut
- Bilden ein durchgängiges Verkehrsnetz
- Ermöglichen rasches Vorankommen
- Haben ein großes Potenzial an Fahrgästen
- Bieten Anschlüsse an Gebiete, die vom ÖV oft nicht so gut erreicht werden, wie z. B. Industriestandorte am Stadtrand



Quelle: ASFINAG

5. Was macht den Unterschied zu bisher?

- ➔ Gegenwärtig können Busse das A&S-Netz nur nutzen wie Autos
- ➔ Es fehlen Rahmenbedingungen und Infrastruktur, damit die Autobahn selbst zu einer Buslinie wird:
 - Haltestellen direkt an der Autobahn, um Fahrtzeiten kurz zu halten
 - Ungehinderte Fahrt zu Stoßzeiten: Benützung Pannestreifen*, Dynamic Lane Management, ...
*dzt. Landesregelung für OÖ, Bundeslösung ist in Arbeit
 - Kurze Wege durch Nutzung von Betriebsausfahrten
 - Verknüpfungen mit dem ÖV-Netz an Kreuzungspunkten



© Vinci Autoroutes

Beispiel Briis-sous-Forges



Google Maps



© Vinci Autoroutes

6. Wie kommen die Leute zur Haltestelle?

- ➔ Anschlussmobilität ist ein wesentlicher Faktor
- ➔ Multimodale Umsteigepunkte mit starker Verflechtung ins Umland:
 - Verknüpfung mit Bahn- und Regionalbuslinien
 - Digitalisierte Park&Ride-Anlagen
 - Einbindung von Ridepooling-Zubringerdiensten
 - Rad- und Fußweganbindung von nahe liegenden Orten, sichere Radabstellplätze
 - Mitfahr-Haltepunkte (Kiss&Ride)
 - Anbindung an den städtischen ÖV
- ➔ Im ersten Schritt: Nutzung bestehender Infrastrukturen, wie P&D-Anlagen, Rastplätze, Raststätten, Haltestellen an Autobahnzubringern, ...



© Christophe Boutin

7. Worin besteht der Nutzen?

- ➔ Reduktion des Pendelverkehrs mit dem Privat-PKW (Weniger PKW-Aufkommen, geringere CO₂-Emissionen)
- ➔ Anbindung von Gebieten an den Öffentlichen Verkehr, die mit sehr geringen ÖV-Güteklassen versorgt sind (siehe ÖROK-Güteklassenatlas)
- ➔ Finanzielle Entlastung von Personen aus entlegenen Gebieten mit geringem Einkommen, wenn sie sich den PKW oder Benzingeld für das Berufspendeln ersparen.
- ➔ Entlastung der Straßenkapazitäten und dadurch Verschiebung oder Einsparung von Infrastrukturausbau sowie Erhöhung der Verkehrssicherheit

8. Was ist zu klären?

→ Rechtliche Rahmenbedingungen:

- Benutzung Pannestreifen (bundesweit), Möglichkeiten des flexiblen Traffic-Managements, Nutzung Raststätten/Rastplätze als Haltestellen, Zugänglichkeit der Autobahnhaltestellen von außen, Nutzung Betriebsausfahrten, ...

→ Technische Problemstellungen:

- Festigkeit/Breite von Pannestreifen, Nutzbarmachung von Betriebsausfahrten, sichere Haltestellen, Aufbau von Nahverkehrsknoten am A&S-Netz, ...

→ Verkehrliche Fragen:

- Welche Strecken sind sinnvoll? Linienführungen? Verknüpfungen mit dem bestehenden ÖV-Netz? Angebotsmix an multimodalen Umsteigepunkten? digitale Integration? ...

Die ASFINAG will 2023 die Klärung dieser Fragen intensiv vorantreiben

9. Welche Rahmenbedingungen sind nützlich?

- ➔ Kombination aus Pull- und Push-Maßnahmen:
 - Stärkung des Angebots durch Einschränkungen des PKW-Verkehrs: Parkgebühren am Zielort, Reduktion Parkplätze am Zielort, Umwidmung von MIV-Fahrspuren für ÖV an den städtischen Anschlussstraßen, ... (siehe z. B. VÖV Schriften, Nr. 10, 2021)

- ➔ Sicherung der städtischen Anschlussmobilität:
 - Finanzierungskonstruktion, die größere Fahrgastzuwächse ermöglicht