



GESAMTVERKEHRSPLAN FÜR ÖSTERREICH

- sozial
- sicher
- umweltfreundlich
- effizient





Gesamtverkehrsplan für Österreich

Landkarte der österreichischen Verkehrspolitik

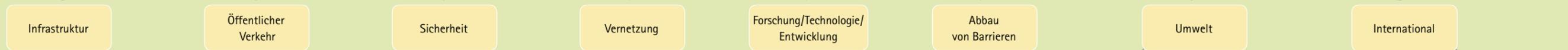
Der Gesamtverkehrsplan für Österreich formuliert die Ziele und Strategien einer umfassenden Verkehrspolitik bis 2025. Die Grafik verdeutlicht den Aufbau auf verschiedenen Ebenen, von den verkehrspolitischen Zielen bis zu Umsetzungsbeispielen. Auf die entsprechenden Passagen im Gesamtverkehrsplan für Österreich wird in Klammern verwiesen.

EBENE 1 | GESAMTPLANUNG UND -STRATEGIE

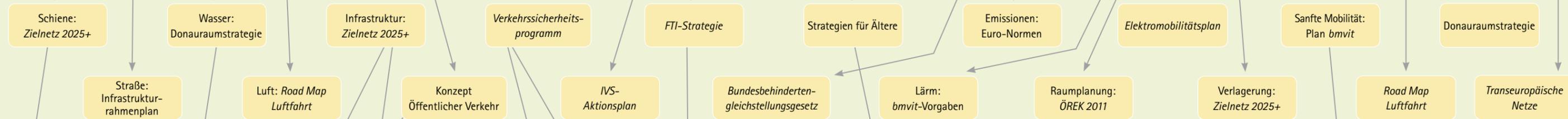
EBENE 2 | ZIELKRITERIEN (Kapitel 3, Seite 41–49)



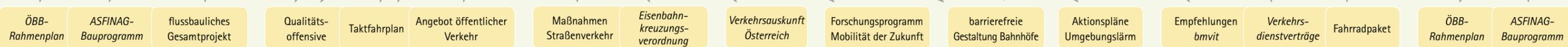
EBENE 3 | ZIELDIMENSIONEN (Kapitel 4, Seite 51–69)



EBENE 4 | STRATEGISCHE UMSETZUNGSKONZEPTE (Kapitel 4, Seite 51–69)



EBENE 5 | AUSWAHL VON UMSETZUNGSMASSNAHMEN BUND (TEILWEISE) GEMEINSAM MIT LÄNDERN UND GEMEINDEN



→ Vorwort	3
→ Zusammenfassung	4
1 Ein umfassender Verkehrsplan für Österreich	9
1.1 Aufbau des Gesamtverkehrsplans: Ziele definieren – Strategien entwickeln	10
1.2 Herausforderung Verkehr: Mobilität fördern – Verkehr steuern	11
1.3 Die zehn Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik	12
1.4 Verkehrspolitik im Wechselspiel mit anderen Politikfeldern	14
1.5 Die Kompetenzverteilung im Politikfeld Verkehr	15
2 Verkehr in Österreich: Ausgangslage und Blick in die Zukunft	17
2.1 Infrastruktur – die Basis unseres Verkehrsnetzes	18
2.2 Verkehrsaufkommen in Österreich	22
2.3 Soziales – leistbare und bedarfsgerechte Mobilität für alle	25
2.4 Sicherheit – Unfallentwicklung im Straßenverkehr und Gegenmaßnahmen	26
2.5 Umwelt – Klimaschutz, Luftgüte und Lärmverminderung	30
2.6 Effizienz als Notwendigkeit und Herausforderung	35
2.7 Herausforderungen und Prognosen	37
3 Ziele der österreichischen Verkehrspolitik	41
3.1 Mobilität sozialer gestalten	42
3.2 Verkehr sicherer machen	43
3.3 Verkehr umweltfreundlicher machen	45
3.4 Verkehr effizienter organisieren	48
4 Umsetzungsmaßnahmen zu den Zielen der österreichischen Verkehrspolitik	51
4.1 Dimension <i>Moderne Infrastruktur</i>	52
4.2 Dimension <i>Zukunft öffentlicher Verkehr</i>	57
4.3 Dimension <i>Mehr Sicherheit</i>	60
4.4 Dimension <i>Planung, Systematisierung, Vernetzung</i>	62
4.5 Dimension <i>Technologie und Innovation</i>	63
4.6 Dimension <i>Rücksichtnahme auf unterschiedliche Bedürfnisse</i>	64
4.7 Dimension <i>Umweltschutz und Ressourceneffizienz</i>	65
4.8 Dimension <i>Internationales</i>	69
5 Fazit und Handlungsauftrag	71
→ Landkarte der österreichischen Verkehrspolitik	vorderer Umschlag
→ Karte wichtiger Infrastrukturprojekte	hinterer Umschlag
→ Abkürzungsverzeichnis	72
→ Tabellen	72
→ Abbildungen	72



Vorwort

Mobilität und Verkehr gestalten und verändern. Das ist der Anspruch des *Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie*. Deshalb legen wir den **Gesamtverkehrsplan für Österreich** vor, der die Ziele und Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik bis 2025 formuliert.

Österreichs Verkehrssystem kann sich auch im internationalen Vergleich sehen lassen: Wir verfügen über eine hervorragende Infrastruktur und ein dichtes Angebot an öffentlichem Verkehr. Aber wir stehen vor enormen verkehrspolitischen Herausforderungen und tiefgreifenden Veränderungsprozessen, denen wir aktiv und mit Gestaltungskraft begegnen. Die zunehmende Vernetzung und Globalisierung, die fortlaufende Urbanisierung und die rasanten technologischen Entwicklungen sind ebenso wichtige Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des österreichischen Verkehrssystems wie drohende Ressourcenknappheit und Umweltfragen.

Der verkehrspolitische Weg kann nur ein auf mehreren Ebenen vernetzter sein: Einerseits muss die wechselseitige Beeinflussung der Verkehrspolitik und anderer Politikfelder zunehmend in den Mittelpunkt der Überlegungen rücken. In welche Richtung müssen wir die Verkehrspolitik der Zukunft gestalten, damit die Sicherheit steigt, der Ressourcenverbrauch sinkt und die negativen Folgen für die Umwelt reduziert werden? Wie müssen Räume und Strukturen gestaltet sein, damit öffentlicher Verkehr möglichst effizient und bedarfsgerecht funktionieren kann? Welche Innovationen und Technologien können wir dafür sinnvollerweise einsetzen? Wie können und müssen die einzelnen Akteure der Verkehrspolitik und der Verkehrsunternehmen noch besser kooperieren, um notwendige Veränderung gemeinsam zum Wohle aller voranzutreiben? Das sind nur einige der Fragen, die neuer und mutiger politischer Antworten bedürfen.

Der **Gesamtverkehrsplan für Österreich** bietet klare Ziele, Maßnahmen und Umsetzungsstrategien. Diese verfolgen ein wichtiges Prinzip: Mobilität für Menschen möglichst frei und angenehm zu gestalten und die negativen Folgen des Verkehrs hintanzuhalten.

Unsere Vision ist ein Verkehrssystem, von dem die Menschen in diesem Land profitieren, weil es **sozial** und **sicher** ausgestaltet ist, weil wir die negativen Folgen für die **Umwelt** reduzieren und dabei auf höchstmögliche **Effizienz** achten.

Ich bin zuversichtlich, dass wir diese Ziele erreichen und am besten Weg zum Verkehrssystem der Zukunft sind. Denn unsere verkehrspolitischen Teilstrategien, wie etwa für die Bahn, haben sich als erfolgreich, wirksam und effizient erwiesen. Mir ist es besonders wichtig, noch einmal zu betonen: Verkehrspolitik erfordert die konstruktive Zusammenarbeit aller. Nur mit einem Verkehrssystem, das zu den besten der Welt gehört, bleibt Österreich gesellschaftlich und wirtschaftlich am Ball.



Doris Bures



© Peter Rigaud

Doris Bures
Bundesministerin für
Verkehr, Innovation und
Technologie

Zusammenfassung

Das *Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)* formuliert im vorliegenden *Gesamtverkehrsplan für Österreich* die Ziele und Strategien einer umfassenden Verkehrspolitik bis 2025 über alle Verkehrsmittel und -träger hinweg. Die wesentliche Voraussetzung für dessen Umsetzung ist die Kooperation aller beteiligten Akteure, darunter vor allem des Bunds, der Länder und der Gemeinden. Die österreichische Verkehrspolitik erachtet Verkehr und Mobilität als wichtige Voraussetzung für wirtschaftlichen Fortschritt und gesellschaftlichen Wohlstand. Damit diese positiven Aspekte gezielt genutzt werden können, müssen Schattenseiten wie Emissionen, Unfälle, Ressourcenverbrauch und hoher Flächenbedarf minimiert werden. Dafür stehen Steuerungsinstrumente in Form von Anreizen, Geboten, Verboten und intelligenter Planung zur Verfügung. Der vorliegende strategische Plan formuliert Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik, konkrete Ziele und jene Maßnahmen, die zur Zielerreichung vorgesehen sind.

Konkrete Ziele für ein sozialeres, sichereres, umweltfreundlicheres und effizienteres Verkehrssystem

Das österreichische Verkehrssystem bietet eine gute Basis für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung des Landes. Aber die verfügbaren Prognosen bescheinigen, dass mit wachsendem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist – verbunden mit allen positiven, aber auch negativen Auswirkungen des Verkehrs. So zeigt sich, dass ohne Gegensteuern der Energieaufwand und der CO₂-Ausstoß für das Verkehrssystem weiter steigen werden. Durch vorausschauende Verkehrspolitik ist es jedoch möglich, negative Effekte zu reduzieren und das Verkehrssystem weiterzuentwickeln. Zu diesem Zweck setzt sich die österreichische Verkehrspolitik die folgenden konkreten Ziele:

- **sozialer**
Die österreichische Verkehrspolitik hat zum Ziel, Verkehr leistbar, bedarfsgerecht und barrierefrei zu gestalten. Konkret heißt das unter anderem, dass die Preissteigerungen für den öffentlichen Verkehr längerfristig im Bereich der allgemeinen Inflation gehalten werden sollen. Bis 2015 sollen die größten 140 österreichischen Bahnhöfe vollständig barrierefrei sein. Zur Sicherung der Qualität im öffentlichen Verkehr dient ein Bonus-Malus-System, das Pünktlichkeit, Sauberkeit und andere Qualitätsfaktoren gewährleisten soll.
- **sicherer**
Die österreichische Verkehrspolitik hat zum Ziel, Österreich zu einem der sichersten Länder der EU zu machen. Konkret heißt das unter anderem, dass die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 halbiert und die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 20 Prozent reduziert werden soll.
- **umweltfreundlicher**
Das Verkehrssystem klimaverträglich und ressourcenschonend weiterzuentwickeln, erfordert gesamtgesellschaftliche Anstrengungen. Konkret heißt das unter anderem, dass der CO₂-Ausstoß bis 2025 um 19 Prozent, die Feinstaub-Emissionen (PM_{2,5}) um rund 50 Prozent und die NO_x-Emissionen um bis zu 70 Prozent im Vergleich zu 2010 gesenkt werden sollen.
- **effizienter**
Um einen hohen Grad an Mobilität mit möglichst geringem Aufwand zu erreichen, hat die österreichische Verkehrspolitik zum Ziel, das System zu optimieren und Verkehr effizienter zu organisieren. Konkret heißt das unter anderem, dass der Energieverbrauch von derzeit 240 auf unter 210 Petajoule (PJ) im Jahr 2025 gesenkt werden soll. Die Fahrzeiten auf den österreichischen Hauptachsen im Bahnverkehr sollen bis 2025 auf der Weststrecke um bis zu 30 Minuten und auf der Südstrecke um bis zu 90 Minuten verkürzt werden.

Verkehr und Mobilität
als wichtige
Voraussetzung
für wirtschaftlichen
Fortschritt

Vorausschauende
Verkehrspolitik:
Weiterentwicklung
des Verkehrssystems
und Reduktion
negativer Effekte

Minus 50 Prozent
Verkehrstote, minus
19 Prozent CO₂,
minus 13 Prozent
Energieverbrauch

Umsetzung und Maßnahmen

Die Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen erfolgt über ein Bündel an Umsetzungsplänen und Strategien. Diese werden im Folgenden in ihren Grundzügen und mit Beispielen angeführt.

1. Dimension *Moderne Infrastruktur*

Moderne Infrastruktur bildet die Basis für ein zukunftsorientiertes Verkehrsnetz.

Für Infrastrukturausbau bzw. -erhalt setzt die österreichische Verkehrspolitik klare strategische Vorgaben:

→ *siehe hintere Umschlagseite*

- Mit dem *Zielnetz 2025+* werden die strategischen Weichen für den Ausbau und die Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur in Österreich gestellt. Es schafft die Voraussetzungen dafür, dass Schritt für Schritt ein Taktfahrplan im Personenverkehr eingeführt werden kann, und unterstützt die weitere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Der Schwerpunkt der Investitionen in die Schieneninfrastruktur liegt auf der Modernisierung der Bestandsstrecken. Dadurch werden die Streckenkapazitäten um 30 Prozent erhöht. Nach Fertigstellung der Neubauachsen sollen jährlich 300 Millionen Fahrgäste mit der Bahn unterwegs sein und 40 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert werden. Künftig werden 9.000 Züge pro Tag unterwegs sein – um 2.000 mehr als heute.
- Im Bereich der Straßeninfrastruktur bildet das *Bundesstraßengesetz (BStG)* das Rückgrat des österreichischen Straßennetzes. Im Bauprogramm wird festgelegt, welche hochrangigen Straßenbauprojekte mit welcher Priorität realisiert werden. So werden Straßenbauvorhaben gegebenenfalls redimensioniert, im Mittelpunkt stehen Lückenschluss bzw. Kosteneffizienz. Für die Bauperiode 2011 bis 2016 ergaben sich daraus Einsparungen in Höhe von 2,8 Milliarden Euro.
- Mit der Donauraumstrategie und der *Road Map Luftfahrt 2020* gibt es auch für Wasserstraße und Luftfahrt klare strategische Vorgaben für Errichtung und Erhalt von Infrastruktur wie zum Beispiel die Optimierung der Fahrwasserhältnisse der Donau oder die Verbesserung der Anbindung der Flughäfen an das öffentliche Verkehrsnetz.
- Darüber hinaus werden intermodale Umschlagpunkte für den Güterverkehr (Terminals) und Knotenpunkte für den Personenverkehr (Bahnhöfe) neu errichtet bzw. modernisiert. So werden bis 2017 unter Einsatz von 390 Millionen Euro vier große Bahnterminals ausgebaut, bei Park-and-ride-Anlagen kommen ab 2014 jährlich 2.000 neue Pkw-Stellplätze und 700 überdachte Zweiradabstellplätze dazu.

2. Dimension *Zukunft öffentlicher Verkehr*

Die österreichische Verkehrspolitik verfolgt klare Strategien, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten.

- Ein politisches Ziel ist die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr, die sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert. Auf Initiative des *bmvt* arbeiten Bund und Länder gemeinsam an einem optimal abgestimmten Angebot für den öffentlichen Verkehr. Bis 2013 soll das künftige Angebot an öffentlichem Verkehr grundsätzlich definiert sein.
- Gemeinsam mit allen Beteiligten wird ein Taktfahrplan nach Schweizer Modell entwickelt. Als Grundgerüst dafür dient die Eisenbahn, Verkehrsträger wie Busse werden in die Vertaktung integriert. Die Grundlagen dafür werden bis 2014 geschaffen, die Einführung erfolgt schrittweise.
- Durch klare Kriterien für die Bestellung von Verkehrsdiensten werden die Qualitätsstandards für den öffentlichen Verkehr weiter verbessert. Derzeit liegt die Pünktlichkeit im Nahverkehr aufgrund strenger Kriterien schon bei rund 97 Prozent.
- Österreichs Verkehrspolitik setzt auf den Ausbau öffentlichen Verkehrs und dessen intelligente Verknüpfung, um Mobilität leistbar zu halten. Einen wesentlichen Beitrag

Detaillierter Plan für den Infrastrukturausbau bis 2025 und darüber hinaus

Erstklassige Versorgung mit öffentlichem Verkehr und Taktfahrplan

Menschliches Leid
reduzieren und
volkswirtschaftliche
Unfallkosten senken

Österreichweite
Verkehrsauskunft
für intelligente
Verknüpfung von
Verkehrssystemen

Barrierefreiheit und
geschlechtergerechte
Gestaltung des
Verkehrssystems

dazu leisten gemeinwirtschaftlich bestellte Zugfahrten. Derzeit bestellt der Bund bei den Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) für 2013 insgesamt 72 Millionen und bei Privatbahnen sechs Millionen Zugkilometer im Wert von 640 Millionen Euro.

- Bund und Länder arbeiten gemeinsam an einer Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems, um das Angebot an öffentlichem Verkehr noch transparenter, einfacher und besser nachvollziehbar zu gestalten.

3. Dimension Mehr Sicherheit

Das *Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020* bildet die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit und hilft dabei, menschliches Leid zu reduzieren und die volkswirtschaftlichen Unfallkosten zu senken. Mit 250 Einzelmaßnahmen bietet es eine detaillierte Handlungsanweisung.

- Das vordringlichste Ziel ist, die Zahl der Unfalltoten und -verletzten deutlich zu reduzieren. Bis 2020 soll die Zahl der Verkehrstoten auf unter 300 pro Jahr sinken, die Zahl der Schwerverletzten um 40 Prozent auf rund 29.000 jährlich.
- Darüber hinaus bietet das *Verkehrssicherheitsprogramm* Leitlinien für technische Maßnahmen und bessere Kontrolle und Überwachung.
- Eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit wird die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung bringen. In den kommenden zwölf Jahren investieren der Bund und die Privatbahnen dafür rund 420 Millionen Euro.
- Bestehende Standards zum Transport gefährlicher Güter werden laufend verbessert und verschärft.

4. Dimension Planung, Systematisierung, Vernetzung

Der Verkehr der Zukunft wird intelligenter. Einen wesentlichen Beitrag dazu leisten Entwicklung und Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS).

- Mit dem *IVS-Aktionsplan* gibt es in Österreich eine strategische Vorgabe zur Einführung von IVS-Diensten für unterschiedliche Handlungsfelder wie zum Beispiel Verkehrsinformation oder Güterverkehr/Logistik.
- Ein Kernpunkt des IVS-Einsatzes ist die Entwicklung und Einführung einer Verkehrsauskunft für die intelligente Verknüpfung von Verkehrssystemen. Die *Verkehrsauskunft Österreich (VAO)* wird 2013 in Testbetrieb gehen.

5. Dimension Technologie und Innovation

Mit Forschung, Technologie und Innovation werden die Grundlagen für neue Lösungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich gelegt.

- Die *FTI-Strategie* der Bundesregierung gibt dabei die Linie vor, die durch Programme wie „Mobilität der Zukunft“ des *bmvit*, umgesetzt wird.
- Neben der Forschung in Österreich gilt es auch, den Einsatz neuer Technologien in Österreich zu unterstützen. Österreich ist hier Vorreiter: Bei der Lkw-Maut erfolgte bereits 2010 eine Ökologisierung, die moderne, schadstoffarme Lkw begünstigt. Innovationen wie verbesserte Aufprallschutzsysteme bzw. optimierte Partikelfilter und NO_x-Reduktionssysteme werden in den kommenden zehn Jahren zu wesentlichen Verbesserungen für Sicherheit und Umwelt beitragen.

6. Dimension Rücksichtnahme auf unterschiedliche Bedürfnisse

Verkehrspolitik muss auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Anspruchs- und NutzerInnengruppen Rücksicht nehmen. Dazu gehört insbesondere,

- die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen zu erhöhen,
- die Zugänglichkeit des Systems für alle Menschen zu verbessern.
- Die österreichische Verkehrspolitik wird aber auch in zunehmendem Maß für eine geschlechtergerechte Gestaltung des Verkehrssystems Sorge tragen.

7. Dimension *Umweltschutz und Ressourceneffizienz*

Umweltschutz und Ressourceneffizienz stehen verstärkt im Fokus der österreichischen Verkehrspolitik. Die dafür notwendigen Strategien fokussieren auf die Verlagerung von Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene und die intelligente Verknüpfung von Verkehrssystemen unter Einsatz alternativer Antriebe.

- Die österreichische Verkehrspolitik setzt auf Elektromobilität als Baustein für ein modernes und effizientes Gesamtverkehrssystem. Dabei geht es vor allem um kombinierte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und umweltfreundlicher Fahrzeuge. Der Umsetzungsplan Elektromobilität ist dafür die Grundlage. Das Potenzial von Elektrofahrzeugen ist enorm: Alleine mit dem derzeit aus Windrädern in Österreich gewonnenen Strom könnten 700.000 Elektroautos betrieben werden.
- Für die österreichische Verkehrspolitik gilt weiterhin eine klare Verlagerungsstrategie des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Bis 2025 sollen 40 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden.
- Eng damit verknüpft ist das Bestreben, mehr Kostenwahrheit für den Lkw-Verkehr herzustellen und externe Kosten sichtbar zu machen. Umweltfreundlichere Lkw sind beispielsweise derzeit von Gebühren für externe Luftschadstoffkosten befreit.
- Durch intelligente Verkehrstechnologien sollen darüber hinaus die Stautunden auf den Autobahnen und Schnellstraßen um 15 Prozent reduziert werden.
- Die Lärmbelastung der Bevölkerung ist eine besondere Herausforderung: Klare Richtlinien regeln die Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Lärm. Schon derzeit gibt es Lärmschutzwände entlang von 1.250 Kilometern Autobahn und Schnellstraße.
- Damit Raumstrukturen effizient durch den öffentlichen Verkehr bedient werden können, soll es künftig Empfehlungen an die Länder und Gemeinden geben. Bis 2020 sollen 50 Prozent der neu erteilten Baugenehmigungen für Neubauten maximal 500 Meter von bestehenden oder geplanten Haltestellen eines öffentlichen Verkehrsmittels entfernt sein.
- Sanfte Mobilität ist Teil eines Gesamtsystems im Sinne einer klugen Verknüpfung von Verkehrsmitteln und einer Verlagerung hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

8. Dimension *Internationales*

Österreich liegt inmitten der europäischen Verkehrsnetze, insofern ist die internationale Verflechtung und Vernetzung sehr eng.

- Österreich ist ein verlässlicher Partner bei der Umsetzung des *Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V)* und leistet seinen Beitrag durch Investitionen in den Ausbau der Brenner-, Donau- und Baltisch-Adriatischen Achse. Die beiden letzteren verlaufen in Österreich entlang der West- und Südstrecke.
- Österreich setzt sich im Luftfahrtbereich für die Einrichtung des *Single European Sky* ein.
- Die Donauraumstrategie gibt den Rahmen für die Binnenwasserstraße in Österreich in einem internationalen Kontext vor. Dabei geht es vor allem um bessere Vernetzung der Akteure in der Donauregion.

Zusammenarbeit muss im Vordergrund stehen

Mit dem *Gesamtverkehrsplan für Österreich* liegt ein ambitionierter, realistisch dimensionierter, umsetzbarer und klar definierter Plan für die gegenwärtigen und zukünftigen verkehrspolitischen Herausforderungen vor. Für die Umsetzung der Maßnahmen gilt es, alle relevanten Akteure mit ins Boot zu holen und deren Zusammenarbeit und Koordination zu verstärken.

Verlagerung
von Verkehr auf
umweltfreundliche
Verkehrsträger

Enge internationale
Verflechtung und
Vernetzung

Zusammenarbeit und
Koordination stärken



1 Ein umfassender Verkehrsplan für Österreich

Mit dem *Gesamtverkehrsplan für Österreich* stellt das *bmvit* seine Strategien für die österreichische Verkehrs- und Mobilitätspolitik vor. Dabei sieht sich der vorliegende Plan in einer Tradition gesamthafter Betrachtung wie im Fall des Gesamtverkehrskonzepts von 1991¹. Bewusst konzentriert sich das vorliegende Papier nicht wie der Generalverkehrsplan von 2002² ausschließlich auf Infrastrukturprojekte, sondern legt Ziele und Leitlinien für den gesamten Verkehrsbereich vor.

Der *Gesamtverkehrsplan für Österreich* umfasst deutlich mehr als eine Auflistung von Bauvorhaben. Unabhängig von Kompetenzen und Zuständigkeiten formuliert das *bmvit* eine gesamthafte Verkehrspolitik für alle Verkehrsmittel, den Güter- und Personenverkehr: Denn Verkehrspolitik macht nicht an Bundes-, Landes- oder Gemeindegrenzen halt, sondern ist in Zeiten globaler und europäischer Verkehrsentwicklungen als verwoben und vernetzt zu betrachten. Das *bmvit* befindet sich in der Erfüllung seiner Zuständigkeiten auf einem guten, klar definierten und nachvollziehbaren Weg. Ausschlaggebend dafür sind die strategischen Vorgaben in den einzelnen Teilbereichen wie zum Beispiel das *Zielnetz 2025+* für die Bahn, die Infrastrukturausbaupläne etc. Umso mehr geht es in einem nächsten Schritt darum, eine gemeinsame verkehrspolitische Perspektive zu entwickeln und umzusetzen, die nicht an Verantwortungsgrenzen Halt macht. Dafür gilt es, die Kooperation mit Ländern und Gemeinden zu verstärken und den Bund als in die EU-Politik eingebetteten Initiator und Ideengeber für umfassende Politikgestaltung zu positionieren. Dabei müssen fiskalische Rahmenbedingungen ebenso berücksichtigt und auf allen Ebenen eingebunden werden wie die Themenfelder Soziales, Sicherheit, Umwelt und Effizienz.

Mit dem *Gesamtverkehrsplan für Österreich* gibt das *bmvit* Ziele für die Bewältigung der Herausforderungen der Zukunft vor und präsentiert konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung, die großteils bereits in einem strategischen Rahmen existieren.

Der *Gesamtverkehrsplan für Österreich* ist deshalb im Grunde auch als eine organisch gegliederte Darstellung der vorhandenen Strategien der österreichischen Verkehrspolitik zu betrachten, die bislang nicht in einer umfassende Aufbereitung existierten.

1 Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr: Mensch – Umwelt – Verkehr. Das österreichische Gesamtverkehrskonzept. Wien 1991

2 Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie: Generalverkehrsplan Österreich 2002. Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm. Wien 2002

Verkehrspolitik
als vernetzt und
verwoben betrachten:
Kooperation mit
Ländern und
Gemeinden stärken

1.1 Aufbau des Gesamtverkehrsplans: Ziele definieren – Strategien entwickeln

1. Im ersten Schritt werden die verkehrspolitischen Leitlinien formuliert.
2. Der *Gesamtverkehrsplan für Österreich* geht im zweiten Schritt von einer Beschreibung des Status quo des österreichischen Verkehrs- und Mobilitätssystems aus und erläutert die grundsätzliche Ausrichtung der österreichischen Verkehrspolitik.
3. In einem dritten Schritt werden konkrete verkehrspolitische Ziele für den Zeitraum bis 2025 und darüber hinaus formuliert.
4. Abschließend werden die für alle Verkehrsbereiche existierenden strategischen Vorgaben und Umsetzungspläne samt Umsetzungsstatus dargestellt.



1.2 Herausforderung Verkehr: Mobilität³ fördern – Verkehr steuern

Klar ist: Menschen wollen mobil sein. Wie weit sie mobil sein können, hängt von verschiedenen Faktoren wie zum Beispiel dem Wohnort, dem Ort und der Art der Beschäftigung, dem Verkehrsangebot und den Preisen ab. Darüber hinaus ist ein effizientes Verkehrssystem eine wichtige Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und trägt so zum gesellschaftlichen Wohlstand bei. Dass die öffentliche Hand im Gesamten eine leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung stellt, gilt als selbstverständlich.

Doch dem Mobilitätsbedürfnis und dem wirtschaftlichen Nutzen stehen die Schattenseiten des Verkehrs gegenüber: Emissionen, Unfälle, der Verbrauch natürlicher Ressourcen, hoher Flächenbedarf – all das führt dazu, dass Verkehr an sich im gesellschaftlichen Diskurs negativ behaftet ist.

Die österreichische Verkehrspolitik berücksichtigt sowohl die gesamtgesellschaftlich äußerst positiven als auch die negativen Seiten. Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist es nicht, Verkehr und Transport an sich zu reduzieren, sondern die negativen Effekte zu minimieren oder im Idealfall sogar ganz zu verhindern. Das heißt, es geht darum, die positiven Effekte des österreichischen Verkehrssystems von Lärm- und Schadstoffemissionen, Unfallkosten etc. zu entkoppeln.

Die Position, allein der freie Markt bringe ein effizientes und umfassendes Verkehrssystem hervor, wird von der österreichischen Verkehrspolitik nicht geteilt. Deshalb muss der politische Gestaltungsspielraum genützt werden, um Sozial-, Sicherheits- und Umweltstandards durchzusetzen und dem in der Praxis auftretenden Marktversagen, das sich durch hohe externe Kosten⁴ äußert, zu begegnen. Hier bekennt sich die österreichische Verkehrspolitik zur Steuerung sowohl durch gezielte Förderungen als auch durch Gebote, Verbote, steuerliche Maßnahmen und Gebühren. Denn es gilt, den Zugang zum Verkehrssystem auf breiter Basis zu gewährleisten und Mobilitätspolitik auch im Sinne des Abbaus von Barrieren und der Daseinsvorsorge zu begreifen. Denn ein leistungsfähiges und barrierefrei zugängliches Verkehrssystem in Österreich ist ein wesentliches Kriterium, um die Mobilität der Menschen in Österreich sicherzustellen und somit zur individuellen und sozialen Lebensqualität beizutragen.

In dieser Hinsicht steht die österreichische Verkehrspolitik weitgehend im Einklang mit der europäischen Verkehrspolitik. Die meisten Eingriffe im Bereich Soziales und Umwelt gehen sogar direkt auf die Umsetzung europäischer Vorschriften zurück (zum Beispiel die Lenk- und Ruhezeiten von Lkw-LenkerInnen bzw. das Immissionschutzgesetz Luft).

Auch im Bereich der steuerlichen Maßnahmen und Gebühren legt die europäische Politik zunehmend den Schwerpunkt auf Kostenwahrheit (das heißt, die externen Effekte des Verkehrs werden miteinberechnet bzw. internalisiert) und öffentliche Förderung von Verkehrsinfrastruktur. Damit verfolgt die europäische Verkehrspolitik in zentralen Bereichen die gleiche Schwerpunktsetzung wie Österreich und vice versa.

Mobilität als
Grundbedürfnis

Minimierung der
negativen Effekte

Steuerung durch
gezielte Anreize und
Gebote bzw. Verbote

Leistungsfähiges
Verkehrssystem
für individuelle
und soziale
Lebensqualität

3 (Räumliche) Mobilität ist ein breiter verstandenes Konzept als Verkehr, das nicht nur die tatsächliche Bewegung von Personen und Gütern umfasst, sondern auch die grundsätzlichen Fragen der Erreichbarkeit bzw. Motivationen, die konkreten Entscheidungen zugrunde liegen.

4 Kosten, die nicht von den VerursacherInnen selbst getragen werden, sondern von anderen oder der Allgemeinheit.

1.3 Die zehn Leitlinien der österreichischen Verkehrspolitik

Verkehrspolitik muss strategischen Leitlinien folgen. Die österreichische Verkehrspolitik sieht es als oberste Aufgabe, die Mobilität von Personen und Gütern zu ermöglichen und gleichzeitig die negativen Effekte auf Mensch und Umwelt zu minimieren.

Mobilität zu gewährleisten definiert auch die breite Ausrichtung der österreichischen Verkehrspolitik, die räumliche, soziale und wirtschaftliche Strukturen nicht nur berücksichtigt, sondern vor allem den Anspruch erhebt, diese mitzugestalten.

Für die grundsätzliche Ausrichtung der österreichischen Verkehrspolitik hat das *bmvit* zehn Leitlinien formuliert.

1. Für leistbare Mobilität

Mobilität ist eine Kostenfrage. Da es in unserer Gesellschaft unabdingbar ist, sich fortbewegen zu können, muss Mobilität leistbar gestaltet sein. Die österreichische Verkehrspolitik kann die Kosten des motorisierten Individualverkehrs aufgrund internationaler Entwicklungen (zum Beispiel Ölpreis) nur beschränkt beeinflussen und achtet auf Kostenwahrheit im Straßenverkehr. Insofern sieht die österreichische Verkehrspolitik den öffentlichen Verkehr als Element der Daseinsvorsorge und als Schlüssel, um leistbare Mobilität sicherzustellen. Sie setzt deshalb auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und die intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel. Es soll gewährleistet bleiben, dass der öffentliche Verkehr über die allgemeine Inflation hinaus nicht teurer wird. Darüber hinaus sind Preisreduktionen für DauerkundInnen wie zum Beispiel bei den *Wiener Linien* bzw. der *ÖBB* zu begrüßen.

2. Für sichere Mobilität

Alle VerkehrsteilnehmerInnen wollen ihre Wege sicher hinter sich bringen. Damit ist Sicherheit *der* Dauerbrenner, wenn es um die Frage geht, wie das Verkehrssystem der Zukunft ausgestaltet sein soll. Sie betrifft nicht nur Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs, FußgängerInnen, RadfahrerInnen oder AutofahrerInnen, sondern zum Beispiel auch Infrastrukturerhalter bzw. MitarbeiterInnen von Verkehrsdienstleistern. Sicherheit ist auch wichtig, wenn es um Lkw auf Österreichs Straßen bzw. um Transportgut und Waren geht. Die österreichische Verkehrspolitik bekennt sich dazu, die Sicherheit deutlich erhöhen zu wollen. Ein Indikator dafür ist die Reduktion der Zahl der Verkehrstoten. Langfristig soll die Zahl der Verkehrstoten gegen null (*Vision Zero*⁵) reduziert werden.

3. Für nachhaltige Verkehrspolitik

Verkehrspolitik beschäftigt sich heute mehr denn je mit den negativen Folgen auf Mensch und Umwelt. Deshalb müssen gezielte Investitionen in nachhaltigen Verkehr erfolgen. Die verkehrspolitischen Maßnahmen müssen auf die beschränkt vorhandenen Ressourcen Rücksicht nehmen und ökologisch, ökonomisch sowie sozial ausgewogen sein.

4. Für ein leistungsfähiges Verkehrssystem

Österreich verfügt über ein leistungsfähiges, sicheres und leistbares Verkehrssystem, das in der Lage ist, Nachfragespitzen abzufangen. Von Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf den drei Hauptachsen – der Westachse, der Südachse und der Brennerachse – werden ganze Generationen profitieren. Ebenso bezahlt machen sich die bedarfsgerechten Investitionen in die Straßeninfrastruktur: Das hochrangige Straßennetz ist auch im internationalen Vergleich gut ausgebaut, sehr leistungsfähig und sicher. Die österreichische Verkehrspolitik legt einen Schwerpunkt darauf, das Verkehrssystem ständig weiterzuentwickeln und zu optimieren.

⁵ Die Vision Zero ist das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten gegen null zu reduzieren. Sie hat ihren Ursprung in Schweden und wurde in den 1990er-Jahren entwickelt.

5. Für ein zuverlässiges Verkehrssystem

Zuverlässiger Betrieb der Infrastruktur ist die Basis für ein zuverlässiges Verkehrsangebot. Das ist nicht nur für den Güterverkehr wichtig, sondern auch zunehmend für den Personenverkehr, weil flexible Beschäftigungsformen und verschiedene Freizeitaktivitäten komplexe Wegemuster fördern und somit der Anspruch an zuverlässige Reisezeiten hoch ist. Das österreichische Verkehrssystem verfügt über hochwertige Verkehrsinfrastruktur. Auch bei dessen Weiterentwicklung genießt Zuverlässigkeit hohe Priorität.

6. Für passgenaue Verkehrsinformation

Verkehr erfährt immer bessere Vernetzung – dementsprechend wertvoll ist gut nutzbare Information, die über Wegeketten und ihre Kosten passgenau Aufschluss gibt. Denn Information bedeutet auch, zwischen Alternativen wählen zu können und so individuelle Mobilität den Kosten und möglichen Belastungen anpassen zu können.

Die technischen Möglichkeiten für ein umfassendes Informationssystem sind mittlerweile geschaffen, und so kann Verkehrsinformation in Echtzeit zukünftig dazu beitragen, dass die VerkehrsteilnehmerInnen den für sie besten und passenden Weg wählen.

7. Für transparente Verkehrspolitik

Die österreichische Verkehrspolitik verfolgt den Ansatz, Entscheidungen transparent zu gestalten und Betroffene und Anspruchsgruppen bestmöglich einzubinden. Das erhöht die Akzeptanz und das Verständnis für verkehrspolitische Entscheidungen. Transparenz wird auch künftig eine zentrale verkehrspolitische Leitlinie sein.

8. Für partizipative Verkehrspolitik

Gute Verkehrspolitik ist nah an den Bedürfnissen und Anliegen der VerkehrsteilnehmerInnen und fördert deren Teilhabe. Insbesondere in der Infrastrukturplanung sind die Rechte Betroffener gemäß internationalen Standards verankert und gewährleistet. Die österreichische Verkehrspolitik bekennt sich dazu, sich für das gegenseitige Verständnis von ProjektinitiatorInnen und Betroffenen bzw. von NutzerInnen und AnbieterInnen einzusetzen.

9. Für kooperative Verkehrspolitik

Die österreichische Verkehrspolitik baut auf ein konstruktives Miteinander der unterschiedlichen Kompetenzebenen: Denn sowohl die Bundes- als auch die Landes- und Gemeindeebene sowie auch Private, Vereine und NGOs haben Einfluss auf die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems. Es ist Gebot der Stunde, ein engeres Zusammenspiel von Flächenwidmung, Bebauung, Raumordnung, Infrastrukturausbau und Verkehrsangeboten zu forcieren.

10. Für ein vorhersehbares und planbares Verkehrssystem

Die verkehrspolitischen Vorhaben müssen für alle Beteiligten und Betroffenen vorhersehbar und planbar sein. Deshalb hat die österreichische Verkehrspolitik in den vergangenen Jahren einen zentralen Schwerpunkt darauf gelegt, klare strategische Ziele und Vorgaben zu formulieren und zugänglich zu machen.

Transparenz als zentrale verkehrspolitische Leitlinie

Engeres Zusammenspiel von Flächenwidmung, Bebauung, Raumordnung, Infrastrukturausbau und Verkehrsangeboten

1.4 Verkehrspolitik im Wechselspiel mit anderen Politikfeldern

Die österreichische Verkehrspolitik bekennt sich zu einem vernetzten und umfassenden Mobilitätsbegriff. Schnittstellen und Wechselwirkungen ergeben sich im Speziellen zu folgenden Politikfeldern:

- **Raumordnungspolitik:** Raumstruktur und Verkehr bilden ein komplexes Wechselspiel mit enger Vernetzung. Dieses Zusammenspiel sollte bestmöglich koordiniert werden und erfordert kluge Planung, um negative Auswirkungen von Verkehr zu reduzieren. Über die intelligente Beeinflussung der Standortwahl für Wohnen, Arbeiten oder die Entwicklung von Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten ist es möglich, die räumlichen Strukturen zu optimieren.
- **Finanzpolitik:** Fiskalische Weichenstellungen haben weitreichende gesamtgesellschaftliche Konsequenzen und üben konkrete Lenkungseffekte im Verkehrsbereich aus. Beispiele dafür sind die Pendlerpauschale, die Mineralölsteuer bzw. Förderungen für den öffentlichen Verkehr.
- **Rechtspolitik:** Tragfähige und von den Grundprinzipien der Verfassung abgeleitete rechtliche Grundlagen sind die Voraussetzungen, dass Verkehr und Mobilität überhaupt funktionieren können. Als Beispiele seien die unionsrechtlichen Grundfreiheiten des freien Güter- und Personenverkehrs genannt.
- **Sozialpolitik:** Leistbare Mobilität ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe sowohl auf beruflicher als auch auf privater Ebene. Förderungen und Beihilfen sind dabei Stellschrauben solidarischer Mobilitätspolitik.
- **FTI-Politik:** Forschung, Technologie und Innovation (FTI) sind zentrale Faktoren, um das Verkehrssystem zuverlässiger und nachhaltiger zu gestalten. Dazu tragen nicht nur technologische, sondern auch soziale und organisatorische Innovationen bei.
- **Arbeitsmarktpolitik:** Mobilitätsangebote sind eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren des Arbeitsmarktes. Darüber hinaus tragen gezielte FTI-Politik sowie der Bau von Verkehrsinfrastruktur wesentlich dazu bei, Arbeitsplätze zu schaffen bzw. abzusichern.
- **Umweltpolitik:** Mobilität kann nicht losgelöst von der Umwelt funktionieren und daher muss Verkehrspolitik allfällige negative Umweltfolgen stets mitberücksichtigen und so weit wie möglich reduzieren.
- **Gesundheitspolitik:** Die Wechselwirkung zwischen Verkehrs- und Gesundheitspolitik kann sowohl positive als auch negative Ausprägungen mit sich bringen. Mobilität kann wie im Fall von Radfahren oder Zufußgehen gesund sein, kann aber auch durch Emissionen, Unfälle etc. die Gesundheit gefährden. Insofern muss eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik den Gesundheitsaspekt ständig mitdenken.
- **Energiepolitik:** Jegliche Art der Bewegung ist mit dem Umsatz von Energie verbunden. Der Verkehrssektor ist der größte Energieverbraucher in Österreich. Deshalb ist Verkehrspolitik stets besonders eng mit Energiefragen verknüpft.
- **Standortpolitik:** Eine stark exportorientierte Volkswirtschaft wie die österreichische ist auf leistungsfähige, verlässliche und konkurrenzfähige Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen angewiesen, die vernünftige Verkehrswege bieten.

Verkehrspolitik ist mit anderen Politikfeldern eng vernetzt

1.5 Die Kompetenzverteilung im Politikfeld Verkehr

Die Verkehrsagenden sind auf unterschiedliche Institutionen und Gebietskörperschaften verteilt. Das *bmvt* ist für die grundsätzliche Ausrichtung sowie die strategische Planung der österreichischen Verkehrspolitik, für die hochrangige Straßen- und Schieneninfrastruktur und eine Reihe von regulatorischen und Verwaltungsaufgaben für Straße, Schiene, Luftfahrt und Binnenschifffahrt zuständig. Insbesondere ist das *bmvt* in diesen Feldern auch unmittelbar oder mittelbar zuständige Verwaltungsbehörde. Ebenso ist die Förderung von Forschung, Technologie und Innovation im Bereich Verkehr und Mobilität eine essenzielle Aufgabe des *bmvt*.

Das *bmvt* versteht es nicht nur als Auftrag, strategische Leitlinien zu definieren, sondern auch die Zusammenarbeit und Koordinierung der beteiligten Stellen voranzutreiben.

Die *Europäische Kommission* überwacht die Einhaltung der europäischen gesetzlichen Regelungen im Verkehrsbereich. Das umfasst zum Beispiel ein breites Spektrum technischer Normen (unter anderem Abgaswerte von Motoren), organisatorische Fragen wie die Schienenmarktliberalisierung und Vorgaben für die Einhebung von Steuern und Mauten (wie die *Wegekostenrichtlinie*⁶). Des Weiteren erarbeitet sie neue Gesetzesvorschläge, strategische Vorgaben für die Entwicklung des Verkehrssektors, dargelegt im EU-Weißbuch Verkehr, und unterstützt Forschung, Technologie und Innovation in diesem Bereich.

Weitere Kompetenzen im Verkehrsbereich haben das *Bundesministerium für Finanzen (BMF)*, das alle steuerlichen Aspekte des Verkehrssektors verantwortet, wie zum Beispiel die Mineralölsteuer, die Pendlerpauschale bzw. die Normverbrauchsabgabe (NoVA), das *Bundesministerium für Inneres (BMI)*, das über die Bundespolizei für fast alle Verkehrskontrollen, Geschwindigkeitskontrollen sowie auch in Kooperation mit der *Bundesanstalt für Verkehr* für technische Unterwegskontrollen zuständig ist. Dazu kommt das *Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW)*, das für die Umsetzung der gesetzlichen Rahmenbedingungen im Umweltbereich (zum Beispiel Klimaschutz, lokale Luftverschmutzung etc.) verantwortlich ist.

Eine wichtige Rolle kommt den Bundesländern zu, die für eine Reihe von Aufgaben von Straßenbau und -erhaltung bis zur Umsetzung von Umweltvorschriften verantwortlich zeichnen. Seit der Kompetenzübertragung der Bundesstraßen „B“ im Jahr 2002 fällt das gesamte niederrangige Straßennetz in die Verantwortung der Länder und Gemeinden. Dazu gehören die ehemaligen Bundesstraßen mit dem Kürzel „B“, Landes- und Gemeindestraßen. Ebenso befindet sich die für verkehrspolitische Entwicklungen maßgebliche Raumordnung im Kompetenzbereich von Ländern und Gemeinden. Darüber hinaus betreiben Länder und Gemeinden auch regionale Bahnstrecken und erfüllen unter anderem im Weg der Verkehrsverbünde eine wichtige Funktion im Nah- und Regionalverkehr.

Von Bedeutung sind ebenso Bezirkshauptmannschaften, die zum Beispiel als Genehmigungsinstanz für manche Verkehrsinfrastrukturprojekte in Erscheinung treten, sowie Gemeinden, die für den öffentlichen Nahverkehr sowie den Bau und die Erhaltung lokaler Verkehrsinfrastruktur bzw. die Verkehrsinformation vor Ort zuständig sind. Besondere Bedeutung haben Gemeinden als Besteller von Nahverkehr bzw. in ihrer Rolle in Verkehrsverbänden.

Im Bereich der Infrastruktur und anderen Bereichen wurden Verantwortlichkeiten des Bundes bzw. der Länder an Gesellschaften im öffentlichen Eigentum ausgelagert. Dazu gehören zum Beispiel die *ÖBB-Infrastruktur AG*, die für die Instandhaltung, die Errichtung bzw. Modernisierung und den Betrieb der meisten Bahnstrecken verantwortlich ist, oder die *Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG (ASFINAG)*, die hochrangige Autobahnen und Schnellstraßen errichtet, instand hält und betreibt.

6 Die Wegekostenrichtlinie (offiziell „Eurovignette-Richtlinie“) regelt EU-weit die Möglichkeiten zur kilometerabhängigen Bemannung für Lkw.

bmvt koordiniert
Zusammenarbeit der
beteiligten Stellen



Link zu
EU-Weißbuch Verkehr
www.eur-lex.europa.eu

Wichtige verkehrspolitische Rolle
von Ländern
und Gemeinden



Fakten zur
Kompetenzverteilung im
Verkehrsbereich
www.bmvt.gv.at/gvp/allgemein



2 Verkehr in Österreich: Ausgangslage und Blick in die Zukunft

2.1 Infrastruktur – die Basis unseres Verkehrsnetzes

Schiene	18
Straße	19
Siedlungs- und Raumstruktur	20

2.2 Verkehrsaufkommen in Österreich

Personenverkehr	22
Güterverkehr	24

2.3 Soziales – leistbare und bedarfsgerechte Mobilität für alle

25

2.4 Sicherheit – Unfallentwicklung im Straßenverkehr und Gegenmaßnahmen

Analyse von Unfällen	27
Kosten von Unfällen	29

2.5 Umwelt – Klimaschutz, Luftgüte und Lärmverminderung

Problemkreis Klima	31
Problemkreis Luftschadstoffe	32
Problemkreis Lärm	33

2.6 Effizienz als Notwendigkeit und Herausforderung

Physische und natürliche Ressourcen	35
Steigerung der Effizienz	36

2.7 Herausforderungen und Prognosen

Prognosen	38
Fazit	39

2 Verkehr in Österreich: Ausgangslage und Blick in die Zukunft

2.1 Infrastruktur – die Basis unseres Verkehrsnetzes

Österreich verfügt über ein im europäischen Vergleich besonders dichtes, leistungsfähiges und modernes Schienen- und Straßennetz sowie über einen bedeutenden internationalen Flughafen und einen ausgezeichnet ausgebauten Teil der internationalen Wasserstraße Donau.

- Das österreichische Schienennetz umfasst rund 5.800 Kilometer, 3.500 davon sind hochrangige Strecken.
- Mit einer Gesamtlänge von rund 125.000 Kilometern würde das österreichische Straßennetz mehr als drei Mal rund um den Äquator reichen. Rund 2.200 Kilometer Schnellstraßen und Autobahnen fallen in den Kompetenzbereich des Bundes. Die Landesstraßen – darunter auch die ehemaligen „Bundesstraßen“ mit dem Kürzel „B“ – machen 33.600 Kilometer aus und gehören zum Kompetenzbereich der Länder. Die Gemeindestraßen sind summa summarum rund 88.700 Kilometer lang.
- Der österreichische Teil der zentralen europäischen Binnenwasserstraße vom Atlantik über den Rhein, den Main und die Donau bis zum Schwarzen Meer erstreckt sich über rund 300 Kilometer zwischen Passau und Bratislava. Trotz der natürlichen Wasserschwankungen ist dieser Teil der Wasserstraße aufgrund der guten Instandhaltungsarbeiten an durchschnittlich 359 Tagen im Jahr für die Schifffahrt verfügbar.
- Der Flughafen Wien ist das führende europäische Drehkreuz für die Region Osteuropa. 73 Airlines fliegen von Wien aus 174 Destinationen an, 2011 wurden 21,1 Millionen Passagiere gezählt und 280.000 Tonnen Fracht transportiert.

Eingebettet ist diese Infrastruktur in das europäische System der *Transeuropäischen Netze (TEN-V)*. Österreich liegt dabei im Zentrum von drei der wichtigsten europäischen Verkehrskorridore: der Brennerachse, der Donauachse und der Baltisch-Adriatischen Achse. Die beiden letzteren verlaufen in Österreich entlang der West- und Südstrecke.

Zukunft Schiene – Infrastruktur für die kommenden Jahrzehnte schaffen

Die österreichische Verkehrspolitik formuliert genaue Vorgaben, wie das Schienennetz im Jahr 2025 und darüber hinaus aussehen soll. Diese sind im sogenannten *Zielnetz 2025+*, dem Masterplan für die Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur in Österreich, beschrieben.⁷ Damit liegt erstmals ein durchgängiges Gesamtkonzept für die Entwicklung der Bahninfrastruktur in Österreich vor, das Gebietskörperschaften, Unternehmen und anderen Akteuren langfristige Planungssicherheit bietet. Es beruht auf international anerkannten, wissenschaftlichen Kriterien und wurde von ExpertInnen der ÖBB und des *bmvit* gemeinsam mit externen VerkehrsplanerInnen erarbeitet. Das Papier ist die Grundlage für die Stärkung der Marktposition der Schiene durch mehr Streckenkapazität und kürzere Fahrzeiten. Es bestimmt aber auch, wie sich die Bahn als Massenverkehrsmittel bedarfsgerecht in das Gesamtsystem des österreichischen Personen- und Güterverkehrs einfügt und legt daher konkrete Maßstäbe für die Beibehaltung, den Ausbau oder die Übertragung bestimmter Teile des Schienennetzes vor (siehe Kapitel 3 und 4). Insgesamt wird mit der Umsetzung dieser Strategie auch die Wirtschaftlichkeit der Bahninfrastruktur verbessert.

Für die KundInnen leistet das *Zielnetz 2025+* daher einen Beitrag zu unkomplizierter, umweltfreundlicher und leistbarer Mobilität in ganz Österreich. Konkret heißt das:



Fakten zur
Infrastrukturpolitik unter
[www.bmvit.gv.at/
gvp/infrastruktur](http://www.bmvit.gv.at/gvp/infrastruktur)

Stärkung der
Marktposition
der Schiene



Link zum *Zielnetz 2025+*
[www.oebb.at/
zukunftbahn](http://www.oebb.at/zukunftbahn)

⁷ Zielnetz 2025+: vgl. www.oebb.at/zukunftbahn

- Basis für mehr Angebote im Fernverkehr und für PendlerInnen im Nahverkehr
- kürzere Fahrzeiten
- mehr Komfort durch modernst ausgerüstete Bahnstrecken
- über 100 attraktive neue bzw. modernisierte Bahnhöfe in ganz Österreich
- Basis für die Einführung eines Taktverkehrs mit optimal verknüpften Verbindungen

Das *Zielnetz 2025+* wird durch Rahmenpläne mit genauen Zeitplänen und klarer Finanzierung umgesetzt und bildet den grundlegenden Plan für die Schieneninfrastruktur der kommenden 100 Jahre.

Im von der österreichischen Bundesregierung beschlossenen *ÖBB-Rahmenplan 2013–2018* (siehe Kapitel 4.1, S. 53) finden sich einerseits die konkreten Ausbauprojekte der großen Achsen, andererseits die Bahnhofsoffensive, der Ausbau von Güterterminals wie auch die wichtige Bestandssanierung. Dieser Rahmenplan ist für sechs Jahre gültig und wird jährlich um ein Jahr fortgeschrieben. Die Aufnahme neuer Projekte aus dem *Zielnetz 2025+* wird dabei jeweils mit dem *BMF* vereinbart.

Straße – klare Regeln für Bau und Erhalt festlegen

Die Verantwortung für Errichtung, Betrieb und Finanzierung der hochrangigen Straßeninfrastruktur liegt bei der *ASFINAG*, einer privatrechtlich organisierten Aktiengesellschaft, die zu 100 Prozent im Bundeseigentum steht. Dieses Modell ist mittlerweile international als Vorzeigemodell anerkannt.

Welche hochrangigen Straßen von der *ASFINAG* errichtet und betrieben werden, wird auf Basis des österreichischen *Bundesstraßengesetzes* festgelegt. Auf dieser Basis werden zwischen Bundesregierung und *ASFINAG* Investitionsprogramme festgelegt. Diese Investitionsprogramme laufen über einen Zeitraum von sechs Jahren, derzeit das *ASFINAG-Bauprogramm 2013–2018* (siehe Kapitel 4.1, S. 55).

Neubauvorhaben werden nach Prioritäten gereiht, die an folgenden Parametern gemessen werden:

- Wie ist die funktionale Bedeutung der Strecke (werden zum Beispiel Landeshauptstädte miteinander verbunden)?
- Ist die Straße für den Verkehr erforderlich? Leistet sie einen Beitrag zur Verkehrssicherheit?
- Ist die Straße wirtschaftlich?
- Welche Bedeutung hat die Straße für den Durchzugsverkehr?
- Wird damit eine Lücke im bestehenden Bundesverkehrswegenetz geschlossen?
- Gibt es eine ausreichend hohe Verkehrsnachfrage?

Der Neubau und die Instandhaltung des hochrangigen Straßennetzes werden zur Gänze durch das Einheben folgender Mauten finanziert:

- fahrleistungsabhängige Lkw-Maut (Road Pricing) für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen
- Vignettenpflicht für Fahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht unter 3,5 Tonnen
- Sondermaut für bestimmte Bergstrecken

Der Neubau und die Instandhaltung der Landesstraßen „B“ und „L“ und der Gemeindestraßen werden (mit wenigen Ausnahmen) aus den regulären Budgets der jeweiligen Gebietskörperschaften finanziert.

Zielnetz 2025+:
zukunftsorientierte
Bahninfrastruktur



Link zu *ASFINAG*-
Bauprogramm
[www.asfinag.at/
unternehmen/
bauprogramm](http://www.asfinag.at/unternehmen/bauprogramm)

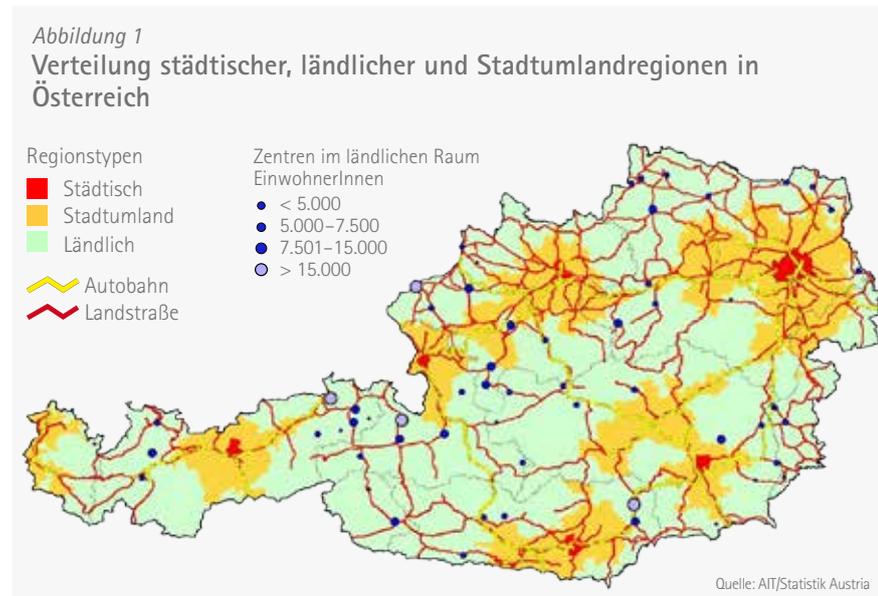
Straße: Neubauvor-
haben werden nach
Prioritäten gereiht



Fakten zu Raumordnung
und Verkehr
[www.bmvit.gv.at/gvp/
allgemein](http://www.bmvit.gv.at/gvp/allgemein)

Siedlungs- und Raumstruktur – regionale Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen

Die österreichische Verkehrspolitik steht vor regional unterschiedlichen Herausforderungen. Denn für die rund 2,3 Millionen EinwohnerInnen in Städten ergeben sich deutlich andere Mobilitätsanforderungen als für die 3,4 Millionen in Stadtumlandregionen bzw. die 2,3 Millionen in ländlichen Regionen. → siehe Abbildung 1



Städtischer Bereich – multimodales Mobilitätsverhalten fördern

Ein strategischer Kernpunkt in der österreichischen Mobilitätspolitik ist die Förderung multimodalen Mobilitätsverhaltens im Alltag: Das heißt, Wege sollen durch die sinnvolle Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel zurückgelegt werden.

Das ist insbesondere im städtischen Gebiet relativ gut umsetzbar. Die neuesten Entwicklungen in den Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) erleichtern diesen Schritt, da Wege heute leichter multimodal geplant werden können. Sich in dicht verbauten Gebieten multimodal weiterzubewegen, ist kurz- und mittelfristig für Energie und Umwelt effizienter, als weiterhin überwiegend die Wege mit dem Pkw zurückzulegen, selbst wenn die verfügbaren Autos durch den technischen Fortschritt immer weniger Energie verbrauchen und Emissionen ausstoßen. Denn auch Zero-Emission-Fahrzeuge würden das Problem des Platzbedarfs in Stadtzentren nicht lösen.

Stadtumlandgebiete – Abstimmung politischer und administrativer Akteure anpeilen

Deutlich andere Herausforderungen wird es in Stadtumlandgebieten geben: Dort ziehen vor allem Personen im Haupterwerbsalter zu, außerdem ist die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsort größer als in den städtischen Zentren, was mehr Mobilität erfordert. Durch die starken Bevölkerungszuwächse kann auch das Potenzial für die Nutzung öffentlicher Verkehrssysteme wachsen. Dafür wird es aber notwendig sein, Raum- und Verkehrsstrukturen verstärkt aufeinander abzustimmen, damit der Individualverkehr und seine negativen Auswirkungen nicht weiter zunehmen. Die Herausforderung ist also, die verantwortlichen politischen und administrativen Akteure bestmöglich aufeinander abzustimmen.

Stadt: sinnvolle
Verknüpfung
verschiedener
Verkehrsmittel

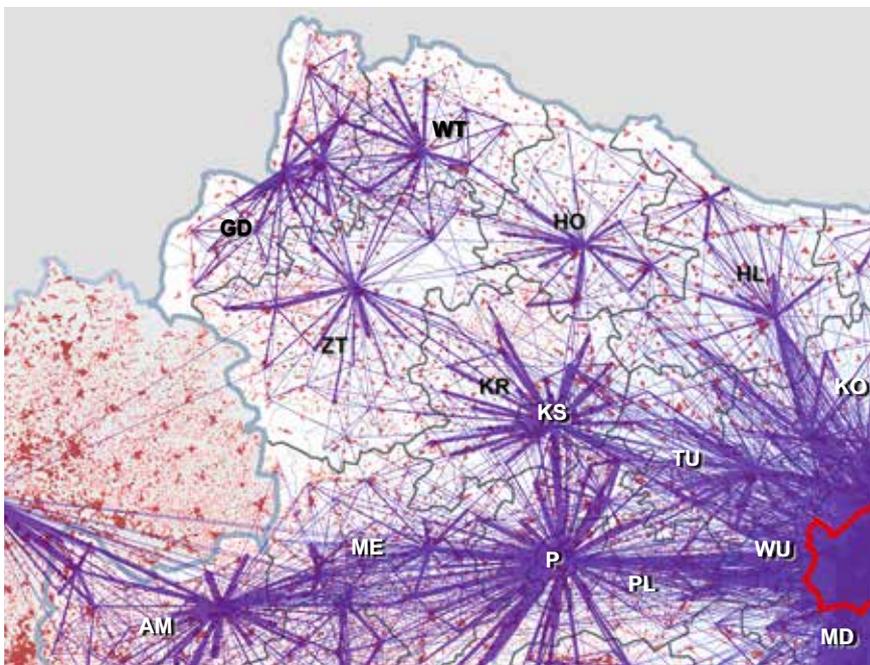
Ländliche Regionen – öffentlichen Verkehr bedarfsgerecht planen

Hinzu kommen die spezifischen Anforderungen in ländlichen, zersiedelten Regionen. Die Effizienz öffentlicher Massenverkehrsmittel wie des Schienenverkehrs stößt in diesen Gebieten oft an Grenzen, denn der öffentliche Verkehr muss bedarfsgerecht und systemadäquat sein.

Besonders deutlich werden diese Herausforderungen am Beispiel der PendlerInnenströme im Nordwesten Niederösterreichs und im Westen Wiens. Dieses Gebiet umfasst sowohl städtische Gebiete (St. Pölten, Wien) als auch städtisches Umland und dünn besiedelte ländliche Gebiete. Ein Großteil der Ströme zeigt tägliche Bewegungen zwischen fünf und 100 Personen. Diese verlaufen jedoch keineswegs nur in Richtung größerer Städte, sondern auch sternförmig zu und von lokalen Zentren wie Horn (6.500 EinwohnerInnen) und Gmünd (5.400 EinwohnerInnen). → siehe *Abbildung 2*

Abbildung 2

Tägliche PendlerInnenströme nach Siedlungseinheiten



Quelle: Landesstatistik des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung/Statistik Austria

Zielnetz 2025+: Antworten auf verkehrspolitische Herausforderungen

Das Zielnetz 2025+ legt dar, welche Rolle der Schienenverkehr unter den verschiedenen räumlichen Voraussetzungen spielen kann: Dort, wo zu wenige Menschen leben bzw. zu wenige Güter vorhanden sind und deshalb nicht genug Nachfrage herrscht, kann die Bahn nicht effizient sein. Dann erweisen sich oft flexible Verkehrsmittel wie zum Beispiel Busse oder Mikro-ÖV-Systeme⁸ bzw. Lkw als effizienter und umweltfreundlicher.

Das Zielnetz 2025+ formuliert dafür klare Vorgaben: Im Personenverkehr gilt für das System Schiene ein Potenzial pro Strecke von rund 2.000 Fahrgästen pro Tag. Wird dieses Potenzial nicht erreicht, kann die Bahn als Verkehrsmittel nicht optimal ausgenutzt werden. Für den Güterverkehr ist diese Grenze bei 250.000 Tonnen Güter pro Jahr angesiedelt. Liegen die Potenziale unter diesen Grenzen, stehen die Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln in keiner sinnvollen Relation zum Nutzen.

⁸ Mikro-ÖV-Systeme sind bedarfsorientierte Verkehrssysteme, die in dünn besiedelten Gemeinden angewendet werden, um Lücken im lokalen ÖV-Angebot zu schließen. Dazu gehören zum Beispiel Anruf-Sammeltaxis.

Stadumland:
bessere Abstimmung
von Raum- und
Verkehrsstruktur

Landregionen:
Herausforderung
PendlerInnenverkehr

Zielnetz 2025+
formuliert Vorgaben
für die optimale
Nutzung des
Systems Schiene



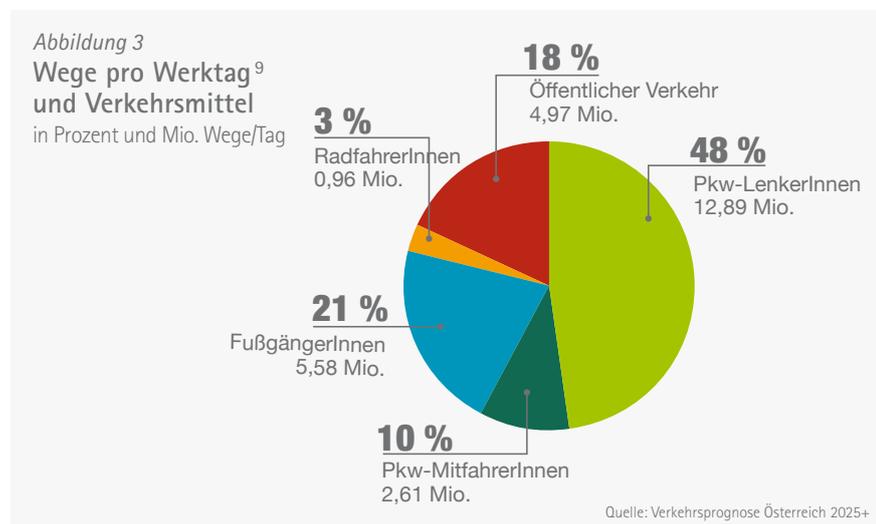
Fakten in der
Publikation
„Verkehr in Zahlen“
www.bmvit.gv.at/viz

2.2 Verkehrsaufkommen in Österreich – abhängig von regionalen und räumlichen Gegebenheiten

Das Verkehrsaufkommen in Österreich ist in hohem Maß von geografischen, räumlichen und wirtschaftsstrukturellen Gegebenheiten geprägt, die den Handlungsspielraum der Verkehrspolitik vorgeben.

Personenverkehr: kurze Wege, hohe Pkw-Nutzung, steigender Motorisierungsgrad

Der Personenverkehr in Österreich ist durch kurze Wege gekennzeichnet. Pro Werktag werden rund 27 Millionen Wege zurückgelegt. Für den Großteil der Wege nutzen die ÖsterreicherInnen den Pkw, 48 Prozent fahren selber, zehn Prozent sind MitfahrerInnen. 24 Prozent fahren mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß und 18 Prozent nutzen die öffentlichen Verkehrsmittel. → siehe Abbildung 3



53 Prozent davon sind kurze Wege innerhalb der Gemeinde- bzw. Stadtgrenzen („Binnenwege“). 47 Prozent der Wege führen in eine andere Gemeinde – und davon wiederum nur ein Prozent ins Ausland oder aus dem Ausland nach Österreich.

Die Verkehrsmittelwahl ist regional unterschiedlich. Im städtischen Bereich werden die öffentlichen Verkehrsmittel häufiger in Anspruch genommen als andere, im ländlichen Bereich liegt das Auto klar an der Spitze.

Die folgende Abbildung zeigt diese regionalen Unterschiede deutlich: So benutzen die NiederösterreicherInnen für zwei Drittel aller Wege den Pkw und nur zu 13 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel. In Wien hingegen liegt der öffentliche Verkehr mit 37 Prozent an der Spitze, gefolgt von Fuß- und Radverkehr (34 Prozent). Dass auf regionaler und lokaler Ebene trotzdem Potenzial für mehr öffentlichen bzw. Radverkehr gegeben ist, zeigt zum Beispiel der durch gezielte verkehrspolitische Maßnahmen hohe Anteil des Radverkehrs in Vorarlberg. → siehe Abbildung 4

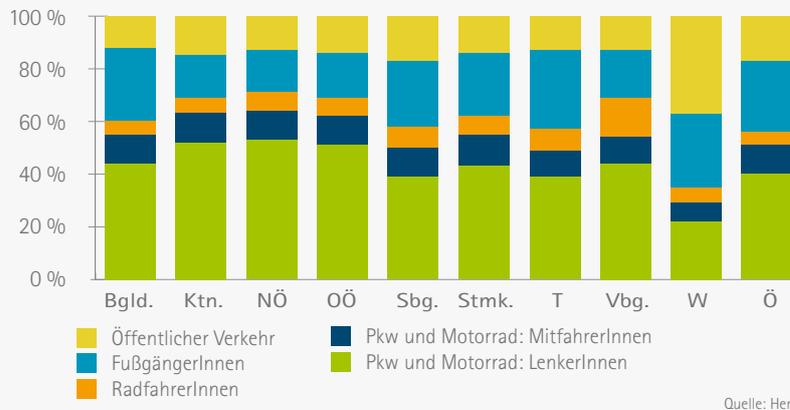
Große regionale
Unterschiede

Spitzenreiter in Wien:
öffentlicher Verkehr
mit 37 Prozent

Spitzenreiter in
Niederösterreich:
zwei Drittel aller
Wege mit dem Pkw

⁹ Anzahl der Wege unabhängig von der Länge

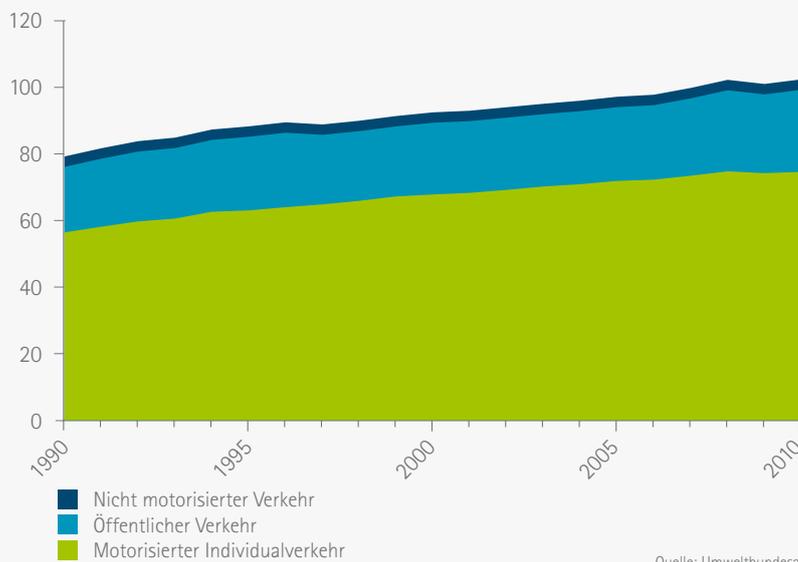
Abbildung 4
Anteil der Wege (Modal Split) nach Bundesländern
werktäglicher Personenverkehr in Prozent



Insgesamt werden in Österreich pro Jahr rund 102 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Es ist feststellbar, dass immer mehr ÖsterreicherInnen über einen Pkw bzw. ein Motorrad verfügen und dieses auch zum überwiegenden Anteil für ihre Wege nutzen. Derzeit werden 73 Prozent der Personenverkehrsleistung¹⁰ mit dem Pkw erbracht, 24 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln und drei Prozent zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad. Dieses Verhältnis ist in den vergangenen 20 Jahren im Grunde gleich geblieben.

➔ siehe Abbildung 5

Abbildung 5
Entwicklung der Personenverkehrsleistung in Österreich
in Mrd. Personenkilometern



Zusammenfassend lassen sich folgende Trends feststellen:

- ➔ Der Pkw ist das dominierende Verkehrsmittel außerhalb der Ballungsräume.
- ➔ Innerhalb der Ballungsräume geht der motorisierte Individualverkehr teilweise sogar zurück und der öffentliche Verkehr verzeichnet steigenden Zuspruch.
- ➔ Der Bahnverkehr gewinnt im Bereich der Mittel- und Langstrecke durch den Ausbau und die attraktivere Gestaltung der Hauptverkehrsachsen (siehe Weststrecke).
- ➔ Zuwächse verzeichnet der Bahnverkehr auch in den Ballungsräumen, so zum Beispiel die S-Bahnstrecken in und rund um Graz, Innsbruck, Wien, Salzburg und im Rheintal.

¹⁰ Kilometer, die alle VerkehrsteilnehmerInnen pro Jahr zurück legen

Potenzial für öffentlichen bzw. Radverkehr auf regionaler und lokaler Ebene



Fakten zum nicht motorisierten Verkehr
www.bmvit.gv.at/gvp/allgemein

Personenverkehrsleistung österreichweit:
Auto 73 Prozent
Öffentliche 24 Prozent
Fahrrad/zu Fuß drei Prozent



Fakten zur Verkehrsleistung Straße
www.bmvit.gv.at/gvp/allgemein

32 Prozent
Güterverkehrsanteil
auf der Schiene

**Güterverkehr: hoher Modal-Split-Anteil,
enge internationale Verflechtung**

Aufgrund der geografischen Lage und Größe Österreichs hat der internationale, grenzüberschreitende Güterverkehr einen hohen Anteil, nämlich über sämtliche Verkehrsträger hinweg rund zwei Drittel der Verkehrsleistung. Der von geringeren Transportweiten geprägte Binnenverkehr macht rund ein Drittel aus. → siehe Tabelle 1

Die Bahn kann in Österreich auf einen im internationalen und europäischen Vergleich hohen Anteil von 32 Prozent im Modal Split verweisen. Dieser Wert ist das eindeutige Resultat der österreichischen Verkehrspolitik, welche die klare strategische Zielsetzung verfolgt, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern (Verlagerungspolitik).

Tabelle 1
Güterverkehrsleistung 2010 in Österreich
in Mrd. Tonnenkilometern ¹¹

	Schiene	Straße	Schiff	Gesamt	
Binnenverkehr	5,2	15,2	0,1	20,5	33 %
Quell-/Zielverkehr	8,6	11,7	1,3	21,6	35 %
Transit	5,9	12,9	1,0	19,8	32 %
Gesamt	19,7	39,8	2,4	61,9	100 %
	32 %	64 %	4 %	100 %	

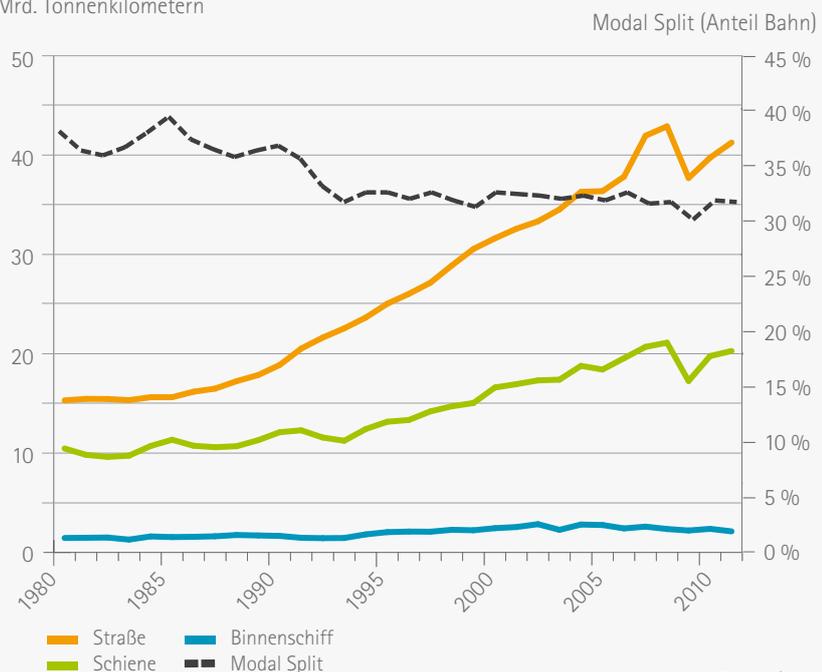
Quelle: Statistik Austria/bmvit



Fakten zur Verkehrsleistung Schiene
www.bmvit.gv.at/gvp/allgemein

Den höchsten Anteil von 40 Prozent erzielt die Bahn im grenzüberschreitenden Verkehr mit Quelle oder Ziel in Österreich. Dazu tragen auch verkehrspolitische Maßnahmen wie die Förderungen für den kombinierten Verkehr bzw. von Anschlussbahnen bei. Im Transitverkehr ist der Anteil des Bahnverkehrs mit 30 Prozent deutlich niedriger.

Abbildung 6
Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Österreich
in Mrd. Tonnenkilometern



11 Ein Tonnenkilometer ist der Transport einer Tonne Fracht einen Kilometer weit.

Insgesamt hat sich seit 1980 die Güterverkehrsleistung mit einem Plus von 130 Prozent mehr als verdoppelt, den höchsten Zuwachs verzeichnet die Straße mit einem Plus von 170 Prozent, auch die Schiene wuchs mit einer Verdoppelung deutlich, die Binnenwasserstraße um 50 Prozent. In der Phase zwischen 1985 und 1994 musste die Schiene aufgrund der Liberalisierung des Straßengüterverkehrs sowie der europäischen Integration Marktanteilsverluste hinnehmen. Hinzu kommt, dass der wirtschaftliche Strukturwandel dazu führte, dass die bahnaffine Grundstoffindustrie und der Agrarsektor Anteile verloren und verstärkt straßenaffine Güter produziert werden. Dennoch gelang es seit 1994, die Transportleistungen auf der Schiene deutlich zu steigern, und zwar von 12,42 Milliarden Tonnenkilometern auf 20,3 im Jahr 2011.

→ siehe Abbildung 6

Zusammenfassend lässt sich erkennen:

- Die österreichische Verlagerungspolitik von der Straße auf die Schiene zeigt Erfolg: Die Schiene verfügt über einen überproportional hohen Anteil von 32 Prozent im Modal Split.
- Die Güterverkehrsleistung stieg seit 1980 um mehr als das Doppelte.

2.3 Soziales – leistbare und bedarfsgerechte Mobilität für alle

Mobilität hat eine starke gesellschaftliche Komponente: Der Mobilitätsbedarf wird durch viele unterschiedliche Faktoren wie Demografie, Lebensstil, Bildung, Arbeit, Einkommen etc. beeinflusst. Daher sind auch die Herausforderungen auf den unterschiedlichsten Ebenen zu finden. Da zum Beispiel bei vielen Menschen die Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Arbeitsverhältnisse die Grenzen zwischen Berufs- und Privatleben zunehmend verwischt, wachsen die Anforderungen an die räumliche und zeitliche Verfügbarkeit der ArbeitnehmerInnen und somit auch an das Verkehrssystem: Die Wegeketten werden komplexer und flexibler.

Es muss daher gewährleistet werden, dass die Menschen auch weiterhin ihren Mobilitätsbedürfnissen nachkommen können. Die wichtigsten Faktoren sind dabei die Kosten des Verkehrs, die Erreichbarkeit und Anbindung an das Verkehrssystem und die bedarfsgerechte Gestaltung des Systems für unterschiedliche Gruppen.

- **Kosten:** Die Kosten des Verkehrs für die NutzerInnen sind von zentraler Bedeutung – sowohl für die VerkehrsteilnehmerInnen als auch für die Verkehrspolitik. Deshalb zielt die österreichische Verkehrspolitik darauf ab, dass öffentlicher Verkehr und die intermodale Nutzung von Verkehrsmitteln leistbar bleiben. Denn der öffentliche Verkehr ist nicht nur bequemer und umweltfreundlicher, sondern häufig auch günstiger als die Fahrt mit dem eigenen Pkw.

Das Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist, Mobilität leistbar zu gestalten. Das bedeutet, dass das günstige Preisniveau prinzipiell erhalten werden soll und Preissteigerungen im öffentlichen Verkehr die allgemeine Inflation nicht übersteigen sollen. Preisreduktionen für DauerkundInnen sind positiv zu beurteilen.

Das Auto kostet ...

Die Monatskarte für eine Pendlerin von Neusiedl am See nach Wien inklusive Benützung des gesamten innerstädtischen Verkehrs kostet 139,20 Euro. Alleine die Benzinkosten für die Fahrten nach Wien und retour machen mindestens 200 Euro aus. Rechnet man sämtliche Kosten, die mit den Pkw-Fahrten verbunden sind, zusammen, kommt man auf **940 Euro pro Monat, also das Siebenfache.**

Die Öffentlichen in Österreich sind günstig ...

Der öffentliche Verkehr ist in Österreich vergleichsweise günstig: Die Jahreskarte in Wien kostet 365 Euro, jene in Budapest 415 Euro, in Zürich 588 Euro, in Paris bereits 657 Euro und in Berlin zumindest 710 Euro. Wer in London öffentlich fahren möchte, zahlt sogar 1.456 Euro.

Stand 2012

Plus 130 Prozent
bei Güterverkehrs-
leistung seit 1980

Anforderungen
an räumliche
und zeitliche
Verfügbarkeit
wachsen

Mobilität muss
leistbar sein

Erreichbarkeit ist ein wichtiger Faktor für kostengünstigen öffentlichen Verkehr

- **Erreichbarkeit und Anbindung:** Ein weiterer wichtiger Faktor ist die Erreichbarkeit. Kostengünstiger öffentlicher Verkehr kann nur von jenen benützt werden, die eine entsprechende Anbindung haben, die räumlich nahe genug angesiedelt ist und ausreichend oft bedient wird. Die Frequenzen müssen so gestaltet sein, dass sich die VerkehrsteilnehmerInnen spezifische Bedürfnisse wie Arbeiten, Einkaufen, Freizeit etc. erfüllen können. In Zukunft werden diese Angebote stärker bedarfsgerecht ausgestaltet sein. Das heißt, zusätzlich zu regelmäßigen Angeboten werden künftig verstärkt zum Beispiel Anruf-Sammeltaxis in unmittelbarer Nähe der NutzerInnen eingesetzt, deren Frequenz gut individuell gestaltbar ist und die überschaubare und vertretbare Kosten verursachen.
- **Bedarfsgerechtigkeit:** Verschiedene gesellschaftliche Gruppen haben sehr unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. Die österreichische Verkehrspolitik hat es sich zur Aufgabe gemacht, in der Planung des Verkehrssystems insbesondere auch jene zu berücksichtigen, die spezielle Bedürfnisse haben, wie zum Beispiel ältere Menschen oder Menschen mit Behinderung.

Auf lange Sicht ist es auch aus sozialen Gesichtspunkten notwendig, Siedlungsstrukturen und Flächenwidmung nach gezielten Kriterien zu beeinflussen. Das ermöglicht der Bevölkerung entweder lokalen Zugang zu Arbeit, Bildung, Konsum etc. oder gute Anbindung durch öffentlichen Verkehr. Denn damit bleiben die Erreichbarkeit und Mobilität für alle zu vertretbaren Kosten gewährleistet.

2.4 Sicherheit – Unfallentwicklung im Straßenverkehr und Gegenmaßnahmen

Im Vergleich der fundamentalen Unfallparameter befindet sich Österreich im Mittelfeld der EU-27-Staaten; nimmt man die EU-15 als Ausgang, liegt Österreich um 15 Prozent schlechter als der Durchschnitt. Davon ausgehend machte die österreichische Verkehrspolitik jedoch enorme Fortschritte.

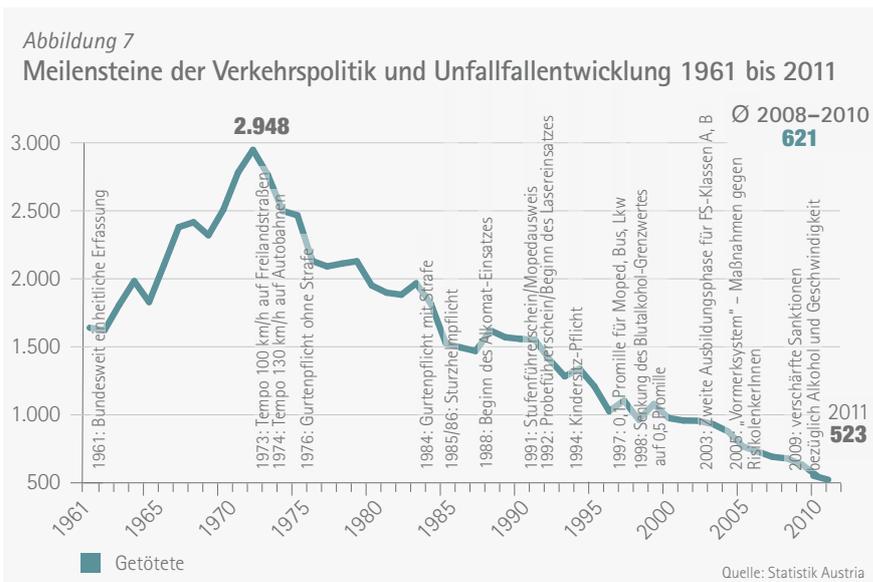


Fakten zur Verkehrssicherheit
www.bmvit.gv.at/gvp/sicher

Durch rechtzeitige Warnungen können Stauzonen umfahren und so Gefahren vermieden werden.



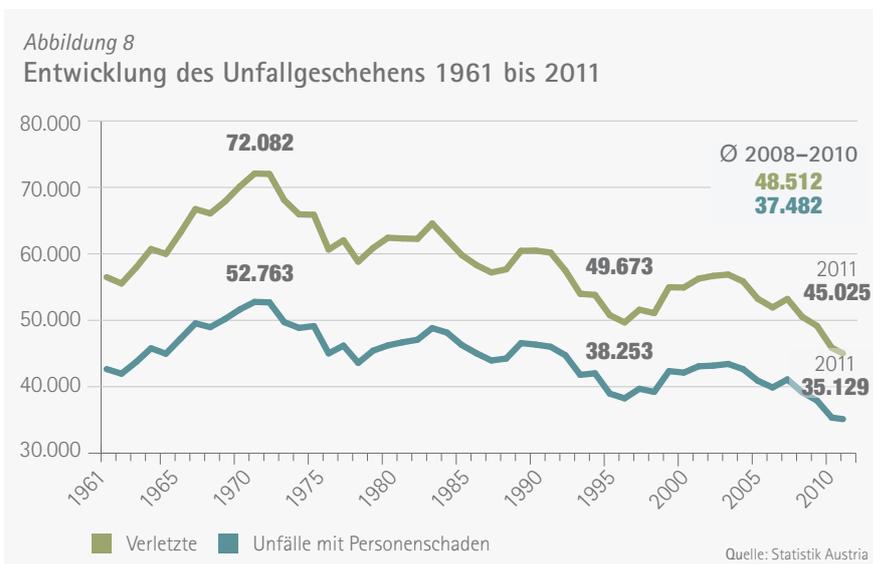
© ASFINAG



Analyse von Unfällen – Zahl der Unfallopfer minimieren

- ➔ Die Zahl der Verkehrstoten konnte von knapp 3.000 im Jahr 1972 auf 523 im Jahr 2011 reduziert werden. Das entspricht einem Minus von nahezu 83 Prozent.
- ➔ Drei Viertel der Verkehrstoten sind männlich.
- ➔ Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden veränderte sich trotz des starken Anstiegs des Verkehrsaufkommens im selben Zeitraum nur unwesentlich und lag 2011 bei ca. 35.000.
- ➔ Die Zahl der Verletzten betrug 2011 ca. 45.000 Personen, auch hier ist der überwiegende Teil der Verletzten (55 Prozent) männlich.
- ➔ Die Zahl dauerhaft behinderter Menschen ist nicht gesunken.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist zum Teil auf Maßnahmen der österreichischen Verkehrspolitik, zum Teil auf die höhere passive Sicherheit der Pkw bzw. die moderne Notfallmedizin zurückzuführen. Allein in den vergangenen Jahren waren deutliche Fortschritte zu verzeichnen. ➔ siehe Abbildung 7 und 8



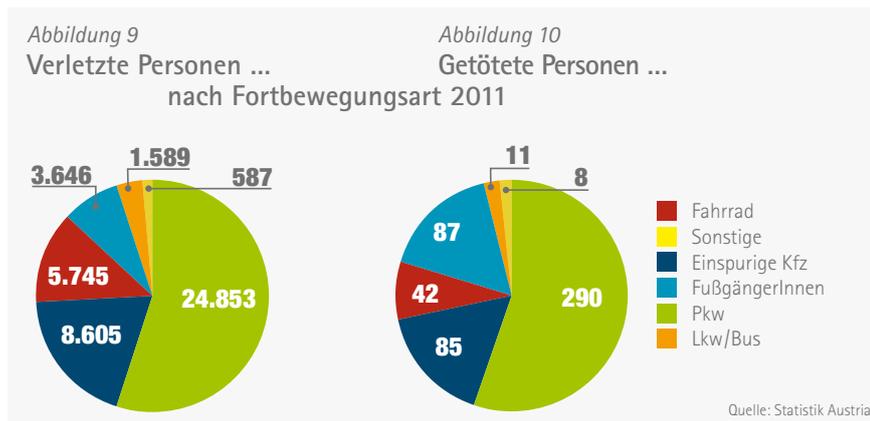
Verbesserung der Sicherheit durch Maßnahmen der österreichischen Verkehrspolitik

Unfälle nach Fortbewegungsart

Das Unfallgeschehen nach Art der Beteiligung veränderte sich in den vergangenen Jahren nur geringfügig:

- Mit 55 Prozent der Verletzten (24.853) und 55 Prozent der Getöteten (290) ist der Pkw auch 2011 nach wie vor das Verkehrsmittel mit den höchsten Opferzahlen, diese konnten am deutlichsten reduziert werden.
- 17 Prozent der Getöteten waren FußgängerInnen (87).
- 16 Prozent der Getöteten waren mit einspurigen Kfz unterwegs (85)
- Acht Prozent der tödlich Verunglückten waren RadfahrerInnen (42).

→ siehe Abbildungen 9 und 10



Betrachtet man weitere Entwicklungen der vergangenen zehn Jahre, so ereigneten sich 2011 im Vergleich zum Jahr 2002 um rund 8.000 Unfälle weniger und es gab um fast 12.000 weniger Verletzte. Der Rückgang der Unfallzahlen und jener der Verletzten beträgt damit zwischen 2002 und 2011 jeweils rund ein Fünftel. Die Zahl der Verkehrstoten konnte in diesem Zeitraum jedoch von 956 im Jahr 2002 beinahe halbiert werden (minus 45 Prozent). Diese positiven Ergebnisse sind auch eine Folge der konsequenten Umsetzung des *Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms*.

Risikofaktoren und Unfallursachen

Weiterhin tragen Männer das höhere Risiko im Straßenverkehr: Die im Straßenverkehr Verletzten waren zu 56 Prozent männlich, die Getöteten zu 74 Prozent. Die Hauptunfallursachen sind weiterhin nicht angepasste Fahrgeschwindigkeit, Vorrangverletzungen, Unachtsamkeiten bzw. riskantes Überholen. → siehe Tabelle 2

Tabelle 2

Hauptunfallursachen bei tödlichen Unfällen 2010

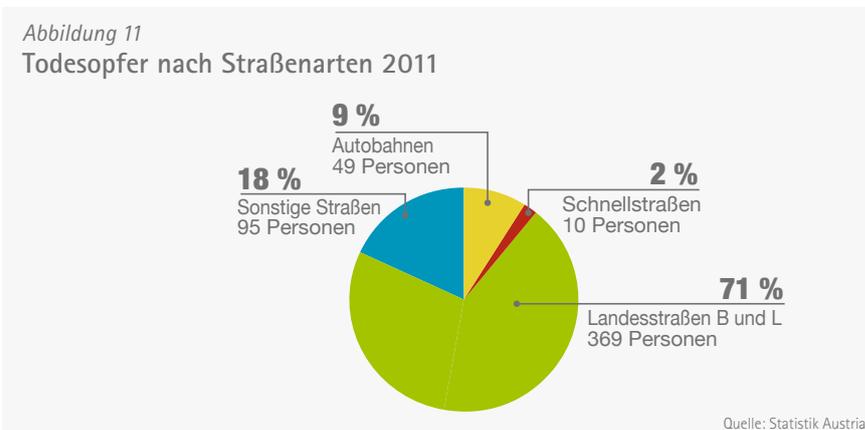
Vermutliche Hauptunfallursache	Anzahl	Anteile in %
nicht angepasste Geschwindigkeit	185	39,0
Vorrangverletzung	73	15,4
Unachtsamkeit, Ablenkung	58	12,2
Überholen	52	11,0
Fehlverhalten von FußgängerInnen	36	7,6
Alkohol	27	5,7
Übermüdung	26	5,5
Herz-, Kreislaufversagen	9	1,9
Technische Defekte	6	1,3
Sicherheitsabstand	2	0,4
Zusammen	474	100,0
Sonstige, unbekannt	41	
Insgesamt	515	

Quelle: Beobachtungsstelle Verkehrssicherheit

Rückgang von Unfällen und Verletzten zwischen 2002 und 2011 um ein Fünftel

Derzeit treten fast zwei Drittel aller Unfälle mit Personenschaden im Ortsgebiet auf, allerdings sterben aufgrund der höheren Geschwindigkeiten fast drei Viertel aller Unfallopfer im Freiland. Rund ein Drittel der tödlichen Unfälle entfallen auf Landesstraßen B, 20 Prozent auf Landesstraßen L. Autobahnen und Schnellstraßen verzeichnen einen Anteil von knapp über zehn Prozent bei den tödlichen Unfällen.

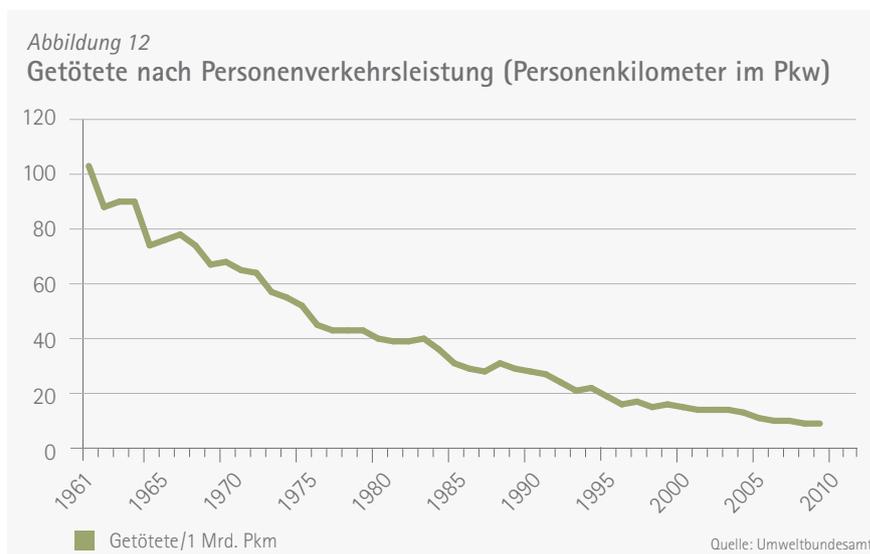
→ siehe Abbildung 11



Reduktion der Todesfälle bei Unfällen

Im Vergleich zur stark gestiegenen Verkehrsleistung und zum ebenso deutlich angewachsenen Pkw-Bestand seit den 1960er-Jahren ist die Reduktion der Verkehrstoten noch deutlicher sichtbar: Es ergibt sich eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten um über 90 Prozent.

→ siehe Abbildung 12



Kosten von Unfällen – immaterielle Kosten bedenken

In einem vom *Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (VSF)* finanzierten Projekt wurden die in Österreich durch Straßenverkehrsunfälle entstehenden Kosten berechnet. Dabei wurde erstmals der Gegenwert menschlichen Leids miteinbezogen. Diese sogenannten immateriellen Kosten wie körperliche und seelische Schmerzen, Schock, Leid, Angst, Verlust an Lebensfreude und Verminderung der Lebensqualität werden in der Ökonomie meist mit dem Zahlungsbereitschaftsansatz (willingness to pay) bewertet. Dabei machen die Kosten des menschlichen Leids fast die Hälfte der Unfallkosten aus (49 Prozent), die wichtigsten weiteren Kostenarten sind Kosten von Sachschäden (22 Prozent), der Verlust

Kosten des
menschlichen Leids
machen 49 Prozent
der Unfallkosten aus

Unfallkosten
belaufen sich
auf über sieben
Milliarden Euro

von Leistungspotenzial (18 Prozent), Verwaltungskosten bei Versicherungen (sieben Prozent) und Rechtskosten (zwei Prozent). Medizinische Behandlungskosten schlagen sich nur mit einem Prozent der Gesamtkosten zu Buche. Somit belaufen sich allein die im Erhebungsjahr 2008 entstandenen Unfallkosten auf über sieben Milliarden Euro. → *siehe Tabelle 3*

Tabelle 3

Volkswirtschaftliche Unfallkosten der Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2008 (inkl. Kosten menschlichen Leids)

in Euro

	Anzahl	Durchschnittliche Unfallkosten inkl. menschlichen Leids	Unfallkosten 2008
Getötete	679	2.950.000	2.000.000.000
Schwerverletzte	11.510	350.000	4.000.000.000
Leichtverletzte	39.011	25.000	1.000.000.000
Sachschaden pro Unfall mit Personenschaden	39.173	5.000	200.000.000
			7.200.000.000

Quelle: Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds

Die Analyse der Unfallzahlen und ihrer Trends war eine der zentralen Grundlagen für die Entwicklung des *Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms*. Zusammen mit der Analyse der Verhaltensdaten und der rechtlichen und institutionellen Rahmenbedingungen bildet sie die Basis für den dazugehörigen Maßnahmenkatalog.

2.5. Umwelt – für Klimaschutz, Luftgüte und Lärmverminderung sorgen

Gemeinsam mit Landwirtschaft, Industrie und Hausbrand hat der Verkehr einen entscheidenden Anteil an der Umweltbelastung. Unter den einzelnen Verkehrsträgern bringt vor allem der Straßenverkehr negative Auswirkungen mit sich. Da die Mobilität der Menschen und der Transport von Gütern nicht eingeschränkt werden sollen, zielt die österreichische Verkehrspolitik darauf ab, Güter- und Personenverkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger zu verlagern.

Im Personenverkehr werden mehr als die Hälfte der Wege mit dem Pkw/Motorrad zurückgelegt, knapp unter 20 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln und rund 30 Prozent nicht motorisiert.

Im Güterverkehr verfügt Österreich schon heute über einen sehr guten Wert beim Modal Split: 32 Prozent der Güter wurden 2011 mit der Bahn transportiert, im europäischen Schnitt sind es nur 15 Prozent. Ziel ist es, bis 2025 nach Ausbau der großen Bahnachsen und Terminals diesen Anteil in Österreich auf 40 Prozent zu steigern. Dazu sind neben angebotsseitigen Verbesserungen auch noch Begleitmaßnahmen wie Lkw-Mauterhöhungen bzw. mehr Kontrollen notwendig.

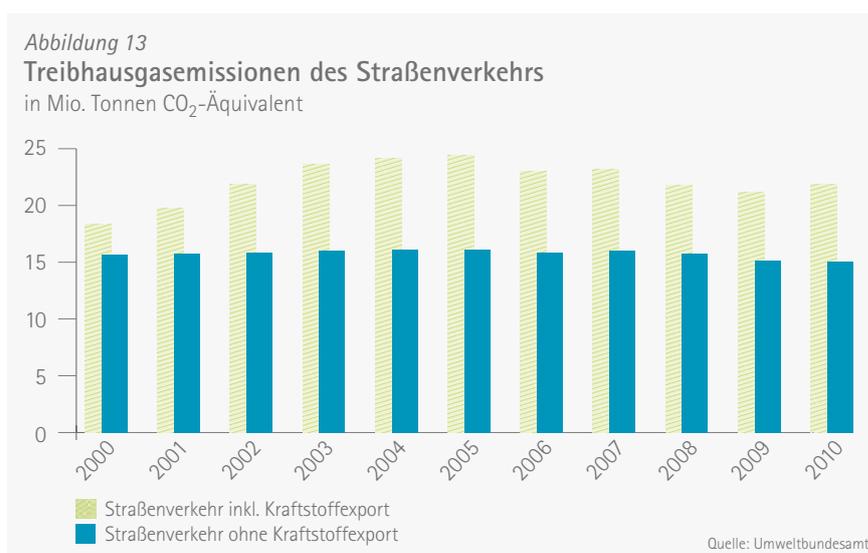
Die Basis für die Verlagerung ist eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur. Neben der Grundlage für die Verlagerung des Lkw-Verkehrs und des motorisierten Individualverkehrs sind gute Bahnangebote zum Beispiel auch eine interessante Alternative zu Regionalflugstrecken. Städte, die in rund drei Stunden von Zentrum zu Zentrum über die Bahn erreichbar sind, können in Zukunft mit weniger Flugverkehr und somit weniger Luftverschmutzung, Energieeinsatz und Lärm auskommen.

In der Folge werden die Entwicklungen in den zentralen Problembereichen dargestellt.

Verlagerung von
Güter- und Personen-
verkehr auf umwelt-
freundlichere
Verkehrsträger

Problemkreis Klima – Treibhausgase reduzieren

Nominell stiegen die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor von 2000 bis 2010 in Österreich zwar um 20 Prozent von 18,7 Millionen Tonnen auf 22,1 Millionen an, zu beachten ist jedoch, dass 6,9 Millionen Tonnen davon auf sogenannten Kraftstoffexport im Tank („Tanktourismus“ ins benachbarte Ausland) zurückzuführen sind. Das heißt, 2010 lag der Anteil des Tanktourismus bei knapp einem Drittel der Emissionen des Verkehrssektors. Die daraus entstehenden Treibhausgasemissionen werden in der EU-Berechnungsmethode den gesamtösterreichischen Emissionen zugeschlagen, auch wenn der Kraftstoff nicht in Österreich verbraucht wird. Der Straßenverkehr stößt mit Abstand am meisten Treibhausgase aus. Die unten stehende Abbildung zeigt die Entwicklung von 2000 bis 2010. → siehe Abbildung 13



Innerhalb des Verkehrssektors verursachten der Personenverkehr auf der Straße 2010 rund 12,6 Millionen Tonnen und der Straßengüterverkehr rund 9,2 Millionen Tonnen. Die Verkehrsleistung und daher auch der Treibhausgasausstoß des Güterverkehrs sind stark konjunkturabhängig. So gab es aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise von 2008 auf 2009 zum Beispiel einen Rückgang bei der Güterverkehrsleistung.

Nach der derzeit gültigen EU-Rechtslage¹² ist Österreich dazu verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 16 Prozent gegenüber 2005 zu reduzieren. Dazu zählt auch der Verkehrssektor. Das längerfristige EU-Ziel sieht sogar eine Reduktion im Verkehrsbereich um mindestens 60 Prozent bis 2050 vor.

Zu den dafür erforderlichen Maßnahmen zählen insbesondere die Förderung des öffentlichen Verkehrs bzw. des Radverkehrs sowie Preissignale, um Alternativen zum motorisierten Individualverkehr attraktiver zu gestalten. Gleichzeitig werden verkehrslenkende Effekte durch Gebote, Verbote, steuerliche Maßnahmen und Gebühren erzielt. Zusätzlich gilt es, die positiven Wirkungen neuer Technologien verstärkt zu nutzen und zum Beispiel neue Antriebsformen wie die Elektromobilität (insbesondere bei Flotten) sukzessive einzuführen und Förderprogramme für Regionen auszubauen bzw. bewusstseinsbildende Maßnahmen zu setzen.

Langfristig wird es aber notwendig sein, Räume intelligent und vorausschauend zu organisieren, damit die BewohnerInnen ihre Wege zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkauf effizient und gezielt erledigen können. Auf diese Weise können die negativen Folgen für die Umwelt minimiert werden.

Tanktourismus trägt ein Drittel Anteil an Emissionen des Verkehrssektor

Preissignale eröffnen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr

¹² „Effort Sharing“-Entscheidung (406/2009/EG)

Verbindliche Emissionshöchst­mengen für Luftschadstoffe seit 2010



Fakten zum Immissionsschutzgesetz-Luft
www.bmvit.gv.at/gvp/umwelt

Problemkreis Luftschadstoffe – Umweltbelastung eindämmen

Ab Mitte der 1970er-Jahre entwickelte sich das öffentliche Bewusstsein für Luftschadstoffe, insbesondere weil hohe Schwefeldioxidemissionen als „Saurer Regen“ zu hohen Umweltbelastungen führten. Ein Teil dieser Schadstoffe konnte durch gezielte Maßnahmen in Österreich und Europa deutlich reduziert werden.

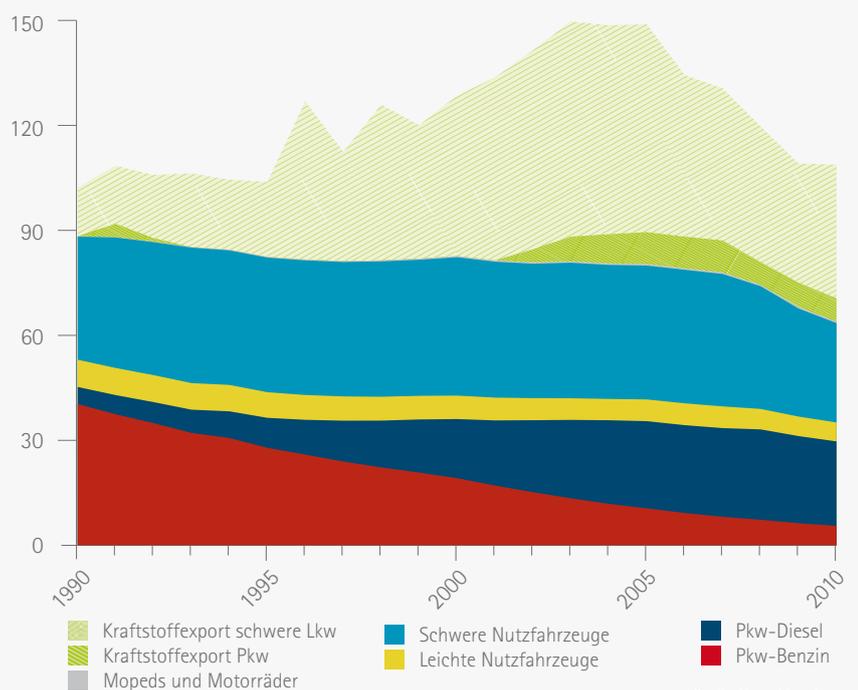
Bei manchen Schadstoffen ist die Umweltbelastung jedoch weiterhin zu hoch, das betrifft insbesondere Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}), Ozon und Stickstoffoxide (NO_x, also NO und NO₂). Diese können in Konzentrationen auftreten, die zu Beeinträchtigungen der Gesundheit führen und empfindliche Ökosysteme stören. Um eine gesundheits-schädliche Belastung durch Luftschadstoffe zu verhindern, wurden für die wichtigsten Luftschadstoffe in Österreich auf Grundlage europaweiter Regelungen Grenzwerte festgelegt. Das Emissionshöchst­mengengesetz-Luft zielt auf eine Verminderung der Ozonbelastung ab und setzt bestimmte verbindliche Emissionshöchst­mengen für Luftschadstoffe, die seit 2010 nicht mehr überschritten werden dürfen.

Stickoxide (NO_x)

Hauptverursacher von Stickoxiden – zu 96 Prozent – sind Kfz und hier insbesondere Dieselfahrzeuge. Durch die Einführung des Katalysators für Benzinfahrzeuge Mitte der 1980er-Jahre war es gelungen, den Stickoxid-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Allerdings wirkten die Nachfrage nach Diesel-Pkw bzw. der wachsende Schwerverkehr diesem positiven Trend entgegen. Seit 1990 sind die aus dem Verkehr stammenden Stickoxidemissionen um sieben Prozent gewachsen. Allerdings ist ein positiver Trend zu verzeichnen, allein von 2009 auf 2010 gab es einen Rückgang um sechs Prozent. Dieser Trend fußt zu einem Gutteil auf rasanten technischen Entwicklungen.

Ein Teil der langfristigen Steigerung der NO_x-Emissionen ist wiederum auf den Kraftstoffexport im Schwerverkehr zurückzuführen. ➔ siehe Abbildung 14

Abbildung 14
 NO_x-Emissionen 1990 bis 2010
 Verkehrssektor (inkl. Kraftstoffexport)
 in 1.000 Tonnen NO_x

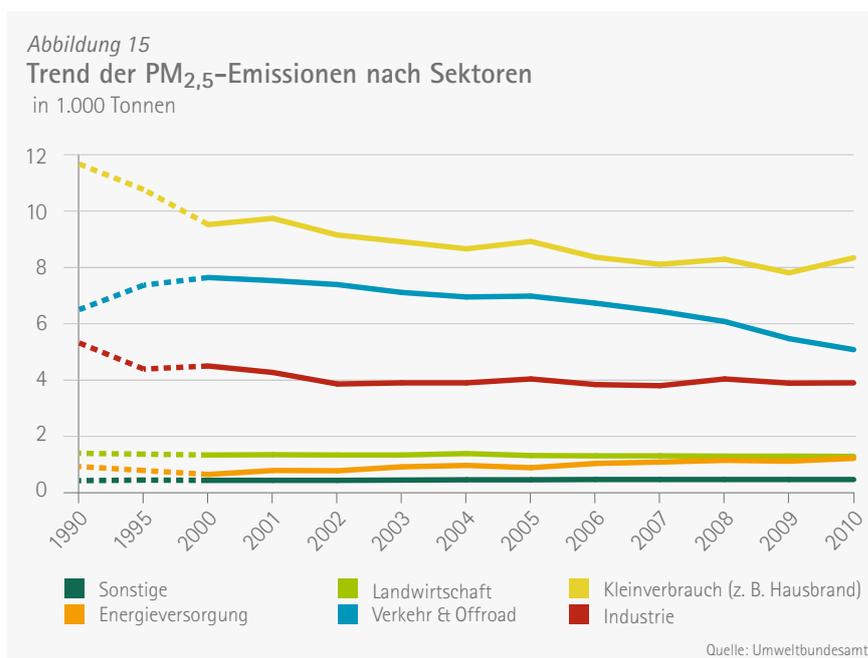


Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5})¹³

Hauptverursacher für Feinstaub sind der Hausbrand, der Verkehr und die Industrie. Beim Verkehr stammt der Großteil von Diesel-Kfz und aufgewirbeltem Straßenstaub. Um den Feinstaub zu reduzieren, müssen die Emissionen aller Verursacher verringert werden. Gegenmaßnahmen sind der verstärkte Einsatz von Partikelfiltern sowie Umweltzonen, die von den Bundesländern in bestimmten Fällen eingerichtet werden können.

Beim Feinstaub PM_{2,5} wird mit der 2008 in Kraft getretenen *EU-Luftqualitätsrichtlinie* ein neues Konzept der Regulierung verfolgt. Während die Grenzwerte für andere Schadstoffe vor allem an Belastungsschwerpunkten gemessen werden, zielen die Maßnahmen bei PM_{2,5} auf eine generelle Senkung der Belastung in Städten ab. Dadurch soll für größere Teile der Bevölkerung die Luftqualität verbessert werden, dieser Ansatz wird mit einem Grenzwert kombiniert, der einen Mindestgesundheitschutz gewährleistet. Der Grenzwert muss im gesamten Staatsgebiet ab dem Jahr 2015 eingehalten werden.

→ siehe Abbildung 15



Problemkreis Lärm – Beeinträchtigungen minimieren

Lärm kann eine Reihe gesundheitlicher Beeinträchtigungen verursachen. Selbst bei geringem, aber andauerndem Lärm sind Schlafstörungen, Kreislauferkrankungen sowie Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit bzw. des Sozialverhaltens möglich. Bei Lärmschutz entlang Infrastrukturbauten muss deshalb zwischen Interessen der AnrainerInnen und dem Nutzen der Infrastruktur ein Ausgleich gesucht werden.

Maßnahmen gegen Lärm werden durch folgende Gesetze und Verordnungen geregelt:

- Das Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (*Umgebungslärmschutzgesetz und die entsprechende Verordnung*) legt die Vorgangsweise für Immissionen durch Umgebungslärm aus dem Straßenverkehr, dem Eisenbahn- und dem zivilen Flugverkehr fest. Nach Erhebung

¹³ Feinstaub PM₁₀ enthält 50 Prozent der Teilchen mit einem Durchmesser von zehn Mikrometern (µm), einen höheren Anteil kleinerer Teilchen und einen niedrigeren Anteil größerer Teilchen. Feinstaub PM_{2,5} enthält 50 Prozent der Teilchen mit einem Durchmesser von 2,5 µm, einen höheren Anteil kleinerer Teilchen und einen niedrigeren Anteil größerer Teilchen. PM_{2,5} ist eine Teilmenge von PM₁₀ – Partikel dieser Größe können bis in die Lungenbläschen gelangen. Sie sind maximal so groß wie Bakterien und können daher mit freiem Auge nicht gesehen werden. Durch die geringe Größe der Feinstaubpartikel, der daraus resultierenden langen Verweilzeit in der Atmosphäre (Tage bis Wochen) und der atmosphärischen Transportdistanz von bis zu 1.000 km ist PM_{2,5} von hoher nationaler und internationaler Relevanz. (Quelle: Umweltbundesamt)

2015: Neuer Grenzwert im gesamten Staatsgebiet

Gezielte Maßnahmen gegen Lärm



Fakten zum
Lärmschutz
[www.bmvit.gv.at/
gvp/umwelt](http://www.bmvit.gv.at/gvp/umwelt)

Ein Lärmkataster überprüft das Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsstraßen und bildet die Grundlage für die Errichtung von Lärmschutzwänden.



© Werner Kaufmann

der aktuellen Lärmsituation wird ein Konzept für die Entwicklung lärmreduzierender Maßnahmen erarbeitet.

- Für das hochrangige Straßennetz erarbeitete die *ASFINAG 2009* einen Lärmkataster für Hauptverkehrsstraßen des Bundes (Autobahnen und Schnellstraßen) mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als sechs Millionen Kfz pro Kalenderjahr. Darauf baut die Dienstanweisung des *bmvit* für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) aus dem Jahr 2011 auf. Lärmschutzmaßnahmen müssen bei Grenzwertüberschreitungen bei schutzwürdigen Wohngebäuden gesetzt werden, soweit dies technisch umsetzbar und wirtschaftlich vertretbar ist.
- Die *Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung (SchLV)* von 1993 legt Grenzwerte für Schallemissionen von Schienenfahrzeugen fest. Durch den Einsatz von Schienenfahrzeugen auf neuestem Stand der Technik wird das Ziel verfolgt, Lärmbelastungen entlang der Eisenbahnstrecken trotz steigender Verkehrsleistungen zu reduzieren bzw. nicht zu erhöhen.
- Die *Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)* von 1993 regelt die für Neubau- und Ausbaustrecken erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen. Um eine in ganz Österreich einheitliche Anwendung der in der *SchIV* enthaltenen Bestimmungen zu erleichtern, wurden 2001 *Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV)* erlassen und inzwischen mehrmals aktualisiert. Im Rahmen des Programms zur schalltechnischen Sanierung von Eisenbahn-Bestandsstrecken werden entlang bestehender Eisenbahnen gemeinsam mit den Ländern und betroffenen Gemeinden Lärmschutzmaßnahmen geplant und realisiert.
- Die *Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuIV)* beinhaltet Regelungen bezüglich Fluglärm-Immissionen bedingt durch etwaige UVP¹⁴-pflichtige Bauvorhaben auf Flughäfen. Flughäfen sind räumlich gebunden, sodass ein Ausweichen in andere Regionen unmöglich ist. Emitterseitige Maßnahmen (am Luftfahrzeug) zur Emissionsminderung sind faktisch nicht möglich, es kann lediglich die Emission durch laufende technische Weiterentwicklung reduziert werden. Das Luftfahrtgesetz enthält (in Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz) spezifische Regelungen für die Bewilligung von Flughäfen, um durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen der NachbarInnen, insbesondere unzumutbare Belästigungen durch Fluglärm, hintanzuhalten. Es wurde daher mit dieser Verordnung die Möglichkeit geschaffen, auch objektseitige Maßnahmen (zum Beispiel Lärmschutzfenster) zum Schutz bei Überschreitung festgelegter Grenzwerte vorzunehmen.

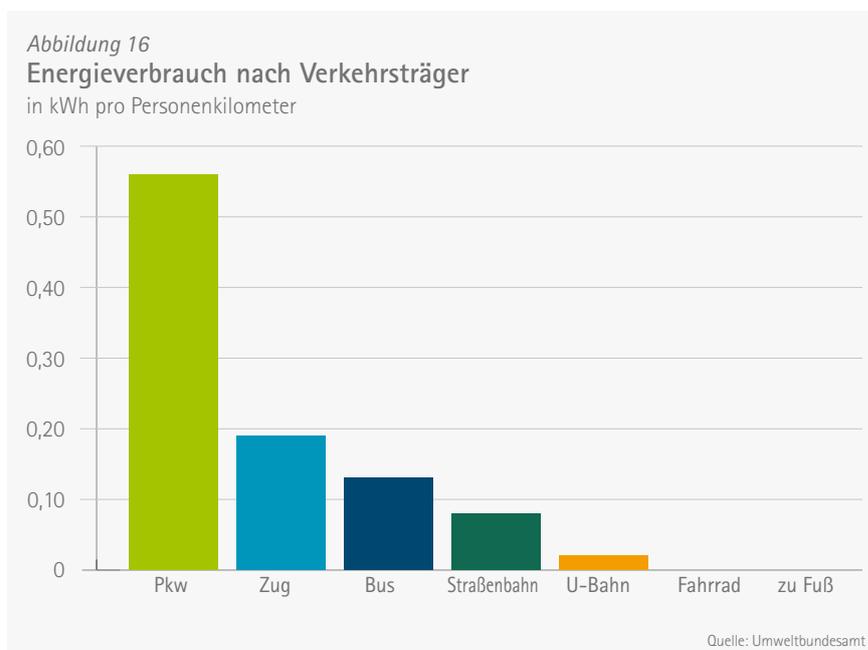
2.6 Effizienz als Notwendigkeit und Herausforderung – Systeme optimieren

Mobilität und Verkehr sind von größter wirtschaftlicher Bedeutung. Einerseits ist der Verkehrssektor selbst ein wichtiger Teil der Wirtschaft und einer der größten Arbeitgeber. Mehr als 200.000 ArbeitnehmerInnen erwirtschaften im Jahr einen Umsatz von über 36 Milliarden Euro.¹⁵ Eine große Anzahl weiterer Arbeitsplätze in der Fahrzeugproduktion, der Bauwirtschaft und anderen Sektoren hängt mehr oder weniger direkt am Verkehrssektor.

Andererseits ist die Mobilität von Personen und Gütern eine der wesentlichsten Grundvoraussetzungen für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit. Sowohl die Sachgüterproduktion als auch der Handel und bestimmte Dienstleistungen (zum Beispiel Tourismus) bedürfen eines möglichst effizienten Verkehrssystems. Effizienz bedeutet in diesem Zusammenhang jedoch nicht nur, dass Personen und Güter mit möglichst wenig Ressourceneinsatz von A nach B kommen, sondern auch, ein System zu schaffen, in dem Wege insgesamt optimiert werden können.

Einsatz von physischen und natürlichen Ressourcen

Verkehr ist in vielerlei Hinsicht sehr ressourcenintensiv. In Österreich ist der Verkehr derzeit für 33 Prozent des Energieverbrauchs¹⁶ verantwortlich. 2,5 Prozent der gesamten Landesfläche beziehungsweise sechs Prozent der sogenannten Dauersiedlungsfläche werden vorwiegend für Verkehrszwecke (inkl. Parken) genützt.¹⁷ Zusätzlich besteht ein beachtlicher Rohstoff- und Energieverbrauch durch die Produktion von Fahrzeugen und den Bau von Infrastruktur sowie eine starke Belastung von natürlichen Ressourcen (siehe Kapitel 2.5, S. 30). Beispielhaft für die großen Unterschiede in der Ressourcenintensität zeigt die nachfolgende Grafik den Energieeinsatz für unterschiedliche Verkehrsmittel beim Personenverkehr. → siehe Abbildung 16



Mobilität ist Voraussetzung für wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit

Verkehr ist für ein Drittel des Energieverbrauchs verantwortlich

15 Statistik Austria Wirtschafts atlas

16 Umweltbundesamt

17 Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen

Monetärer Aufwand – in Infrastruktur investieren

Aber auch in monetärer Hinsicht wird einiges an Ressourcen für den Verkehr aufgewendet. Das gilt sowohl für Privatpersonen als auch für Unternehmen und den Staat. Alleine der Bund wendet rund vier Milliarden Euro pro Jahr an Investitionen für die Errichtung und Instandhaltung des hochrangigen Straßen- und Schienennetzes und für die Bereitstellung von öffentlichem Verkehr auf.¹⁸ Private Haushalte geben im Durchschnitt rund 15 Prozent ihres Einkommens für Mobilität aus. Wesentlich ist hier jedoch auch die Aufteilung zwischen den Ausgaben für den privaten und den öffentlichen Verkehr: Während Haushalte im Schnitt rund 14 Prozent ihres Einkommens für Pkw-Verkehr ausgeben, liegen ihre Ausgaben für den öffentlichen Verkehr bei nur 1,1 Prozent (siehe auch Kapitel 2.3, S. 25).¹⁹

Zeit und Geschwindigkeit – Wartezeiten verringern

Eine der wertvollsten Ressourcen von Menschen und Unternehmen ist Zeit. Doch derzeit weist das Verkehrssystem diesbezüglich noch Verbesserungspotenzial auf. So verbringt der durchschnittliche Pkw-Fahrer in Wien und Umgebung zum Beispiel 240 Stunden pro Jahr im Stau.²⁰ Auch die Wartezeiten beim Umsteigen im öffentlichen Verkehr sollen in Zukunft durch einen österreichweiten Taktfahrplan verkürzt und die Fahrzeiten im Bahnverkehr verringert werden.

Steigerung der Effizienz – bessere Lösungen finden

Steigerungen der Effizienz sind insbesondere durch folgende Ansätze möglich:

- **organisatorisch:** Bestehende Systeme zu optimieren eröffnet große Potenziale für die Steigerung der Effizienz. Insbesondere Entwicklung und Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS), welche durch das *bmvit* gezielt gefördert werden, eröffnen völlig neue Perspektiven: So wird es zum Beispiel künftig möglich sein, Staus bei gleichem Straßenverkehrsaufkommen zu reduzieren oder durch spezielle Informationssysteme den VerkehrsteilnehmerInnen die einfache Möglichkeit in die Hand zu geben, die effizientesten Wegeketten zu nutzen. Damit unterstützt die österreichische Verkehrspolitik die Menschen dabei, ihr NutzerInnenverhalten zu ändern, und fördert den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Ähnliche Potenziale bergen neue IVS- und IKT-Systeme für die Logistik im Güterverkehr: Diese helfen dabei, bestehende Transporte besser auszulasten und unnötige Fahrten im Güterverkehr zu vermeiden.
- **technisch:** Eine wichtige Komponente, um die Effizienz zu steigern, sind technische Innovationen, insbesondere bei Antrieben und Fahrzeugen. Technische Neu- und Weiterentwicklungen können dazu beitragen, dass Motoren und Antriebe effizienter, sparsamer etc. werden und somit weniger Belastungen für die Umwelt anfallen. Zu technischen Weiterentwicklungen zählen aber auch bessere Lösungen für die Verkehrsinfrastruktur wie zum Beispiel Schieneninfrastrukturausbau, der höhere Geschwindigkeiten im Bahnverkehr erlaubt und teilweise Trassenführungen aus der Monarchie ablöst.
- **wirtschaftlich:** Ein effizientes System kann nur bestehen, wenn alle Beteiligten die von ihnen verursachten Kosten selbst tragen. Im derzeitigen Verkehrssystem entsteht eine Reihe von sogenannten externen Kosten, die im Sinne eines effizienten Gesamtsystems völlig falsche Anreize schaffen. Die höchsten externen Kosten finden sich in den Bereichen Umwelt und Energie. Durch mehr Kostenwahrheit können diese Verzerrungen in den Anreizstrukturen in Zukunft weitgehend behoben werden.
- **Räumliche Strukturänderungen:** Da Verkehr kein Selbstzweck ist, sondern zur Erledigung anderer Bedürfnisse wie zum Beispiel Arbeiten, Einkaufen, Transport von Gütern etc. dient, können vorausschauende Flächenplanung und die kluge Beeinflussung von Siedlungsstrukturen langfristig einen Beitrag leisten, um Wege und Fahrten zu verkürzen bzw. sogar gänzlich zu vermeiden.

18 bmvit: Verkehr in Zahlen, 2011

19 Statistik Austria

20 VCÖ Factsheet: Verkehr besser steuern, 2007

Bund wendet vier Milliarden Euro pro Jahr für Infrastruktur und Bereitstellung von öffentlichem Verkehr auf

Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel

Ausbau der Schieneninfrastruktur

Vorausschauende Flächenplanung und kluge Beeinflussung von Siedlungsstrukturen

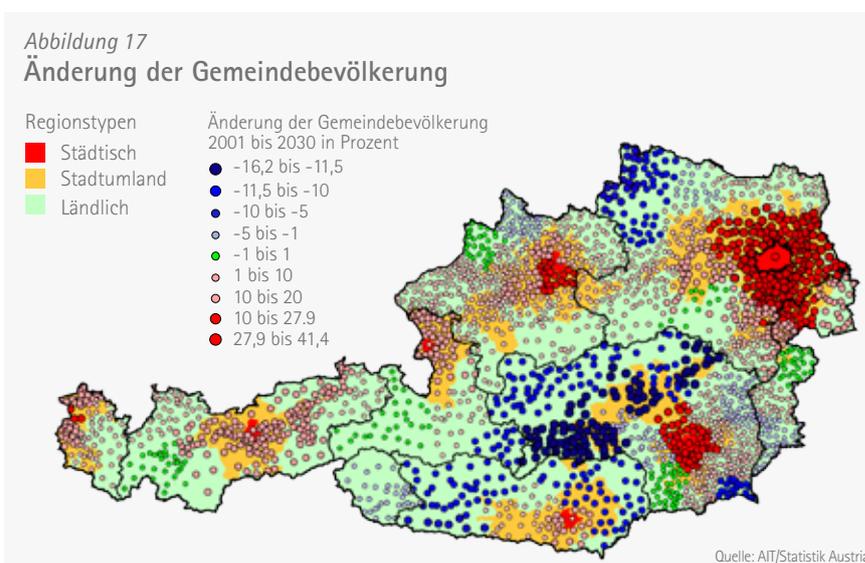
2.7 Herausforderungen und Prognosen

Für verkehrspolitische Strategieentwicklung bildet eine valide Verkehrsprognose die Basis. Die vom *bmvit*, der *ASFINAG* und der *ÖBB*-Infrastruktur AG beauftragte *Verkehrsprognose 2025+* liefert die notwendigen Daten. Vorausgeschickt werden muss, dass angesichts der Wirtschaftskrise und deren Folgen Prognosen über die Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren mit größeren Unsicherheiten behaftet sind, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Unterstellt man keine grundsätzliche Abkehr von den bisherigen Trends, zeichnen sich in der Zukunft ohne gezielte zusätzliche Maßnahmen folgende Rahmenbedingungen ab:

- ➔ Die Bevölkerung Österreichs wird langfristig weiter wachsen. Dieses Wachstum, das von der Zuwanderung getragen wird, verläuft regional unterschiedlich. Die Ballungsräume und ihr Umland werden stark wachsen. In peripheren Lagen sind Bevölkerungsrückgänge zu erwarten. ➔ *siehe Abbildung 17*



Link zur Verkehrsprognose
Österreich
www.bmvit.gv.at/vpo



Bevölkerungswachstum wird weiter steigen, vor allem in Ballungsräumen und Umland

- ➔ Es wird keine grundsätzlichen Änderungen im Bereich der Raumplanung und Flächennutzung geben.
- ➔ Es wird ein kontinuierliches Wirtschafts- und Wohlstandswachstum unterstellt. Nach dem Einbruch der Wirtschaft durch die Wirtschaftskrise wird von einer Fortsetzung des ursprünglichen Wachstums ausgegangen.
- ➔ Es wird keine grundsätzliche Änderung von Einstellungen und Werthaltungen in der Bevölkerung erfolgen, vor allem Einstellungen zu Mobilität, Verkehrsmitteln, Motorisierung etc.
- ➔ Es wird davon ausgegangen, dass die kilometerbezogenen Kosten für den Pkw in den nächsten Jahren nicht stärker als die allgemeine Inflationsrate steigen werden. Nichtsdestotrotz muss davon ausgegangen werden, dass die Treibstoffpreise stärker als die Inflationsrate steigen werden, es besteht aber Potenzial zum Umstieg auf verbrauchsärmere Fahrzeuge, sodass diese Steigerungen zum Teil wettgemacht werden können.
- ➔ Die Kosten des öffentlichen Verkehrs werden mit der allgemeinen Inflationsrate steigen.
- ➔ Die Kosten des Straßengüterverkehr werden sich im Bereich der allgemeinen Teuerung entwickeln.
- ➔ Im Bahngüterverkehr wird an den Hauptachsen durch verbesserte Interoperabilität²¹, aber auch Konkurrenzdruck und Liberalisierung von einer Reduktion der Kosten ausgegangen. Diese Kostenreduktion wird es im restlichen Netz nicht geben.
- ➔ Die Prognose unterstellt den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach dem *Zielnetz 2025+* der *ÖBB* bzw. dem Ausbauplan der *ASFINAG*.
- ➔ Das öffentliche Verkehrsangebot wird gegenüber heute nicht grundsätzlich verändert.

21 Interoperabilität bezeichnet das optimale Zusammenspiel verschiedener Systeme.

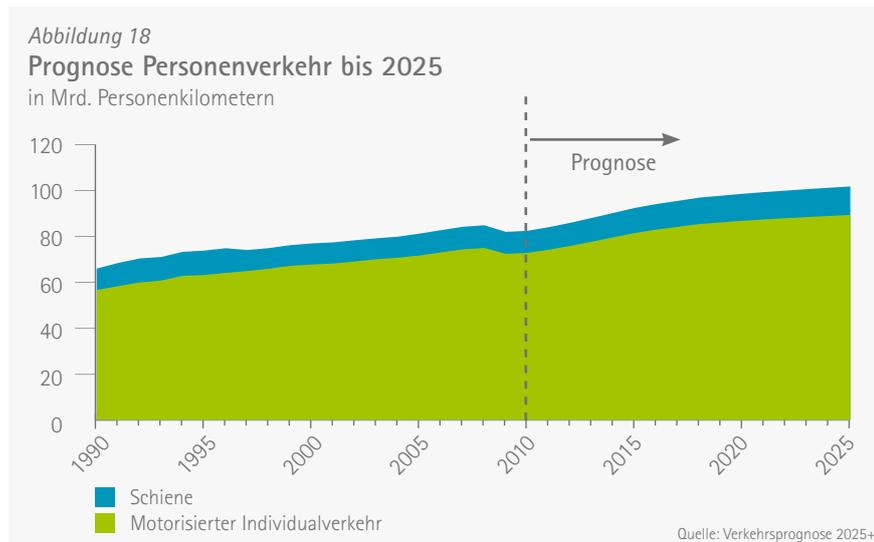
Prognose:
Personenverkehrs-
leistung steigt
bis 2025 um
ein Viertel

Daraus ergibt sich folgende Prognose (ohne gezielte zusätzliche Maßnahmen)²²:

- Die **Personenverkehrsleistung** steigt von 82 Milliarden Personenkilometern im Jahr 2010 auf 102 Milliarden im Jahr 2025 – also um ein Viertel.

Wie die unten stehende Grafik zeigt, steigen die Passagierkilometer auf der Schiene von 9,6 um 29 Prozent auf 12,4 Milliarden Personenkilometer, die Personenverkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr von 72,7 um 23 Prozent auf 89,2 Milliarden.

→ siehe Abbildung 18



- Für die Entwicklung des **österreichischen Luftverkehrs** bestehen unterschiedliche Prognosen: Während wichtige Stakeholder der österreichischen Luftverkehrswirtschaft bis 2020 von einem durchschnittlichen langfristigen jährlichen Passagierwachstum des Flugverkehrs im österreichischen Luftraum von ca. vier Prozent ausgehen, kann dieses aufgrund künftiger umweltbezogener Beschränkungen auch nur rund drei Prozent ausmachen.
- Unter der Annahme, dass keine weiteren verkehrspolitischen Interventionen getätigt werden, wird die **Güterverkehrsleistung** bis 2025 von 60 Milliarden um 32 Prozent auf 79 Milliarden Tonnenkilometer zunehmen.

Die Schiene wird ab dem Jahr 2010 ausgehend von 19,7 um 33 Prozent auf 26,5 Milliarden Tonnenkilometer, die Straße von 39,7 um 32 Prozent auf 52,4 Milliarden Tonnenkilometer wachsen. Beim Güterverkehr wird es laut Business-as-usual-Prognose keine wesentlichen Änderungen des Modal Split geben. Der Anteil der Straße im Modal Split beträgt im gesamten Prognosezeitraum rund 67, jener der Schiene 33 Prozent. Damit befindet sich Österreich im europäischen Trend, wenn auch auf europäischer Ebene eher mit einer weiteren Zunahme des Straßenanteils gerechnet wird.

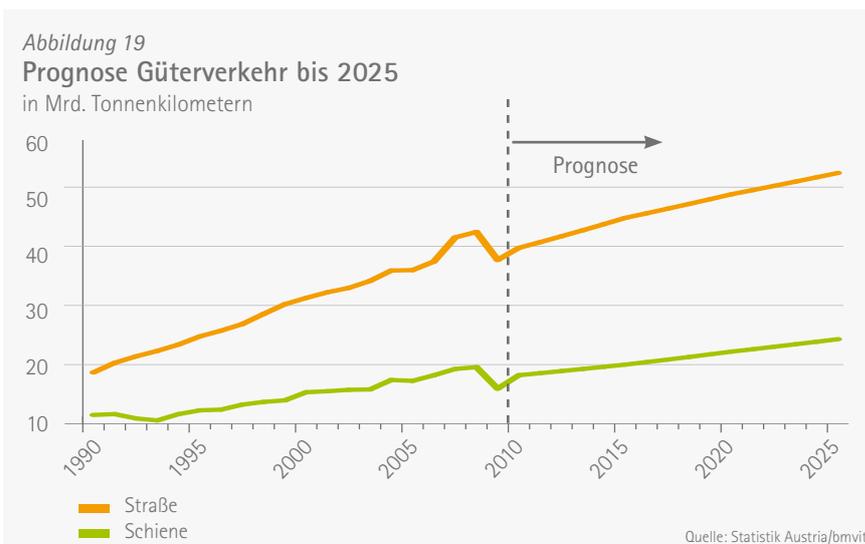
→ siehe Abbildung 19

- Die **Verkehrsemissionen** werden sich von den Verkehrsleistungen zunehmend entkoppeln.

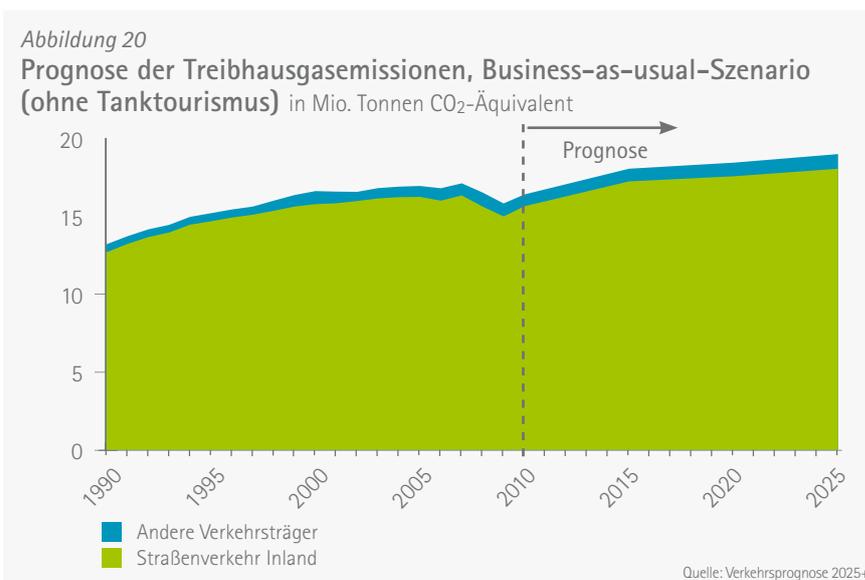
Die Innovationen im Bereich der Fahrzeug- und Verkehrstechnologie werden dazu führen, dass sich die Entwicklung der Emissionen von jener der Verkehrsleistungen entkoppelt. Am geringsten wird die Entkoppelung beim Kohlendioxid ausfallen, der CO₂-Ausstoß wird im Grunde konstant bleiben. Stickoxide oder Feinstaub werden durch neue Abgasvorschriften sowie den technologischen Fortschritt deutlich reduziert.

→ siehe Abbildung 20

Prognose:
Güterverkehrs-
leistung wird
weiter zunehmen



Beim Ausstoß von Schadstoffen wie Stickoxiden oder Partikeln werden die für die nächsten Jahre zu erwartenden technologischen Fortschritte, etwa durch die Umsetzung von vorgesehenen Abgasvorschriften, zu einer deutlichen Reduktion der Emissionen führen. Bei anderen Schadstoffen wie Kohlenmonoxid erfolgten die wesentlichen Reduktionen bereits in der Vergangenheit durch die Einführung der Katalysatorpflicht.



Fazit – negative Effekte reduzieren und zugleich hocheffizientes Verkehrssystem weiterentwickeln

Die Ergebnisse der Verkehrsprognose unterstreichen, dass ohne verkehrspolitisches Gegensteuern der Energieaufwand für das Verkehrssystem steigen wird und der CO₂-Ausstoß nicht wesentlich reduziert werden kann. Beides ist nach österreichischen und europäischen Zielsetzungen nicht akzeptabel. Die Verkehrsentwicklung ist jedoch von zahlreichen Rahmenbedingungen und der Gestaltung der zukünftigen Verkehrspolitik abhängig. Die österreichische Politik bekennt sich zu den europäischen Zielen wie zum Beispiel der Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bis 2050 um 60 Prozent.

Durch vorausschauende Verkehrspolitik ist es möglich, negative Effekte zu reduzieren und gleichzeitig ein hocheffizientes Verkehrssystem weiterzuentwickeln. Dementsprechend präsentiert das folgende Kapitel sowohl die konkreten Ziele der österreichischen Verkehrspolitik als auch die Maßnahmen, mit denen diese umgesetzt werden sollen.

Entwicklung der Emissionen wird von jener der Verkehrsleistungen entkoppelt

Reduktion der Emissionen durch technologische Fortschritte

Bekanntnis zu europäischen Zielen wie der Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 60 Prozent



3 Ziele der österreichischen Verkehrspolitik

3.1 Mobilität sozialer gestalten

Leistbarkeit gewährleisten	42
Raumplanung koordinieren	42
Qualität verbessern	43
Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen	43
Barrieren abbauen	43

3.2 Verkehr sicherer machen

Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen	44
Sicherheit im Schienenverkehr steigern	44
Hohe Sicherheit im Flugverkehr halten	45
Gefahrgut sicher transportieren	45

3.3 Verkehr umweltfreundlicher machen

Klimaschutzziele umsetzen	45
Luftschadstoffe deutlich reduzieren	46
Bevölkerung vor Verkehrslärm schützen	47

3.4 Verkehr effizienter organisieren

System weiter optimieren	48
Ressourcen besser nutzen	48

3 Ziele der österreichischen Verkehrspolitik

Die österreichische Verkehrspolitik formuliert ihre Ziele auf drei unterschiedlichen Ebenen. Diese sind auch für den *Gesamtverkehrsplan für Österreich* richtungsweisend.

1. Die verkehrspolitische Ausrichtung erfolgt anhand von vier Zieldimensionen: Es gilt, das Verkehrssystem der Zukunft sozialer, sicherer, umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten.
2. Diese Zieldimensionen werden im folgenden Kapitel konkretisiert und klar definierte und messbare Ziele formuliert.
3. Die dritte Ebene umfasst im nachfolgenden Kapitel 4 die notwendigen Umsetzungsmaßnahmen. Damit werden die Fortschritte und Erfolge der Verkehrspolitik nachvollziehbar.

Für die Zielsetzungen der österreichischen Verkehrspolitik bildet neben einer Reihe von nationalen Zielen in den Bereichen Wirtschaft, Soziales und Umwelt auch das aktuelle EU-Weißbuch Verkehr²⁰ eine strategische Grundlage.

3.1 Mobilität sozialer gestalten

Die österreichische Verkehrspolitik ist nach sozialen Maßstäben ausgerichtet. Vier Aspekte sind zentral, nämlich Leistbarkeit, Erreichbarkeit, Qualität und Barrierefreiheit. Nur so lässt sich sicherstellen, dass Menschen möglichst ohne Einschränkungen optimal mobil sein und sich diese Mobilität auch leisten können.

Leistbarkeit gewährleisten

Mobilität muss leistbar und gerecht ausgestaltet sein. Es ist wichtig, Mobilität auch für einkommensschwache Haushalte zu garantieren – trotz enger werdender öffentlicher Budgets. Die Zielsetzung der österreichischen Verkehrspolitik ist, die Leistbarkeit von Mobilität sicherzustellen und die Preissteigerungen für den öffentlichen Verkehr längerfristig im Bereich der allgemeinen Inflation zu halten. So können alle Bevölkerungsschichten unabhängig von Entwicklungen wie zum Beispiel der Energiepreise grundsätzlich mobil sein und bleiben.

Damit dies erreicht werden kann, wurden nachhaltig wirksame Umsetzungsschritte eingeleitet. Die Tarife der öffentlichen Verkehrsmittel sollen derart gestaltet werden, dass sie die Grundmobilität der Bevölkerung sicherstellen können. Allerdings decken die Erlöse daraus – von wenigen Ausnahmen abgesehen – bei Weitem nicht die Kosten der Verkehrsdienste. Um öffentlichen Verkehr leistbar gestalten zu können, sind finanzielle Aufwendungen der öffentlichen Hand notwendig. Diese erfolgen zum Beispiel im Schienenverkehr, indem über Verkehrsdienstverträge gemeinwirtschaftliche Leistungen im Personenverkehr (zum Beispiel PendlerInnenzüge) bestellt und finanziert werden.

Raumplanung koordinieren

Eine gute Anbindung ist die Voraussetzung, um öffentlichen Verkehr nutzen zu können. Das bedeutet, Raumstrukturen so zu entwickeln, dass die Wege zu Haltestellen möglichst kurz ausfallen und die Verkehrsanbindung gewährleistet werden kann.

Dafür soll es Empfehlungen für die Raumplanung von Ländern und Gemeinden geben: Mehr als die Hälfte der Umwidmungen in Bauland sollte in Hinkunft nur mehr in einem Umkreis von 500 Metern innerhalb von bestehenden oder geplanten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs erteilt werden. Das heißt, in Gegenden, in denen es bereits Haltestellen gibt, sollten 50 Prozent der Umwidmungen in Baugründe nur mehr in einem Radius von

Verkehrssystem wird sozialer, sicherer, umweltfreundlicher und effizienter

Mobilität bleibt leistbar durch Förderung des öffentlichen Verkehrs



Link zum Österreichischen Raumentwicklungskonzept www.oerok.gv.at

20 EU-Kommission: KOM(2011) 144; Weißbuch – Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem.
Vgl.: www.eur-lex.europa.eu

500 Metern möglich sein. Werden Gebiete neu erschlossen und entwickelt, soll ebenfalls auf die Verkehrsanbindung Rücksicht genommen werden. Derartige Überlegungen sind auch Gegenstand des *österreichischen Raumentwicklungskonzeptes 2011 (ÖREK 2011)*.²¹

Hinzu kommt, dass eine bestimmte Frequenz des öffentlichen Verkehrs bestehen muss, damit öffentlicher Verkehr für die NutzerInnen attraktiv ist. Auf Initiative des *bmvt* werden Bund und Länder Bedienstandards und -kriterien inklusive eines Taktfahrplans entwickeln. Dies soll verkehrsträgerübergreifend passieren. Für dünn besiedelte Gebiete können auch innovative Ansätze wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxis sinnvolle und bedarfsgerechte Lösungen in puncto Erreichbarkeit darstellen.

Qualität verbessern

Qualität ist ein wesentliches Kriterium für die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Über die Verkehrsdiensteverträge mit Verkehrsdienstleistern zieht das *bmvt* ein klares Qualitätsmanagement ein, mit dem ein hohes Niveau im öffentlichen Verkehr sichergestellt wird. Dabei sind objektive und subjektive Qualitätskriterien wie zum Beispiel Pünktlichkeit, Sauberkeit etc. maßgeblich. Die Leistung muss einem konkreten Zielwert entsprechen, bei Abweichungen greift ein Bonus-Malus-System. Die Qualitätskriterien sind bis 2019 festgelegt, werden evaluiert und geprüft. Bei Bedarf besteht die Option, die Zielwerte zu präzisieren bzw. zu verschärfen.

Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen

Die Bedürfnisse der NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs sind höchst unterschiedlich. Insofern ist es notwendig, auf die spezifischen Anforderungen von Personen mit Kleinkindern, Jugendlichen, Frauen, Älteren etc. individuell einzugehen. Die österreichische Verkehrspolitik hat den Anspruch, ein für alle nutzbares Verkehrssystem weiterzuentwickeln, und nimmt auf die unterschiedlichen Bedürfnisse Rücksicht. Die wissenschaftlichen Grundlagen für weitere Entwicklungsschritte liefern Erkenntnisse aus dem Forschungsbereich. Aus diesem Grund finanziert das *bmvt* Forschungsprojekte zur Förderung der Mobilität spezifischer Personengruppen. Eine besonders wichtige Frage ist dabei, Gendergerechtigkeit in der Mobilität sicherzustellen.

Barrieren abbauen

Ein wichtiger sozialer Aspekt ist, die Teilhabe möglichst vieler Bevölkerungsgruppen durch zugängliche und barrierefreie Lösungen sicherzustellen. Barrierefreiheit bedeutet, den öffentlichen Verkehr für alle zugänglich zu machen bzw. zu halten. Das betrifft Menschen mit besonderen Bedürfnissen genauso wie Eltern mit Kinderwägen, Reisende mit viel Gepäck oder ältere Menschen. Für alle soll der volle Komfort öffentlicher Verkehrsmittel nutzbar sein. Bis spätestens 2015 werden als Umsetzung bereits bestehender politischer Ziele alle Bahnhöfe mit einer Frequenz von über 2.000 Reisenden pro Tag sowie die wichtigsten Bahnhöfe in Bezirksstädten barrierefrei benutzbar sein. Dafür wurden Etappenpläne entwickelt, um österreichweit 140 Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei zu gestalten – 75 Prozent aller KundInnen können davon profitieren. Auch die Fahrzeuge wie Züge, Straßenbahnen oder Busse werden sukzessive umgestaltet bzw. moderne und barrierefreie Fahrzeuge angeschafft. Einen Beitrag zur Barrierefreiheit können auch intelligente Informationssysteme (IVS) leisten, zu deren Entwicklung das *bmvt* gezielte Forschungsprojekte fördert (zum Beispiel im Rahmen des Programms „Mobilität der Zukunft“).

3.2 Verkehr sicherer machen

Das österreichische Verkehrssystem soll zu einem der sichersten der EU werden. Sicherheit betrifft dabei Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs bzw. AutofahrerInnen gleichermaßen wie BetreiberInnen des Verkehrssystems und ihre MitarbeiterInnen. Das oberste

Bonus-Malus-System sichert Qualität des öffentlichen Verkehrs

Bis 2015 werden 140 Bahnhöfe barrierefrei

Das österreichische Verkehrssystem soll zu einem der sichersten der EU werden

21 Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK): Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2011. Wien 2011, www.oerok.gv.at

Verantwortungsvolles Miteinander, geteilte Verantwortung und gemeinsames Handeln



Link zum
Verkehrssicherheits-
programm 2011–2020
www.bmvit.gv.at/vsp

Bis 2020 50 Prozent
weniger Verkehrstote

Bahnfahren ist
64-mal sicherer
als Autofahren

Ziel ist, die Sicherheit weiter zu erhöhen und gleichzeitig das System möglichst fehler-tolerant zu gestalten, damit im Ernstfall Korrekturen möglich sind.

Der Schwerpunkt der Aktivitäten im Verkehrssicherheitsbereich wird im Straßenverkehr gesetzt, denn hier sind überproportional viele Opfer zu beklagen:

- Im Jahr 2011 gab es rund 35.129 Unfälle mit Personenschaden auf Österreichs Straßen, dabei wurden 45.025 Menschen verletzt. Im Vergleich dazu ereigneten sich 90 Schienenverkehrsunfälle. 51 Personen wurden schwer verletzt. Im gesamten Linienflugverkehr ereignete sich 2011 kein einziger Flugunfall. Auf der Binnenwasserstraße gab es seit 2008 lediglich zwei Leichtverletzte.²²
- Ebenso deutlich ist die Statistik bei den tödlichen Verkehrsunfällen: Starben im Jahr 2011 523 Menschen im Straßenverkehr, bewegten sich die tödlichen Unglücke von Passagieren im Schienen- oder Luftverkehr an der statistischen Wahrnehmbarkeitsschwelle.

Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen

Die österreichische Verkehrspolitik entwickelt ein für alle VerkehrsteilnehmerInnen sicheres Verkehrssystem und bezieht sich dabei auf internationale Strategien wie die schwedische *Vision Zero*. Alle Beteiligten wie ExpertInnen, Straßenerhalter, PlanerInnen, Einsatzkräfte und VerkehrsteilnehmerInnen werden dazu beitragen, das Ziel umzusetzen, Österreich unter die fünf sichersten Länder Europas zu bringen. Den Ansatz dafür bildet der *Safe System Approach*: Verantwortungsvolles Miteinander, geteilte Verantwortung (shared responsibility) und gemeinsames Handeln schaffen Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen im österreichischen Verkehrssystem.

Das österreichische Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 folgt damit folgenden Prinzipien:

- Es ist ein Faktum, dass Unfälle durch menschliche Fehler immer wieder auftreten.
- Deshalb soll das Verkehrssystem so gestaltet sein, dass Unfälle nicht mit tödlichen oder schweren Verletzungen enden.
- Die Bereitsteller des Verkehrssystems tragen Mitverantwortung für die Sicherheit.
- Alle NutzerInnen des Verkehrssystems haben die Verpflichtung, sich mitverantwortlich und regelkonform zu verhalten und die Leistungsgrenzen des Systems zu akzeptieren.
- Alle Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind darauf ausgerichtet, die langfristigen numerischen Ziele zu erreichen.
- Die Verkehrssicherheitsziele werden mit jenen anderer Felder wie Umwelt, Wirtschaft und Soziologie abgestimmt.
- Die Maßnahmen werden über die gesamte Laufzeit des Programms durch laufende Evaluation, Analyse, Controlling, Abstimmung, Berichtslegung und Adaptierung begleitet.

Damit sollen folgende Ziele im Vergleich zum Ausgangsjahr 2011 erreicht werden:

- Bis 2020 soll es in Österreich um 50 Prozent weniger Straßenverkehrstote geben. Bis 2015 wird eine Reduktion um 25 Prozent angestrebt.
- Bis 2020 soll es in Österreich um 40 Prozent weniger Schwerverletzte im Straßenverkehr geben. Bis 2015 soll die Reduktion 20 Prozent betragen.
- Bis 2020 soll die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 20 Prozent reduziert werden, bis 2015 um zehn Prozent.

Sicherheit im Schienenverkehr steigern

Die Bahn gehört bereits zu den sichersten verfügbaren Verkehrsmitteln. Den Zug zur Fortbewegung zu nutzen ist 64-mal sicherer, als mit dem Auto zu fahren. Dieser Wert ist hervorragend und die Investitionen in die Bahninfrastruktur tragen dazu bei, die Sicherheit weiter zu erhöhen. Beispiele dafür sind die Anwendung des neuen Zug-sicherungssystems *European Train Control System (ETCS)*, Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen, aber auch Investitionen in noch bessere Betriebssysteme und -mittel für die MitarbeiterInnen.

Hohe Sicherheit im Flugverkehr halten

Der kommerzielle Luftverkehr war im Jahr 2011 laut *Internationalem Luftfahrtverband (IATA)* so sicher wie noch nie in der Geschichte der Luftfahrt. Die sogenannte Verlust-rate von Jets, die in der westlichen Welt gebaut wurden, lag bei einem Flugzeug auf 2,7 Millionen Flüge weltweit. Europa gehört dabei zu den sichersten Regionen.

Gefahrgut sicher transportieren

Sicherheit bedeutet aber nicht nur, Personen zu schützen. Wichtig ist die Verkehrssicherheit auch, wenn Gefahrgut transportiert wird, um Umweltschäden und indirekte Schäden an der menschlichen Gesundheit (wie zum Beispiel durch den Austritt giftiger Chemikalien infolge von Bränden und Explosionen) zu verhindern. Auf der Straße sind effiziente und zielgerichtete Kontrollen zur Umsetzung der europäischen Vorgaben der Schlüssel dafür.

Auch die Verkehrsinfrastruktur liefert einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit von Gefahrgut. So müssen Autobahnen und Schnellstraßen in einer Art und Weise errichtet bzw. umgerüstet werden, dass auslaufende flüssige Stoffe nicht in Erdreich und Grundwasser gelangen können.

3.3 Verkehr umweltfreundlicher machen

Saubere und leise Mobilität ist ein Fokus der österreichischen Verkehrspolitik. Die negativen Auswirkungen des Verkehrs werden einerseits über ordnungspolitische Vorgaben und finanzielle Anreizstrukturen, andererseits über den technischen Fortschritt minimiert. Um ein klimaverträgliches und ressourcenschonendes Verkehrssystem zu entwickeln, sind gesamtgesellschaftliche Anstrengungen notwendig, die eine energieeffizientere Ausrichtung des Verkehrssystems ebenso umfassen wie die Veränderung von Handlungsmustern bzw. einschneidende Veränderungen in der Siedlungs- und Raumpolitik. Darüber hinaus gilt es, die Balance zwischen ordnungs- und preispolitischen Maßnahmen zu finden.

Folgende Felder des Umweltschutzes stehen dabei besonders im Mittelpunkt:

Klimaschutzziele umsetzen

Die EU nimmt weltweit eine Vorreiterrolle im Klimaschutz ein. Das spiegelt sich in den *EU-20/20/20-Zielen* wider.

EU-20/20/20-Ziele

Die 2010 beschlossene europäische Wachstumsstrategie *Europa 2020*²³ legt konkrete Ziele für das Jahr 2020 in den Bereichen Beschäftigung, Innovation, Ausbildung, soziale Inklusion, Klimaschutz und Energie vor. In letzterem Bereich gibt es folgende drei übergeordnete Ziele für die gesamte EU:

- minus 20 Prozent Treibhausgasemissionen (verglichen mit 1990)
- minus 20 Prozent Energieverbrauch (vergleichen mit Business-as-usual-Szenario)
- mindestens 20 Prozent Anteil erneuerbarer Energie

Je nach Ausgangslage wurden für die Mitgliedsstaaten unterschiedliche Ziele festgelegt. Für Österreich gelten die folgenden Werte:

- minus 16 Prozent Treibhausgasemissionen (verglichen mit 2005)
- mindestens 34 Prozent Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch
- mindestens zehn Prozent Anteil erneuerbarer Energie im Verkehrssektor

Effiziente Kontrollen
der europäischen
Vorgaben – zum
Schutz von Mensch
und Umwelt



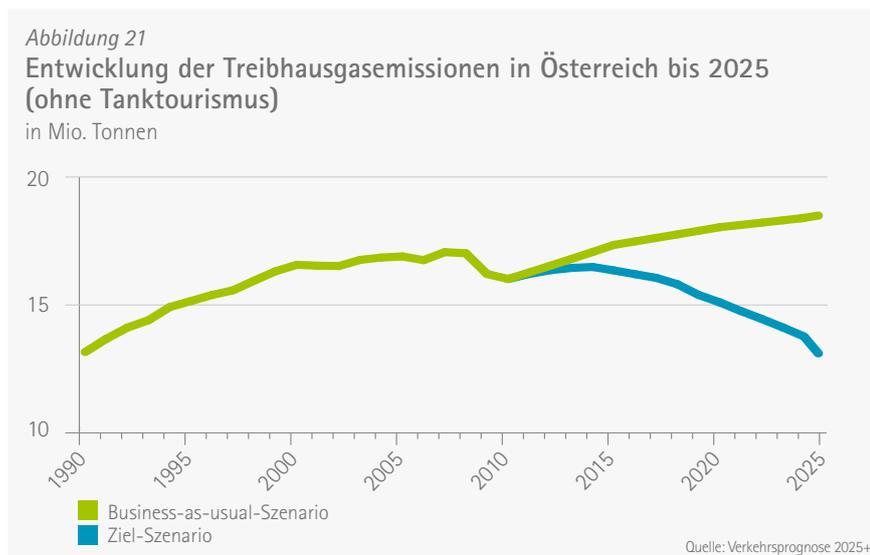
Link zu *EU-20/20/20*
[ec.europa.eu/
 europe2020/
 index_de.htm](http://ec.europa.eu/europe2020/index_de.htm)

23 Europa 2020, Wachstumsstrategie der EU für das kommende Jahrzehnt.
www.ec.europa.eu/europe2020/index_de.htm

Treibhausgase sollen bis 2025 um 19 Prozent reduziert werden

Die österreichische Verkehrspolitik bekennt sich zu diesen Zielen und hat sich dementsprechend ambitionierte Ziele gesetzt, nämlich gegenüber dem Jahr 2010 eine Reduktion der Treibhausgase (THG) um bis zu sechs Prozent bis 2020 und um bis zu 19 Prozent nach Fertigstellung der großen Eisenbahnachsen 2025.²⁴

→ **Abbildung 21** zeigt die prognostizierten THG-Emissionen aus dem Verkehr bis 2025 ohne gezielte zusätzliche Maßnahmen und den Zielpfad bei idealer Umsetzung aller in diesem Gesamtverkehrsplan präsentierter Strategien und Maßnahmen.



Luftschadstoffe deutlich reduzieren

So wie bei den Treibhausgasemissionen werden auch Grenzwerte für Luftschadstoffe EU-weit festgelegt. Während die Vermeidung von Treibhausgasen jedoch langfristig ausgerichtet ist und dem globalen Klimawandel gilt, ist die Bevölkerung von Luftschadstoffen (Immissionen) unmittelbar und direkt messbar betroffen. Bei Luftgütemessungen wurden in den vergangenen Jahren wiederholt Überschreitungen für Luftschadstoffe wie Stickoxide (NO_x) und Feinstaub festgestellt. Dabei kann die Schadstoffbelastung in unterschiedlichen Regionen unterschiedlich hoch ausfallen, das hängt von den drei Auslösern Industrie, Hausbrand und Verkehr ab.

Das Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist, den Beitrag des Verkehrs zur Luftverschmutzung bis 2025 deutlich zu reduzieren, nämlich um bis zu 70 Prozent bei NO_x und um 50 Prozent bei Feinstaub PM_{2,5}, wobei die NO_x-Verringerung stark von der Entwicklung der technischen Gegebenheiten abhängt. Gemeinsam mit Reduktionen in anderen Sektoren sollte die Einhaltung aller Grenzwerte in spätestens zehn Jahren gelingen. So wie in der vorhergehenden Darstellung zu den Treibhausgasen stellen auch die nachfolgenden Abbildungen jeweils die prognostizierte Situation ohne verstärkten verkehrspolitischen Einsatz („BAU-Szenario“) und ein Zielszenario dar.

→ **siehe Abbildungen 22 und 23**

Im Gegensatz zu den Treibhausgasen ist der Einfluss der österreichischen Verkehrspolitik hier geringer, da ein substanzieller Teil der Reduktion durch den technischen Fortschritt bei Straßenfahrzeugen entsteht. Alle Grafiken in diesem Kapitel basieren auf Daten von real gemessenen Abgasen im normalen Fahrbetrieb und nicht auf den (wesentlich niedrigeren) Werten, die in standardisierten Testzyklen ermittelt werden.

²⁴ Vergleichsjahr 2010. Das Ziel bezieht sich auf die tatsächlich in Österreich gefahrenen Kilometer bzw. auf die tatsächlich ausgestoßenen Treibhausgase. Der Tanktourismus wird separat erfasst. Dieser hat keine strukturelle Auswirkung auf das österreichische Verkehrssystem und ist nur von einem einzigen Faktor abhängig, nämlich der Mineralölsteuer-Differenz zwischen Österreich und anderen benachbarten EU-Staaten. Wie sich diese Differenz in Zukunft entwickelt, ist schwer abzuschätzen und letztendlich nicht nur von der österreichischen Finanzpolitik, sondern auch von jener anderer Länder abhängig.

Der Beitrag des Verkehrs zur Luftverschmutzung soll bis 2025 deutlich reduziert werden

Abbildung 22
 Entwicklung NO_x-Emissionen in Österreich bis 2025 (ohne Tanktourismus)
 in 1.000 Tonnen NO_x

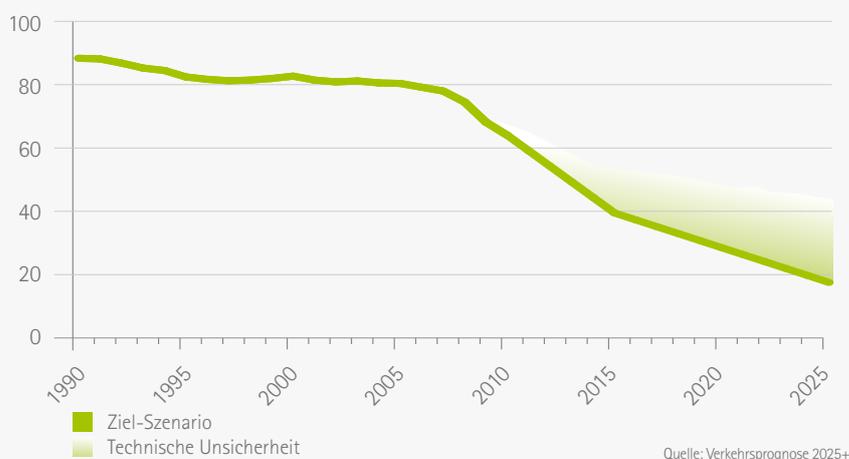
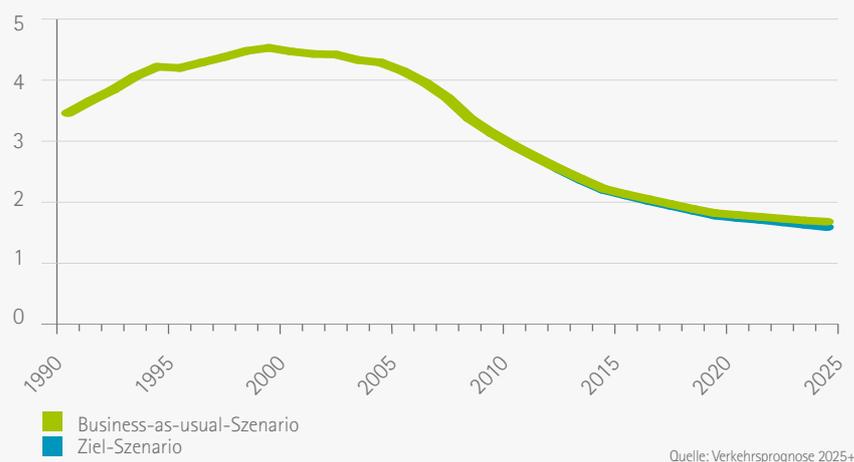


Abbildung 23
 Entwicklung Feinstaubemissionen Österreich bis 2025 (ohne Tanktourismus)
 in 1.000 Tonnen



Bevölkerung vor Verkehrslärm schützen

Für die bestehenden *Autobahnen* und *Schnellstraßen* hat das *bmvt* im Jänner 2011 Ziele für den Lärmschutz definiert: Grundsätzlich gelten als Grenzwerte 60 Dezibel (dB) für den Tageszeitraum und 50 dB für den Nachtzeitraum. Für Neubauvorhaben wird als Richtwert für den Nachtzeitraum 45 dB (55 dB Tag) herangezogen. Dieser entspricht dem im Sinne eines vorsorgenden Gesundheitsschutzes von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen Wert.

Im *Schieneverkehr* gelten für Neubaustrecken die vom *bmvt* festgelegten Werte von 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht. Diese Werte sind mit jenen des Straßenverkehrs nur schwer zu vergleichen, da es sich bei Autobahnen und Schnellstraßen meist um eine stetige Lärmbelastung handelt, während es bei Bahnstrecken zwischen Zügen auch zu Ruheperioden kommt.

Für UVP²⁵-pflichtige Neubauten auf Flughäfen wurden vom *bmvt* in der *LuIV* Zielwerte von 52 dB in der Nacht und 62 dB am Tag (ab dem Jahr 2015 sogar 50 dB und 60 dB) festgelegt.

Alle diese Werte sind niedriger als die Richtwerte des *Umgebungslärmschutzgesetzes* bzw. der dazugehörigen Verordnung und werden in der Praxis durch Vereinbarungen (zum Beispiel im Rahmen von Mediationsverfahren mit AnrainerInnen) meist noch unterschritten.

Strenge Grenzwerte
 für Lärmschutz

Hoher Grad
an Mobilität
mit möglichst
geringem
Ressourceneinsatz

3.4 Verkehr effizienter organisieren

Die österreichische Verkehrspolitik hat zum Ziel, das hocheffiziente österreichische Verkehrssystem weiter zu optimieren und einen hohen Grad an Mobilität mit möglichst geringem Aufwand zu erreichen. Für die Bewertung der Effizienz eines Verkehrssystems sind verschiedene qualitative Eigenschaften ausschlaggebend.

System weiter optimieren

Kalkulierbarkeit bewahren

Die österreichische Verkehrspolitik muss kalkulierbar sein. Ein gutes Beispiel dafür ist die Planung der Schieneninfrastruktur. Hier setzt die österreichische Verkehrspolitik mit der Entwicklung des *Zielnetzes 2025+* einen entscheidenden Schritt, um die Kalkulierbarkeit zu erhöhen. Länder, Gemeinden, Private und Unternehmen wissen jetzt genau, wo und wie sie künftig und langfristig mit Schieneninfrastruktur planen können – weit über das Jahr 2025 hinaus. Gleiches gilt für die im Rahmen des *Bundesstraßengesetzes* formulierte Bauplanung des hochrangigen Straßennetzes sowie für die Infrastruktur in den Bereichen Binnenschiffahrt, Luftfahrt und intermodale Umschlagplätze (siehe Kapitel 4.1, S. 52). Langfristige Kalkulierbarkeit ist aber auch in der Planung des öffentlichen Verkehrs und in Fragen der Raumordnung ein wichtiges Thema. In diesen Bereichen forciert das *bmvit* die Zusammenarbeit mit den Bundesländern, um koordinierte Zielsetzungen für die Zukunft zu erarbeiten.

Transparenz erhöhen

Entscheidungen, die das Verkehrssystem betreffen, müssen in transparenter und nachvollziehbarer Weise getroffen werden. In den vergangenen Jahren wurden klare Kriterien für Investitionsentscheidungen entwickelt und angewendet. Selbst wenn die Entscheidung letztendlich immer auch (verkehrs)politische Faktoren miteinbeziehen muss, dienen diese Kriterien dazu, die Öffentlichkeit über Nutzen und Kosten von Projekten zu informieren und damit den Prozess insgesamt transparenter zu gestalten. In der Regel erhöht offensive und transparente Information auch die Akzeptanz von Infrastrukturinvestitionen.

Ressourcen besser nutzen

Zu den entscheidenden quantitativen Indikatoren zählt der effiziente Einsatz von Energie, Fläche und Zeit. Zielsetzung der österreichischen Verkehrspolitik ist es, folgende Vorgaben bis 2025 zu erreichen:

Energie effizient einsetzen

Der Energieeinsatz im gesamten Verkehrssektor soll von derzeit rund 240 Petajoule (PJ; ohne Luftfahrt) auf unter 210 PJ im Jahr 2025 reduziert werden. Dafür ist es notwendig, die Effizienz im Verkehrssystem zu steigern. Das kann entweder durch Verlagerungspolitik oder Effizienzgewinne bei Fahrzeugen funktionieren. Werden diese Ziele erreicht, führt das nicht nur zu höherer wirtschaftlicher Effizienz, sondern trägt auch dazu bei, eine ganze Reihe von Zielen im Umwelt- und Energiebereich umzusetzen, insbesondere die *EU-20/20/20-Ziele* und die Klimaziele. Darüber hinaus senkt das die Abhängigkeit Österreichs von ausländischen Energieimporten und verbessert die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs. ➔ siehe Abbildung 24

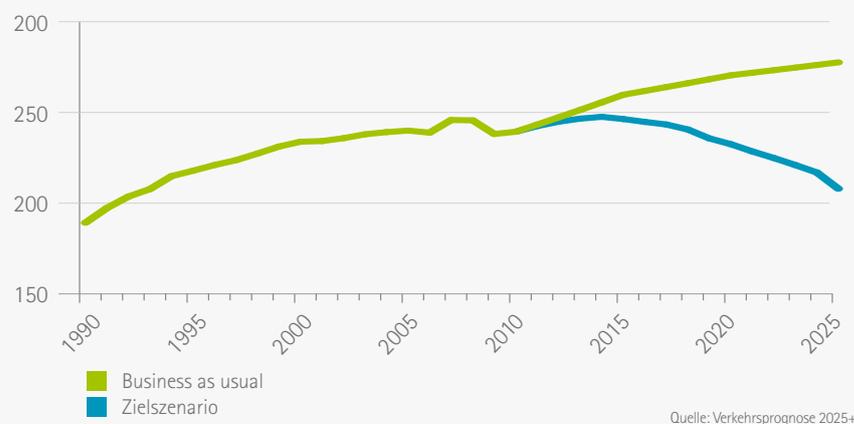
Flächen sinnvoll planen

Im dicht besiedelten Zentraleuropa ist Fläche eine besonders wichtige, aber nicht vermehrbare Ressource für Wohnraum, Wirtschaft, Landwirtschaft und Natur. Deshalb verfolgt die österreichische Verkehrspolitik das Ziel, den Flächenbedarf für den fließenden und ruhenden Verkehr bis 2025 nicht wesentlich weiter zu erhöhen. Dafür bedarf es einer verstärkten Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden.

Energieeinsatz im
Verkehrssystem soll
bis 2025 auf 210
Petajoule sinken

Flächenbedarf
für Verkehr nicht
wesentlich erhöhen

Abbildung 24
Energieverbrauch des Verkehrssektors in Österreich (ohne Luftfahrt)
in Petajoule



Zeit genauer planen

Die Verkehrszukunft ist intermodal. Die intelligente Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ermöglicht effiziente, rasche und umweltfreundliche Mobilität. Darum setzt sich die österreichische Verkehrspolitik ambitionierte Ziele für Verlässlichkeit und Zeitersparnis. Dabei geht es einerseits darum, schneller von einem Ort zu einem anderen zu kommen, andererseits darum, möglichst genau und zuverlässig bereits vorher zu wissen, wie lange man für diese Wegstrecke benötigen wird. In einem ersten Schritt werden die Reisezeiten im öffentlichen Verkehr durch den Infrastrukturausbau und Investitionen in neues Zugmaterial stark verkürzt und an die österreichische Raumstruktur angepasst. → siehe Abbildung 25

Abbildung 25
Zeitersparnis durch Infrastrukturausbau und neues Zugmaterial



Darüber hinaus sollen für AutofahrerInnen im Individualverkehr die Stautunden bis 2025 um 15 Prozent gegenüber 2010 reduziert werden. Ebenso soll die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit im öffentlichen Verkehr weiter erhöht werden. Einen wichtigen Beitrag dazu leisten intelligente Verkehrssysteme (IVS) oder Informationssysteme wie zum Beispiel die geplante *Verkehrsauskunft Österreich (VAO)*, welche die NutzerInnen dabei unterstützen, Wege intelligent zu verknüpfen.

Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen

Die Umsetzung der in diesem Kapitel dargestellten Ziele wird zu einem geringeren Anwachsen des Personen- und Güterverkehrs führen als in der Business-as-usual-Prognose in Kapitel 2.7 (siehe S. 37). Weitere wichtige Faktoren sind die Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel und Effizienzsteigerungen.

Zeitersparnis durch
moderne Infrastruktur
und Vertaktung

Fahrzeiten werden
deutlich verkürzt

Städte wachsen
zusammen



Fakten zu
intelligenten
Verkehrssystemen
www.bmvit.gv.at/gvp/planung

Stautunden
bis 2025 um
15 Prozent
reduzieren



4 Umsetzungsmaßnahmen zu den Zielen der österreichischen Verkehrspolitik

4.1 Dimension *Moderne Infrastruktur*

Eisenbahninfrastruktur	52
Straßeninfrastruktur	54
Wasserstraße	55
Luftfahrt	56
Intermodale Umschlagpunkte	56
Intermodale Knotenpunkte	56

4.2 Dimension *Zukunft öffentlicher Verkehr*

Öffentlicher Verkehr für alle	57
Taktfahrplan	58
Qualität	58
Leistbarkeit	59
Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem	60

4.3 Dimension *Mehr Sicherheit*

Mensch	60
Umwelt	61

4.4 Dimension *Planung, Systematisierung, Vernetzung*

Intelligente Verkehrssysteme	62
Verkehrsauskunft Österreich	62

4.5 Dimension *Technologie und Innovation*

Forschungsförderung	63
Unterstützung der Umsetzung	63

4.6 Dimension *Rücksichtnahme auf unterschiedliche Bedürfnisse*

Barrierefreiheit	64
Altersgerechtigkeit	64
Geschlechtergerechtigkeit	64

4.7 Dimension *Umweltschutz und Ressourceneffizienz*

Elektromobilität	65
Verlagerungspolitik	66
Kostenwahrheit	66
Staureduktion	66
Lärmschutz	67
Raumplanung	68
Nicht motorisierter Verkehr	68

4.8 Dimension *Internationales*

Österreichs Verkehrspolitik in der EU	69
Luftfahrt	69
Wasserstraße	69

Um die in Kapitel 3 beschriebenen Ziele der österreichischen Verkehrspolitik zu erreichen, hat das *bmvit* bereits detaillierte Zielvorgaben und Umsetzungsprogramme formuliert. Im Folgenden werden diese anhand verschiedener Dimensionen dargestellt und der aktuelle Umsetzungsstand erläutert.

4.1 Dimension *Moderne Infrastruktur als Basis eines zukunftsorientierten Verkehrsnetzes*

Eisenbahninfrastruktur, die sich auszahlt – Österreich rückt zusammen

Das *Zielnetz 2025+* gibt die Zielsetzungen für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vor und ist ein klares Bekenntnis zu einer leistungsstarken und effizienten Bahn. Das Papier definiert die Erfordernisse für einen systemadäquaten Ausbau der Schieneninfrastruktur, um folgende Ziele zu erreichen:

- Es schafft die Voraussetzungen dafür, dass Schritt für Schritt ein Taktfahrplan im Personenverkehr eingeführt werden kann.
- Damit wird die weitere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene unterstützt, um einen höheren Modal Split von 40 Prozent nach Ausbau der großen Achsen und Terminals zu erreichen.
- Es koordiniert den Aufbau von Kapazitäten zur Verkehrsverlagerung und somit die klimapolitisch notwendige Reduktion vom Verkehr verursachter Emissionen.

Klare Vorgaben für Infrastrukturausbau festlegen

Das *Zielnetz 2025+* fördert vorwiegend Maßnahmen auf Strecken, die ein hohes Verkehrspotenzial haben.

- Prioritär werden Investitionen in die Verbesserung des Bestandsnetzes getätigt (über 50 Prozent der Investitionen).
- Die viergleisige Weststrecke zwischen Wien und Wels wird fertiggestellt.
- Ein weiterer Schwerpunkt sieht vor, die Südstrecke deutlich zu verbessern, nämlich mit dem Hauptbahnhof Wien, dem Ausbau der Pottendorfer Linie, dem Semmeringbasistunnel, dem Umbau des Bahnhofs Graz sowie der Koralmbahn und dem Ausbau der Strecke zwischen Graz und Spielfeld.
- Ebenso werden der Bau der viergleisigen Unterinntalstrecke sowie der Brennerbasistunnel vorangetrieben.
- Darüber hinaus werden rund 100 Bahnhöfe und Haltestellen neu gebaut bzw. modernisiert und barrierefrei gemacht.
- Vier große Güterterminals werden erweitert bzw. neu gebaut.

Bereits in Betrieb genommen wurden entscheidende Netzerweiterungen bzw. Lückenschlüsse im Schienennetz, die mehr Kapazitäten bieten und wirtschaftlicheren Güterverkehr ermöglichen. Rund 100 Kilometer Neubaustrecke – davon 69 Tunnelkilometer – sind neu in Betrieb, darunter die Neubaustrecken Lainzer Tunnel, Wien–St. Pölten sowie die Unterinntalstrecke. Darüber hinaus sind wichtige neue Bahnhöfe in (Teil-)Betrieb bzw. wurden vor kurzem eröffnet, so zum Beispiel der Hauptbahnhof Wien, der Hauptbahnhof Salzburg, der Bahnhof Leibnitz, der Bahnhof Melk oder der Regionalbahnhof Tullnerfeld.

Der Infrastrukturausbau wird durch die EU-Politik, welche den Ausbau der *TEN-V* fördert, bestätigt und bekräftigt. Die österreichische Verkehrspolitik setzt hier also die richtigen Schwerpunkte.

Bessere Infrastruktur – kürzere Fahrzeiten ermöglichen

Der Ausbau der zentralen Verkehrsachsen und die Investitionen in moderne Züge lassen Österreich in den kommenden Jahren enger zusammenrücken. Die Fahrzeiten entlang

Klares Bekenntnis zu einer leistungsstarken und effizienten Bahn

Priorität haben Investitionen ins Bestandsnetz

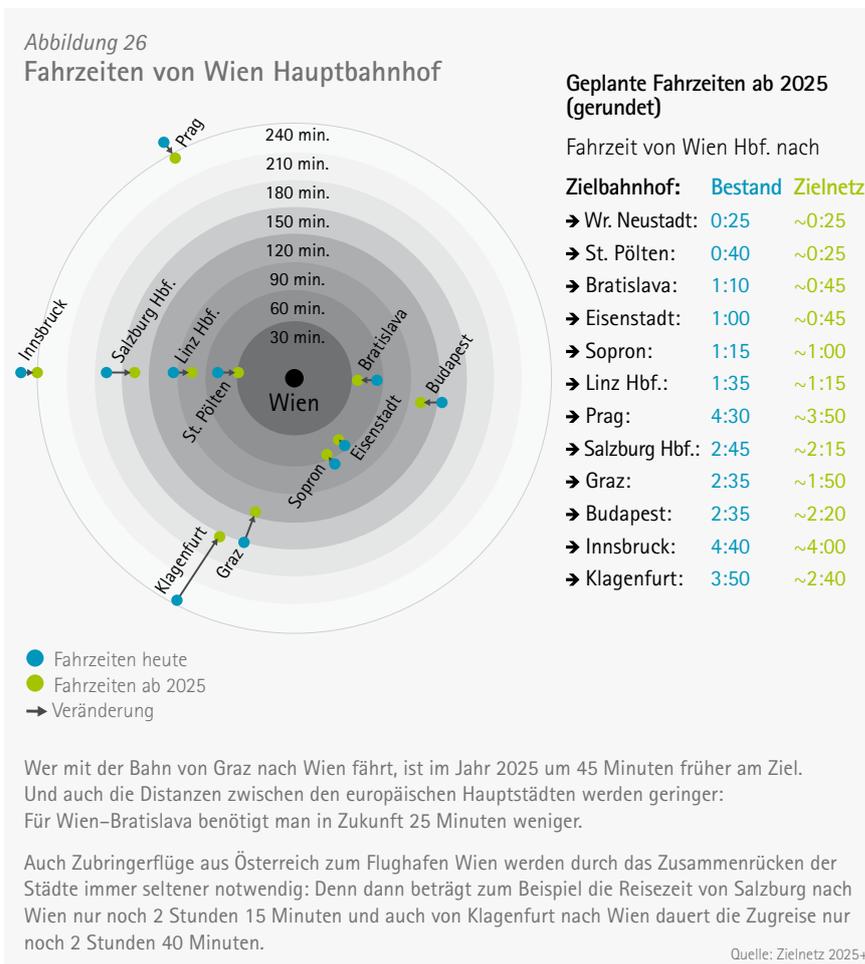
Netzerweiterungen und Lückenschlüsse für mehr Kapazitäten

Ausbau der trans-europäischen Netze

der Hauptachsen verkürzen sich deutlich. Die ÖsterreicherInnen sind dadurch schneller am Reiseziel. Darüber hinaus werden wichtige Einrichtungen wie der Flughafen Wien mit dem Streckenausbau erstmals an Fernverbindungen angeschlossen.

Zeitrahen Umsetzung: bis 2025

→ siehe Abbildung 26



Österreichs Städte
 rücken zusammen:
 Fahrzeiten werden
 kürzer

Ein Schwerpunkt der Investitionen in die Schieneninfrastruktur besteht darin, Bestandsstrecken zu modernisieren und zu verbessern. Die Streckenkapazitäten werden um 30 Prozent erhöht. Mit Fertigstellung der Neubauachsen sollen jährlich 300 Millionen Fahrgäste mit der Bahn unterwegs sein und 40 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert werden. Dafür werden künftig 9.000 Züge pro Tag unterwegs sein – im Vergleich zu derzeit 7.000 Zügen.

Infrastrukturprojekte realisieren

Im Regierungsübereinkommen wurde festgelegt, dass die im sechsjährigen *Rahmenplan der ÖBB*-Infrastruktur angeführten Infrastrukturprojekte unter Berücksichtigung der budgetären Vorgaben zeitgerecht umzusetzen sind. Die Prioritätenreihung erfolgt nach folgenden Kriterien:

- Durchgängige Streckenabschnitte müssen rasch fertiggestellt werden, um die Netz-
wirkung zu verbessern und die Kapazität des Verkehrssystems zu steigern.
- Vorrangig werden Maßnahmen umgesetzt, die das Bestandsnetz verbessern und
Voraussetzung für betriebliche Rationalisierungen sind.
- Bahnhofsneu- und -umbauten haben Priorität, weil sie den KundInnen eine
zeitgemäße und attraktive Infrastruktur zur Verfügung stellen.
- Das Programm zur Steigerung der Effizienz wird weitergeführt, damit die
Errichtungskosten reduziert werden können.



Link zu Strategien für
 den Ausbau der
 Verkehrsinfrastruktur
www.bmvit.gv.at/apv

Klarer Rahmenplan für Bahninfrastruktur



Fakten zum
Thema Infrastruktur-
finanzierung Schiene
[www.bmvit.gv.at/gvp/
infrastruktur](http://www.bmvit.gv.at/gvp/infrastruktur)

Objektive Evaluierung von Straßenbauvorhaben

Komfortables und umweltfreundliches Reisen ermöglichen

Der für die Periode 2013 bis 2018 fortgeschriebene *Rahmenplan* wird von der *ÖBB-Infrastruktur AG* in enger Abstimmung mit dem *bmvit* entwickelt und berücksichtigt neben den oben genannten weitere Ziele wie zum Beispiel:

- Kapazitäten steigern
- Reisegeschwindigkeit erhöhen
- Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Haltestellen verbessern/modernisieren
- Güterumschlag steigern
- Sicherheit erhöhen
- Klima-/Umweltschutz verbessern

Dafür werden in den kommenden sechs Jahren folgende Investitionen getätigt:

→ siehe Tabelle 4

Tabelle 4

Die Investitionen in die hochrangige Schieneninfrastruktur 2013 bis 2018 im Detail

Erforderliche zahlungs- wirksame Finanzmittel (in Mrd. Euro, gerundet)	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Erweiterungsinvestitionen (ohne Brenner-Basistunnel)	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4	1,4
Brenner-Basistunnel	0,1	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4
Reinvestitionen	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5
Summe Investitionen	1,8	1,9	2,1	2,3	2,3	2,3

Quelle: Ministerratsvortrag ÖBB-Rahmenplan 2013–2018

Eine Zielsetzung des *Zielnetzes 2025+* und der Rahmenpläne ist darüber hinaus, Ländern, Gemeinden und Privaten klare Informationen zu geben, in welchen Regionen sie mit Schieneninfrastruktur rechnen und planen können.

Moderne und sichere Straßeninfrastruktur für Österreich – Straßennetz weiter ausbauen

Die im *Bundesstraßengesetz (BStG)* angeführten Autobahnen und Schnellstraßen bilden das Rückgrat des österreichischen Straßennetzes. Im Bauprogramm wird festgelegt, welche hochrangigen Straßenbauprojekte nach klaren Kriterien mit welcher Priorität umgesetzt werden. Ziel ist, das sehr gut ausgebaute hochrangige Straßennetz weiter zu verbessern und sicherer zu machen und dabei nur jene Straßen zu bauen, die auch tatsächlich gebraucht werden. So wurden die Straßenbauvorhaben gezielt evaluiert und gegebenenfalls redimensioniert – konkret wurden zur Einsparung Straßenbauprojekte bedarfsgerecht umgestaltet und Lückenschluss bzw. Kosteneffizienz in den Mittelpunkt gerückt. Allein für die Bauperiode 2011 bis 2016 werden 2,8 Milliarden Euro gegenüber den zuvor geplanten Vorhaben eingespart.

Beispiel:

Die S31 im Burgenland wurde ursprünglich als hochrangige Straße geplant. Nun wird die Straße aber als Landesstraße verwirklicht, weil sie überwiegend Ortsumfahrungsfunktion hat. Der Effekt: Die Ortsumfahrungen werden rasch und kostengünstiger umgesetzt, insgesamt bringt das Einsparungen von 80 Millionen Euro.

Projekte in Planung bzw. Umsetzung (laut aktuellem Bauprogramm)

Prioritäre Straßenbauprojekte:

- A5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick–Poysbrunn
- S7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Riegersdorf–Dobersdorf
- S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat–Süßenbrunn

Redimensionierte Straßenbauprojekte:

- A5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Poysbrunn–Staatsgrenze
- S3 Weinviertler Schnellstraße, Abschnitt Hollabrunn–Guntersdorf
- S34 Traisental Schnellstraße
- S37 Klagenfurter Schnellstraße

Weitere Straßenbauprojekte:

- S36 Murtal Schnellstraße
- A26 Westring Linz
- S8 Marchfeld Schnellstraße
- S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Spange Flugfeld Aspern
- S10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord–Staatsgrenze
- S7 Fürstenfelder Schnellstraße, Abschnitt Dobersdorf–Riegersdorf

Folgende Investitionen werden 2013 bis 2018 ins hochrangige Straßennetz getätigt:

→ *siehe Tabelle 5*



Fakten zum
Thema Infrastruktur-
finanzierung Straße
[www.bmvit.gv.at/gvp/
infrastruktur](http://www.bmvit.gv.at/gvp/infrastruktur)

Tabelle 5

ASFINAG-Bauprogramm 2013 bis 2018

Aufwendungen in Mrd. Euro (gerundet)

	2013 Plan	2014 Plan	2015 Plan	2016 Plan	2017 Plan	2018 Plan
Neubau und Erweiterungen	0,5	0,7	1,0	0,9	0,8	0,5
Bauliche Erhaltung	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3
Andere Investitionen	0,1	0,04	0,03	0,02	0,03	0,02
Bauprogramm gesamt	1,0	1,1	1,4	1,3	1,2	0,9

Quelle: ASFINAG-Bauprogramm 2013–2018

Wasserstraße – Verlässlichkeit erhöhen, internationale Zusammenarbeit verbessern

Durch die natürlichen Schwankungen des Wasserstandes ist die Verlässlichkeit in der Binnenschifffahrt ein besonders wichtiges Thema. Die österreichische Schwerindustrie und andere wichtige Kunden der Güterschifffahrt sind auf regelmäßige Lieferungen ihrer Rohstoffe angewiesen. Darum werden alleine für die Erhaltung der Fahrrinne auf dem österreichischen Teil der Donau rund zehn Millionen Euro pro Jahr investiert. Für die ökologisch notwendige Verhinderung einer weiteren Eintiefung der Donau und die gleichzeitige Verbesserung der Fahrwasserhältnisse werden zurzeit zusätzliche 28 Millionen Euro über drei Jahre in den Naturversuch Bad Deutsch–Altenburg investiert (50 Prozent *bmvit*-, 50 Prozent EU-Finanzierung). Wie bereits in Kapitel 2.1 (siehe S. 18) erwähnt, konnte dadurch der österreichische Teil der Donau in den vergangenen Jahren an durchschnittlich 359 Tagen im Jahr für die Schifffahrt verfügbar gehalten werden (das entspricht 98 Prozent Verlässlichkeit, durchschnittlich sechs Tage pro Jahr ist die Wasserstraße wegen Hochwassers oder Eises gesperrt).

Fahrwasserhältnisse der Donau werden weiter verbessert

Als internationaler Verkehrsweg ist die Verlässlichkeit der Wasserstraße auch von den Ausbau- und Instandhaltungsarbeiten der anderen Anrainerstaaten abhängig. Daher spielt Österreich eine führende Rolle im Rahmen der Donaunraumstrategie der EU, um durch internationale Kooperationen die Zusammenarbeit in diesem Bereich zu verbessern. Schlussendlich wird auch der Ausbau der Häfen über unterschiedlichste Projekte unterstützt.

Luftfahrt – Wirtschaftsstandort Österreich stärken

Österreich hat eine wichtige geostrategische Lage und ist international in einer bevorzugten Position. Infrastrukturpolitik ist deshalb besonders wichtig. Die *Road Map Luftfahrt 2020* stellt ein strategisches Konzept für den optimalen Ausbau der entsprechenden Infrastruktur dar, um damit die Gesamtoptimierung des Wirtschaftsstandorts Österreich zu stärken und eine wettbewerbsfähige Entwicklung der österreichischen Luftfahrt im Rahmen einer gesamteuropäischen Verkehrspolitik zu ermöglichen.

Beispielhaft sollen hierzu drei spezifische Maßnahmen der über 70 Einzelmaßnahmen angeführt werden:

- Für den Wirtschaftsstandort Österreich – als Headquarter-Standort – ist die Zahl der Direktverbindungen von zentraler Bedeutung. Das *bmvit* und die relevanten Stakeholder erhöhen daher die Anstrengungen, um mehr Flugverbindungen zu Zukunftsmärkten wie beispielsweise Russland und Indien zu gewinnen.
- Die Erreichbarkeit stellt ein zentrales Maß für die Attraktivität österreichischer Flughäfen dar. Die Anbindung des Flughafens Wien wird vom *bmvit* daher durch die im *ÖBB-Rahmenplan* vorgesehenen Ausbaumaßnahmen der Schieneninfrastruktur attraktiviert.
- Das *bmvit* unterstützt im Rahmen des Luftfahrtforschungsprogramms *TAKE OFF* die österreichische Luftfahrtforschungslandschaft bei der Erarbeitung von Lösungen, um den zukünftigen infrastrukturellen und umweltrelevanten Anforderungen zu entsprechen.

Zeitraum Umsetzung: bis 2020

Intermodale Umschlagpunkte für den Güterverkehr – Schiene, Straße und Wasserstraße kombinieren

Jeder Verkehrsträger hat seine spezifischen Vorteile. Um eine optimale Kombination von Schiene, Straße und Wasserstraße zu erreichen, sind intermodale Terminals der zeitgemäße Lösungsansatz. Bis 2017 werden neben vielen anderen kleineren Vorhaben vier große Bahnterminals ausgebaut, die sämtlichen Bahnunternehmen zur Verfügung stehen werden. Dies sind die Terminals Wolfurt, Wörgl, Wels und Wien Inzersdorf, 390 Millionen Euro werden dort investiert.

Zusätzlich fördert das *bmvit* Anschlussbahnen, um die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene zu unterstützen. Unternehmen, die für ihren Betrieb einen Bahnanschluss errichten, können eine Förderung für die Infrastrukturinvestition beantragen. Insgesamt wurden zwischen 2007 und 2011 Förderungen in einem Ausmaß von knapp 100 Millionen Euro für 250 Projekte zugesagt. Auch für die Zukunft stehen ausreichend Fördermittel zur Verfügung.

Zeitraum Umsetzung: bis 2017

Intermodale Knotenpunkte für den Personenverkehr – individuelle Bedürfnisse berücksichtigen

Multimodale Verkehrsknoten sind Übergangsstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrssystemen. Speziell bei Kombinationen des individuellen und öffentlichen Verkehrs besteht der Bedarf, das Auto, das Fahrrad etc. sicher und komfortabel abzustellen. Die Herausforderung ist, multimodale Verkehrsknoten funktional, informativ, gut und einfach nutzbar sowie sicher zu gestalten. Diese müssen effiziente Umsteigemöglichkeiten und idealerweise auch Infrastruktur für Einkäufe und Erledigungen bieten.



Link zur *Road Map Luftfahrt 2020*
www.bmvit.gv.at/rml

Erreichbarkeit
österreichischer
Flughäfen wird
verbessert

Fördermöglichkeiten
für Bahnanschlüsse



Fakten zum
Thema Bahnanschlüsse
www.bmvit.gv.at/gvp/infrastruktur

Eine Form von Verkehrsknoten stellen Park-and-ride-Anlagen dar, die erfolgreich von Bund, Ländern und Gemeinden gemeinsam realisiert werden. Ziel ist es, den Fahrgästen beim Bahnhof für S- und Regionalbahnen einen kostenlosen Parkplatz für das Kfz oder das Fahrrad zu bieten und so den Verkehr in und aus den Städten zu reduzieren.

Derzeit teilen sich Bund und Länder/Gemeinden die Kosten bei Park-and-ride-Anlagen 50 zu 50. Es stehen derzeit rund 53.000 Pkw- und 40.000 Zweirad-Stellplätze zur Verfügung. Zukünftig sollen jährlich rund 2.000 neue Pkw-Stellplätze und 700 überdachte Zweiradstellplätze dazukommen.

Zeitraumen Umsetzung: laufend

4.2 Dimension Zukunft öffentlicher Verkehr

Die Erfolgsfaktoren dafür, dass öffentlicher Verkehr von den Menschen genutzt wird, sind ausreichende Frequenz, abgestimmter Verkehrstakt, leistbare Fahrpreisgestaltung, ein einfacher Zugang zum ÖV-System sowie hohe Qualität des Angebots. Die österreichische Verkehrspolitik hat klare Zielsetzungen für alle vier Bereiche.

Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr garantieren

Die Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr ist ein politisches Ziel, das sich an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiert. Unterschiedliche Zuständigkeiten bei der Planung und Finanzierung für den öffentlichen Verkehr sind nach wie vor eine große Herausforderung für eine abgestimmte österreichische Verkehrspolitik.

Auf Initiative des *bmvit* arbeiten Bund und Länder nun erstmals gemeinsam daran, welches Angebot an öffentlichem Verkehr unabhängig von Zuständigkeiten, Finanzierung und Begrifflichkeiten der Bevölkerung angeboten wird. Darauf basierend werden gemeinsam Kriterien festgelegt, welche Verbindungen künftig wie oft bedient werden. Damit soll eine einheitliche Grundlage an Bedienstandards für Österreich entstehen. In einem weiteren Schritt werden die schon existierenden Standards erhoben, mit den Zielsetzungen verglichen und die notwendigen Verbesserungsschritte definiert.

Das Ziel ist, für die KundInnen ein optimal abgestimmtes und nachfrageorientiertes Angebot zu entwickeln. Das sichert einheitliche Standards, verringert die Wartezeiten, verbessert die Erreichbarkeit und senkt die Kosten.

Zeitraumen Umsetzung: Das Konzept für das künftige Angebot an öffentlichem Verkehr soll bis 2013 ausgearbeitet werden.

Beispiel:

Gemeinsam mit Ländern und Gemeinden sollen Standards für den öffentlichen Verkehr entwickelt werden. Die Vision ist, klar zu definieren, wie oft und wie dicht Regionen mit öffentlichem Verkehr erschlossen werden. Als Basis wird die EinwohnerInnenzahl und -dichte einer Gemeinde bzw. einer Kleinregion herangezogen und ein sogenannter Bedienstandard definiert. Das heißt, es wird festgestellt, wie oft am Tag ein Zug oder ein Bus von A nach B fahren soll. Wird das Angebot stark genutzt, soll es auch ausgeweitet werden können, wird es kaum genutzt, ist auch eine Verringerung des Grundmusters möglich.

Park-and-ride-
Anlagen werden
gefördert



Fakten zum Thema
öffentlicher Verkehr
www.bmvit.gv.at/gvp/oev

Optimal abgestimmter
und nachfrageorien-
tierter öffentlicher
Verkehr

klare Kriterien für einen gut funktionierenden Nahverkehr. Die hoch gesteckten Zielwerte werden von der Bahn sogar überschritten, so waren zum Beispiel 2011 rund 97 Prozent der Züge im Nahverkehr pünktlich (Zielwert: 95 Prozent). Dazu kommen subjektive Kriterien, die direkt bei den Fahrgästen erhoben werden, wie zum Beispiel Sauberkeit, Sicherheit, Verhalten des Zugpersonals, Sitzplatzangebot, reguläre Informationen sowie Informationen bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen bzw. Standards im Vertrieb. Dieser erfolgreiche Weg wird weiter beschritten und bei Bedarf nachjustiert.

Hintergrund:

Pünktlichkeit ist ein wichtiges Qualitätskriterium für den öffentlichen Verkehr. Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs wurde über die Verkehrsdienstverträge ein Bonus-Malus-System eingeführt. Das heißt, wenn ein Zug verspätet ist, bekommt das Verkehrsunternehmen für diesen Zug eine entsprechend geringere finanzielle Abgeltung.

Darüber hinaus werden künftig die Fahrgastrechte noch weiter ausgebaut: Bereits 2010 wurden die Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr deutlich gestärkt. Sah die seit 2009 geltende EU-Verordnung Entschädigungen für Verspätungen ab einer Stunde im Fernreiseverkehr vor, gab es von der österreichischen Verkehrspolitik klare Vorgaben für den Pendelverkehr. Seit April 2010 werden PendlerInnen mit Jahreskarte bei Verspätungen entschädigt. Die klare Vorgabe an die Bahnunternehmen lautet: KundInnenorientierung und Pünktlichkeit haben Priorität.

- ➔ Künftig sollen Entschädigungen ausbezahlt werden, wenn die Pünktlichkeit der Züge unter 95 Prozent liegt (bisher 90 Prozent).
- ➔ Die Regelung soll künftig auf allen Bahnen gelten.
- ➔ PendlerInnen mit Jahreskarte können künftig im Internet jederzeit prüfen, ob auf ihrer Strecke der vorgegebene Pünktlichkeitswert eingehalten wird.

Erreicht das Bahnunternehmen den Wert nicht, steht den Jahreskarten-PendlerInnen eine zehnpromtente Entschädigung zu.

Zeitrahmen Umsetzung: laufend

Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel – Mobilität bleibt für alle leistbar

Wie bereits unter Kapitel 2.3 (siehe S. 25) detailliert ausgeführt: Mobilität in Österreich ist leistbar, die Preise des öffentlichen Verkehrs sind im internationalen Vergleich niedrig. Österreich bleibt auf Schiene und setzt auf den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel und deren intelligente Verknüpfung. Das Ziel ist, die Preissteigerungen für öffentlichen Verkehr im Bereich der allgemeinen Inflation zu halten. Der Bund ist demnach verpflichtet, ein Angebot im öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr auf der Schiene sicherzustellen. Diese Leistungen werden bei Eisenbahnverkehrsunternehmen nach transparenten und nachvollziehbaren Kriterien bestellt. Sogenannte Verkehrsdienstverträge werden über maximal zehn Jahre abgeschlossen. Sie bieten für alle Beteiligten Planungssicherheit, indem konkrete Zugfahrten bestellt werden, die nach 14 bestimmten Qualitätskriterien durchgeführt werden müssen. Vorgesehen sind Bonus- bzw. Abschlagszahlungen, wenn diese Ziele nicht erreicht werden.

Der Bund bestellt bei den ÖBB für 2013 insgesamt 72 Millionen und bei Privatbahnen sechs Millionen im Fahrplan vorgesehene Zugkilometer im Wert von rund 640 Millionen Euro. Hinzu kommen Bestellungen durch die Länder von mehr als zwölf Millionen Zugkilometern. Damit finanziert der Bund über 80 Prozent des gemeinwirtschaftlichen Schienenangebotes mit europaweit günstigen Tickets in Österreich. Der Bund leistet weiters Tarifzuschüsse im Rahmen der Verkehrsverbände. Derzeit macht dieser Betrag mehr als 80 Millionen Euro pro Jahr aus.

Die österreichischen Bahnen gehören zu den pünktlichsten und komfortabelsten Europas

Rechte der Fahrgäste werden ausgebaut: Entschädigungen bei Verspätung

Preissteigerungen bleiben im Bereich der allgemeinen Inflation



Fakten zum
Thema Verkehrs-
dienstverträge
www.bmvit.gv.at/gvp/oev

Einfacher Zugang zum ÖV-System

Entscheidend für die tatsächliche Nutzung des ÖV-Angebots bzw. für den Umstieg auf den ÖV ist die einfache Tarifgestaltung und Information. Transparente und nachvollziehbare Tarife und Tickets, die über Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände hinweg für eine gesamte Mobilitätskette gelten, machen den öffentlichen Verkehr attraktiver. Bund und Länder arbeiten an einer Vereinheitlichung und Vereinfachung des Tarifsystems.

Da das Angebot im öffentlichen Verkehr in der Regel als Teil bzw. in Form einer Mobilitätskette genutzt wird, tragen Information und Verkehrsauskunft in Echtzeit dazu bei, Zutrittsbarrieren zum ÖV-System zu beseitigen und Routen sowie Fahrzeiten individuell zu optimieren. Auch das ist ein Beispiel für die gebietskörperschaften- und verkehrsträgerübergreifende Zusammenarbeit in der österreichischen Verkehrspolitik: Die VAO ist ein Meilenstein zur intelligenten Vernetzung und Stärkung des ÖV.

4.3 Dimension Mehr Sicherheit

Sicherheit für Österreichs VerkehrsteilnehmerInnen erhöhen

Das *Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020* wurde unter Leitung des *bmvit* und mit umfassender Beteiligung der entsprechenden Interessengruppen und Stakeholder ausgearbeitet. Es bildet die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit der kommenden zehn Jahre. Der erfolgreiche Weg des *Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms* soll weiter beschritten werden und dabei helfen, menschliches Leid zu reduzieren und die volkswirtschaftlichen Unfallkosten zu senken.

- Bis 2020 soll eine weitere Halbierung der Zahl der Verkehrstoten auf unter 300 pro Jahr erreicht werden. Die Langfristperspektive ist, sich der Zahl null anzunähern (*Vision Zero*).
- Parallel soll auch die Zahl der im Straßenverkehr schwer verletzten Personen deutlich reduziert werden – bis 2020 um 40 Prozent auf rund 29.000 Personen.
- Darüber hinaus soll auch die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sinken, nämlich um 20 Prozent pro Jahr auf ca. 30.000.

Bei der Umsetzung des *Verkehrssicherheitsprogramms* setzt die österreichische Verkehrspolitik auf folgende strategische Leitprinzipien:

- Sicherheitsmanagement in Städten und Gemeinden soll dazu beitragen, Ortsgebiete sicherer zu machen. Denn dort passiert die Mehrzahl der Unfälle.
- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gilt es, die Eigenverantwortung aller VerkehrsteilnehmerInnen zu stärken.
- Die SchülerInnen von heute sind die eigenverantwortlichen VerkehrsteilnehmerInnen von morgen. Umso wichtiger sind Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung für nachhaltiges und umweltfreundliches Mobilitätsverhalten.
- Eine weitere Herausforderung ist ein neues System der Straßenhierarchisierung.
- LenkerInnen begehen Fehler: Deshalb sollen selbsterklärende und fehlerverzeihende Straßen die Basis für sicheren Straßenverkehr bilden.
- Für FußgängerInnen sind sichere und attraktive Fußwege wichtig. Dazu gehören Qualität, Sicherheit und Barrierefreiheit von Gehsteigen, Querungshilfen, Ampeln etc.
- Gerade jene Länder sind in der Verkehrssicherheitsarbeit besonders erfolgreich, in denen das Verkehrssystem als intermodales Gesamtsystem behandelt wird und in denen Verkehrssicherheit als Teil eines integrierten Gesamtverkehrskonzepts entwickelt wird.
- Unfälle am Arbeitsplatz bzw. auf dem Arbeitsweg machen bis zu ein Drittel aller Unfälle aus. Deshalb gilt der betrieblichen Verkehrssicherheit besonderes Augenmerk.
- Von besonderer Bedeutung ist, bei Flächenwidmung und Raumplanung Verkehrssicherheitsfragen mitzuberücksichtigen.



Link zum
Verkehrssicherheits-
programm 2011–2020
www.bmvit.gv.at/vsp

Selbsterklärende und
fehlerverzeihende
Straßen für
sicheren Verkehr

Insgesamt umfasst das *Verkehrssicherheitsprogramm* einen Maßnahmenkatalog mit 250 Einzelmaßnahmen in 17 Handlungsfeldern. Diese werden unter enger Zusammenarbeit aller beteiligten Institutionen und Organisationen umgesetzt.

Schwerpunkte des *Verkehrssicherheitsprogramms*

Besonderen Fokus legt das *Verkehrssicherheitsprogramm* auf jene VerkehrsteilnehmerInnen, die einem besonderen Risiko ausgesetzt sind.

Äußerst exponiert sind im Straßenverkehr Kinder, die zwei bis drei Prozent der Getöteten und sieben Prozent der im Straßenverkehr Verletzten ausmachen. Deshalb ist Kindersicherheit ein Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit: Geplant ist, das erfolgreiche Konzept der Schulwegpläne weiter auszubauen, die schulische Fahrrad- ausbildung zu reorganisieren und die Verwendung von Kindersitzen auszudehnen.

Ebenfalls stark gefährdet sind junge Menschen: 15- bis 24-Jährige stellen 31 Prozent der Verletzten und ein Viertel der Getöteten. Ein Paket an Maßnahmen umfasst einerseits Angebote für den „sicheren Heimweg“, andererseits neue Kommunikationsansätze bzw. die Zusammenarbeit mit der außerschulischen Jugendarbeit.

Eine weitere überproportional von Verkehrsunfällen betroffene Gruppe sind ältere VerkehrsteilnehmerInnen, die insbesondere aufgrund der zunehmenden körperlichen Fragilität bei Kollisionen und Stürzen schwere Verletzungen erleiden können. Die zielgruppenspezifischen Maßnahmen tragen dazu bei, die Sichtbarkeit älterer FußgängerInnen zu verbessern bzw. mit kognitiven und physiologischen Einschränkungen bewusster umzugehen.

Darüber hinaus bietet das *Verkehrssicherheitsprogramm* Leitlinien für technische Maßnahmen (Tunnelsicherheit, Verkehrstelematik, Fahrzeugsicherheit etc.) ebenso wie für Bewusstseinsarbeit (Prävention in puncto Alkohol oder Müdigkeit), Umsetzungsvorschläge für bessere Kontrolle und Überwachung (Unterwegskontrollen im Schwerverkehr) bzw. Investitionen in die Sicherheit der Infrastruktur (Eisenbahnkreuzungen, Baustellenbeschaffenheit etc.).

Eine wesentliche Verbesserung für Eisenbahnkreuzungen bringt die neue *Eisenbahnkreuzungsverordnung*: In den kommenden zwölf Jahren investieren der Bund und Privatbahnen 420 Millionen Euro in Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Eisenbahnkreuzungen. Ziel ist, diese Gefahrenstellen deutlich und klar zu kennzeichnen und so die Zahl der Unglückten (21 Tote und 28 Schwerverletzte auf Eisenbahnkreuzungen 2011) zu reduzieren. Zeitrahmen Umsetzung: bis 2020

Gefahrgut – Schutz von Mensch und Umwelt gewährleisten

Der Transport von sogenanntem Gefahrgut stellt eine potenzielle Bedrohung für die menschliche Gesundheit und die Umwelt dar. Als Gefahrgut gelten eine ganze Reihe von Produkten und Substanzen, die in verschiedene Klassen, wie zum Beispiel entzündbare, giftige, explosive oder ätzende Stoffe, eingeteilt sind. Für den Transport gelten strenge österreichische und internationale Vorschriften für die Einstufung, Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation der Gefahrgüter, Schulung und Verhalten des bei der Beförderung tätigen Personals sowie Anforderungen an Fahrzeugbau und -ausrüstung.

Um die derzeit bereits hohen Sicherheitsstandards weiter zu verbessern, werden die geltenden Vorschriften laufend verschärft. So dürfen in der Binnenschifffahrt zum Beispiel gefährliche Güter wie Benzin, Diesel oder Öl schrittweise bis 2019 nur mehr in Schiffen mit Doppelhülle transportiert werden, damit auch bei einer Beschädigung der Außenhaut keine Ladung austreten kann.

Verkehrssicherheits-
arbeit: Fokus
auf besondere
Risikogruppen

Mehr Sicherheit
durch technische
Maßnahmen und
Bewusstseinsarbeit

Eisenbahnkreuzungen
werden sicherer



Fakten zum Thema
Lkw-Kontrollen
[www.bmvit.gv.at/
gvp/umwelt](http://www.bmvit.gv.at/gvp/umwelt)

4.4 Dimension Planung, Systematisierung, Vernetzung

Österreichs Verkehrssystem intelligenter machen

Das Verkehrssystem der Zukunft muss nicht nur einen stärkeren Schwerpunkt auf den umweltfreundlichen öffentlichen Verkehr legen, sondern auch intelligenter werden. Dabei geht es aber nicht nur darum, neue Antriebssysteme zu entwickeln und einzusetzen, sondern Verkehr besser und intelligenter zu managen. Die dafür erforderlichen Technologien sind nach jahrelanger Forschung und Entwicklung heute so weit gereift, dass ein breit gestreuter Einsatz möglich und sinnvoll wird. Österreich nimmt in der Entwicklung und im Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS) eine führende Rolle ein und wird diese in den kommenden Jahren weiter ausbauen. Das gilt nicht nur für den Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, sondern auch für die Wasserstraße, wo die Bundesgesellschaft *via donau* europaweit führend beim Aufbau eines hochmodernen Systems für „River Information Services“ ist.



Link zum IVS-
Aktionsplan
www.bmvit.gv.at/ivs

Grundlage für die Weiterentwicklung der IVS ist der *IVS-Aktionsplan* des *bmvit*, der die bisherigen Strategien neu definiert. In den vergangenen Jahren hat sich vor allem gezeigt, dass die Konzentration auf einzelne technologische Systemlösungen alleine nicht zum gewünschten Erfolg führt. IVS wird von den NutzerInnen nur dann akzeptiert, wenn mit den Systemen auch nutzerInnenorientierte Dienste mit entsprechenden qualitativ hochwertigen Inhalten verknüpft werden. Der *IVS-Aktionsplan* entwickelt folglich neue Strategien, um folgende Ziele zu erreichen:

- Hochwertige IVS-Dienste sollen dazu dienen, den individuellen Nutzen von Mobilität für VerkehrsteilnehmerInnen zu steigern und so bestehende Bedürfnisse zu befriedigen.
- IVS helfen mit, gesellschaftlichen Herausforderungen wie Klimawandel und Rohstoffknappheit zu begegnen, indem sie natürliche Ressourcen schonen.
- Effiziente, sichere und leistbare Mobilität trägt dazu bei, die Wettbewerbsfähigkeit des heimischen Wirtschaftsstandorts zu sichern.

Daraus ergeben sich sechs Handlungsfelder, für die konkrete Maßnahmen entwickelt werden, nämlich:

- Grundlagenarbeit
- Verkehrsmanagement
- Information von VerkehrsteilnehmerInnen
- Güterverkehr und Logistik
- Fahrzeuge
- Neue Mobilitätskonzepte

Über effiziente Verknüpfung von Verkehrsmitteln informieren

Die intelligente Verknüpfung von Verkehrssystemen ist ein Schlüssel für eine effizientere, umweltfreundlichere und raschere Ausgestaltung des Verkehrsangebots. Wesentlich dazu beitragen soll eine gemeinsame, einfach zu nutzende und auf Echtzeit-Daten basierende Verkehrsauskunft für ganz Österreich. Diese wird das gesamte Verkehrsgeschehen abdecken (Rad fahren, zu Fuß gehen, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, Park-and-ride-Anlagen) und kann somit dabei helfen, Wege intelligent zu verknüpfen und verschiedene Verkehrsmittel effizient zu nutzen. Denn die *VAO* kann attraktive und umweltfreundliche Alternativen aufzeigen und somit dazu beitragen, den öffentlichen Verkehr in Österreich noch attraktiver zu gestalten.

Außerdem wird das System wichtige Grundlagen für aktive Verkehrslenkung und -steuerung bieten. Die *VAO* wird dabei als eigenständiges Informationsangebot zur Verfügung stehen, wird aber auch als Grundlage für andere Verkehrsauskünfte dienen. Umsetzung: Der Testbetrieb startet 2013.

Eine Verkehrs-
auskunft für ganz
Österreich

4.5 Dimension Technologie und Innovation

Forschungsförderung im Bereich Mobilität verstärken

Anknüpfend an die in der *FTI-Strategie*²⁶ der Bundesregierung 2011 genannten gesellschaftlichen Herausforderungen²⁷ und die wachsende Bedeutung von Innovation im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik ist eine an gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen orientierte Forschungsförderung im Mobilitätsbereich erforderlich. Das *FTI-Förderprogramm* „Mobilität der Zukunft“ verfolgt dazu ganzheitliche Lösungsansätze durch technologische, soziale und organisatorische Innovationen im Mobilitätssystem. Unterstützt wird systemische Forschung und Entwicklung in den Bereichen Personen- und Gütermobilität ebenso wie technologieorientierte Forschung und Entwicklung in den Themenfeldern Fahrzeugtechnologie und Verkehrsinfrastruktur.

Das Förderprogramm baut auf die durch langjährige Forschungsförderung des *bmvit* entstandenen Potenziale und Stärken im FTI-Bereich auf und entwickelt neue Kompetenzen. Dabei entstehen Wissensbestände und Lösungen, die zur Ausrichtung und Umsetzung verkehrspolitischer Ziele und Maßnahmen beitragen.

Im Rahmen des programmbegleitenden Themenmanagements und flankierender Maßnahmen erfolgt eine Abstimmung mit anderen nationalen und internationalen Initiativen, die Vernetzung der Akteure, die Sicherung und Systematisierung der Ergebnisse sowie die Unterstützung zur Marktüberleitung bzw. zum Erschließen von Märkten für die entstandenen Lösungsansätze.

Einsatz neuer Technologien unterstützen

Der technische Fortschritt im Verkehrsbereich hat bereits in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten einen Beitrag zur Steigerung der Sicherheit, Effizienz und zur Verringerung der negativen Umweltauswirkungen geleistet. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Entwicklung zumindest fortsetzt, wenn nicht sogar beschleunigt. Im Sicherheitsbereich werden neue Technologien nicht mehr nur zur „passiven“ Sicherheit beitragen (zum Beispiel verbesserter Aufprallschutz), sondern zunehmend auch einen „aktiven“ Beitrag zur Vermeidung von Unfällen leisten. Eine ähnlich große Rolle können neue Entwicklungen bei den Luftschadstoffen spielen: Verbesserte Partikelfilter und NO_x-Reduktionssysteme sollen in den nächsten zehn Jahren den Ausstoß an Feinstaub und Stickoxiden dramatisch reduzieren.

Technischer Fortschritt beim Schadstoffausstoß am Beispiel von Diesel-Pkw

Das Beispiel der technischen Emissionsgrenzwerte von Diesel-Pkw zeigt, dass der Ausstoß von Feinstaub bereits bei den ab 2011 erstmals neu zugelassenen Fahrzeugen und der Ausstoß von Stickoxiden ab der Fahrzeuggeneration des Jahres 2015 stark sinken wird. Ähnliche Zahlen gelten auch für benzinbetriebene Pkw und Lkw.

Emissionswerte für Diesel-Pkw mg/km

Technische Norm	Euro 1 (ab 1993)	Euro 2 (ab 1997)	Euro 3 (ab 2001)	Euro 4 (ab 2006)	Euro 5a (ab 2011)	Euro 5b (ab 2013)	Euro 6 (ab 2015)
NO _x	Kein Grenzwert	Kein Grenzwert	500	250	180	180	80
Feinstaub (PM ₁₀)	180	100	50	25	5	5	4,5

Quelle: Verordnung 715/2007 EG



Fakten zum Thema
Mobilität und
Innovation
[www.bmvit.gv.at/gvp/
technologie](http://www.bmvit.gv.at/gvp/technologie)



Link zu „Mobilität
der Zukunft“
[www.bmvit.gv.at/
innovation/mobilitaet](http://www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet)

Neue Technologien
machen das
Verkehrssystem
effizienter,
sicherer und
umweltfreundlicher

²⁶ Forschung, Technologie und Entwicklung

²⁷ FTI-Strategie der Bundesregierung „Der Weg zum Innovation Leader“. Wien 2011

Der geringste Beitrag neuer Technologie wird bei den Treibhausgasemissionen von Benzin- und Dieselfahrzeugen erwartet. Eine Reduktion dieser Emissionen um zwei Drittel oder mehr wird aber sehr langfristig durch den Einsatz von Elektromotoren (als Hybrid oder in reinen Elektrofahrzeugen) erfolgen (siehe Infobox in Abschnitt 4.7).

Die österreichische Verkehrspolitik unterstützt den frühen Einsatz neuer Technologien auf unterschiedlichen Ebenen. Im Bereich der Lkw-Maut erfolgte bereits 2010 die sogenannte „Ökologisierung“, die modernere, schadstoffarme Lkw begünstigt. Auch beim Ankauf von neuen Pkw werden Anreize zu moderneren und umweltfreundlichen Fahrzeugen gegeben: Die *Normverbrauchsabgabe (NOVA)* richtet sich nicht nur nach dem Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs, sondern enthält auch ein Bonus-Malus-System für den Ausstoß von Stickoxiden. Weitere Beispiele sind die Begünstigungen und Förderungen von Hybrid- und Elektrofahrzeugen, zum Beispiel bei der motorbezogenen Versicherungssteuer („Kfz-Steuer“).

Innovation beschränkt sich aber bei weitem nicht nur auf Technologie. In vielen Bereichen des Verkehrssystems ist organisatorische Innovation ein mindestens ebenso wichtiger Erfolgsfaktor. Viele der in diesem Kapitel beschriebenen Umsetzungsmaßnahmen basieren auf Änderungen von Abläufen und Optimierung von Systemen. Gute Beispiele dafür sind die Einführung eines Taktfahrplans im öffentlichen Verkehr oder die Effizienzpotenziale durch die intelligenteren Steuerung des Straßenverkehrs.

4.6 Dimension Rücksichtnahme auf unterschiedliche Bedürfnisse

Mehr Barrierefreiheit durchsetzen

Das *Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG)* verpflichtet den Bund, Menschen mit Behinderungen den Zugang zu seinen Leistungen und Angeboten zu ermöglichen, um so gleichberechtigte Teilhabe zu fördern. Deshalb ist eine zentrale Herausforderung, die Rollstuhltauglichkeit der Stationen und der im heimischen Nahverkehr eingesetzten Schienenfahrzeuge zu gewährleisten. Die Bahnhofsoffensive und der weitere Ankauf moderner Fahrzeuge werden das gewährleisten.

Zeitraumen Umsetzung: bis 2015 140 Bahnhöfe barrierefrei

Mehr Altersgerechtigkeit schaffen

Der demografische Wandel stellt auch das österreichische Verkehrssystem vor neue Herausforderungen. Ältere Menschen benötigen moderne und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote. Dabei geht es um kleinräumige Straßenraumgestaltung ebenso wie um die grundsätzlichen Fragen des Verhaltens im Straßenverkehr sowie die Ansprüche an intelligente Verkehrssysteme (IVS), die wesentlich zu mehr Altersgerechtigkeit im Straßenverkehr beitragen können. Die österreichische Verkehrspolitik ist sich der Bedeutung des Themas bewusst, derzeit werden konkrete Leitfäden und Konzepte für diese Herausforderungen erarbeitet.

Derzeit ist ein umfassender Strategieplan für Mobilität im Alter in Vorbereitung.

Mehr Geschlechtergerechtigkeit erreichen

Frauen sind stärker als Männer auf die Angebote des öffentlichen Verkehrs angewiesen. Auch bei den spezifischen Bedürfnissen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs gibt es Unterschiede zwischen Frauen und Männern, wie zum Beispiel in Fragen der Sicherheit und Schutz vor Belästigung. Ziel der österreichischen Verkehrspolitik ist die Integration von Genderfragen in alle Planungsprozesse und in die Ausgestaltung aller Verkehrssysteme.

Anreize zu moder-
neren und umwelt-
freundlicheren
Fahrzeugen

Rollstuhltauglichkeit
von Stationen und
Schienenfahrzeugen

4.7 Dimension *Umweltschutz und Ressourceneffizienz*

Elektromobilität und alternative Antriebe befürworten

Die österreichische Verkehrspolitik setzt vor allem auf Elektromobilität als Baustein für ein modernes und effizientes Gesamtverkehrssystem. Dabei geht es um mehr, als den Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor zu ersetzen. Elektromobilität wird dazu beitragen, den Verkehr effizienter und umweltfreundlicher zu machen, und zwar

- als Teil einer kombinierten Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und umweltfreundlichen Fahrzeugen im Individualverkehr,
- in Verbindung mit effizienten und erneuerbaren Energiequellen,
- eingebettet in ein intelligentes und intermodales Gesamtverkehrssystem.

Mit dem von der Bundesregierung 2012 beschlossenen interministeriellen Umsetzungsplan Elektromobilität will die österreichische Verkehrspolitik der Elektromobilität technologieneutral zum Durchbruch verhelfen. Bereits heute verfügen die ÖBB mit ihren E-Zügen und -Loks über die größte und stärkste Elektromobilitätsflotte Österreichs.

Zielgruppen sind:

- die österreichischen VerkehrsteilnehmerInnen
- die österreichische Forschungs- und Entwicklungslandschaft, die im Bereich Elektromobilität hohe Kompetenz aufweist
- die österreichische Fahrzeug- und Fahrzeugzulieferindustrie
- die österreichischen Energieversorgungsunternehmen
- jene österreichischen Unternehmen, die sich auf intelligente Verkehrssysteme (IVS) spezialisiert haben und Elektromobilität in ihre Strategie integriert haben

Der Umsetzungsplan sieht neben kurzfristigen Informations- und Vernetzungstätigkeiten mittelfristig die Finanzierung und Umsetzung von Leuchtturm- und Pilotprojekten vor. Langfristig werden so die Voraussetzungen geschaffen, dass Elektromobilität zur Selbstverständlichkeit in Österreich wird.

Vergleich Energieverbrauch Diesel-Pkw – Elektro-Pkw

Ein sparsamer Diesel-Pkw verbraucht bei einem Mix von Autobahn, Landstraße und Stadtverkehr zurzeit etwa fünf Liter Diesel auf 100 Kilometern. In Energie umgerechnet sind das in etwa 63 kWh pro 100 Kilometer. Ein vergleichbarer Elektro-Pkw benötigt für die gleiche Strecke nur 15 kWh, das ist weniger als ein Viertel der Energie. Der Grund für diese große Differenz liegt hauptsächlich in der Energieeffizienz der Motoren. Während Diesel- und Benzinmotoren einen Wirkungsgrad zwischen 30 Prozent und 45 Prozent erreichen, liegt der Wirkungsgrad von Elektromotoren bei bis zu 98 Prozent.

Aus diesem niedrigen Energieverbrauch ergibt sich auch das hohe umweltfreundliche Potenzial der Elektromobilität: Alleine mit der derzeit installierten Kapazität von Windrädern in Österreich (Stromerzeugung von rund 2.000 GWh pro Jahr²⁸) könnte man 700.000 Elektro-Pkw betreiben.

Elektromobilität
als Teil eines
effizienten und
umweltfreundlichen
Verkehrssystems



Link zum
Umsetzungsplan
Elektromobilität
www.bmvit.gv.at/emo

Verlagerungspolitik: bessere Schienen- infrastruktur und mehr Kostenwahrheit



Fakten zur Förderung
des Schienengüter-
verkehrs
[www.bmvit.gv.at/gvp/
umwelt](http://www.bmvit.gv.at/gvp/umwelt)



Fakten zur Wege-
kostenrichtlinie
[www.bmvit.gv.at/gvp/
umwelt](http://www.bmvit.gv.at/gvp/umwelt)

Um 15 Prozent
weniger Stautunden
bis 2015

Vorrang für die Schiene – bis 2025 40 Prozent des Güterverkehrs auf die Schiene verlagern

Die österreichische Verkehrspolitik verfolgt eine klare Strategie der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Erreicht werden soll dieses Ziel, indem die Schieneninfrastruktur auf den Hauptachsen gezielt verbessert wird, die Lkw-Mauten entsprechend den EU-rechtlichen Vorgaben adaptiert und die Lkw-Kontrollen verschärft werden.

Darüber hinaus ist ein Lösungsansatz, Schienenverkehrsleistungen zu fördern. Diese betreffen jene Formen des Schienengüterverkehrs, die aufgrund ihrer Kostenstruktur am stärksten der Konkurrenz und dem Wettbewerb mit der Straße ausgesetzt sind. Die Beihilfen leisten einen Beitrag zur Deckung zusätzlicher Kosten, die im Schienengüterverkehr, jedoch nicht im Straßenverkehr anfallen.

Damit werden auch die im Schienengüterverkehr wesentlich geringeren externen Kosten berücksichtigt. Die Europäische Kommission hat das von Österreich angemeldete Beihilfeprogramm für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt. Bis Ende 2017 werden Förderverträge mit den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen, die Schienengüterverkehrsleistungen im Einzelwagenverkehr, im unbegleiteten kombinierten Verkehr und in der rollenden Landstraße erbringen.

Dazu kommen weitere wichtige Maßnahmen wie zum Beispiel die Errichtung von Anschlussbahnen, die von der österreichischen Verkehrspolitik wie bisher gezielt gefördert wird.
Zeitraum Umsetzung: bis 2025

Wegekostenrichtlinie – mehr Kostenwahrheit zulassen

Die *Wegekostenrichtlinie* (siehe Kapitel 1.5, S. 15) regelt die kilometerabhängige Bemaßung für Lkw. Damit wurde ein wichtiger Schritt in Richtung Kostenwahrheit gesetzt, weil erstmals ermöglicht wird, neben den Infrastrukturkosten auch einen Teil der „externen“ Kosten der verkehrsbedingten Luftverschmutzung und Lärmbelastung anzulasten.

Die Höchstsätze für die Luftschadstoffkosten richten sich nach der EURO-Kategorie des Fahrzeugs und nach der Straßenkategorie („Fernstraße“ oder „Vorstadtstraße“), die Höchstsätze für die Lärmkosten werden neben der Straßenkategorie auch noch nach der Tageszeit (Tag/Nacht) differenziert.

Fahrzeuge, die die jeweils strengsten EURO-Emissionsnormen erfüllen, müssen erst vier Jahre nach dem Datum der verpflichtenden Einhaltung dieser Normen Gebühren für externe Luftschadstoffkosten entrichten. EURO-V-Fahrzeuge sollen bis 31. 12. 2013 und EURO-VI-Fahrzeuge bis 31. 12. 2017 von Gebühren für externe Luftschadstoffkosten befreit sein. Lärmgebühren wären aber zu entrichten.

Staus verringern trotz mehr Verkehr

Der Verkehr auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen wird weiter zunehmen. Trotzdem sollen die Stautunden²⁹ um 15 Prozent bis 2015 reduziert werden. Das wird durch intelligente Verkehrstechnologien ermöglicht. Dabei übernehmen die Überwachungs- und Verkehrsleitzentralen, die Detektionssysteme im Tunnel- und Freilandbereich, die Verkehrsbeeinflussungsanlagen sowie die MitarbeiterInnen des Streckendienstes eine zentrale Rolle. Schnelle Kommunikationswege, klare Zuständigkeiten und eine optimale Zusammenarbeit mit lokalen Einsatzkräften und Behörden sorgen dafür, dass die Zahl der Stautunden minimiert wird.

Zeitraum Umsetzung: bis 2015

29 Ausgangsbasis ist dafür das Jahr 2011 mit 3,54 Stautunden pro Richtungsfahrbahnkilometer.

Anrainerschutz – Lärmbelastungen verringern

Die Umsetzung der in Kapitel 3.3 (siehe S. 47) beschriebenen Vorgaben erfolgt auf Basis von strategischen Umgebungslärmkarten, welche die Lärmbelastungen der Bevölkerung nach objektiven Kriterien und einheitlichen Indizes erfassen. Abbildung 28 zeigt beispielhaft einen Ausschnitt aus den Umgebungslärmkarten. In diesem Abschnitt der Westautobahn A1 ist die Wirkung von Lärmschutzwänden für den Schutz von Siedlungen zu sehen. Diese Karten sind bereits für den überwiegenden Teil des hoch frequentierten Verkehrsnetzes verfügbar, unter anderem für alle Autobahnen und Schnellstraßen, Flughäfen, Ballungsräume etc. → siehe Abbildung 28

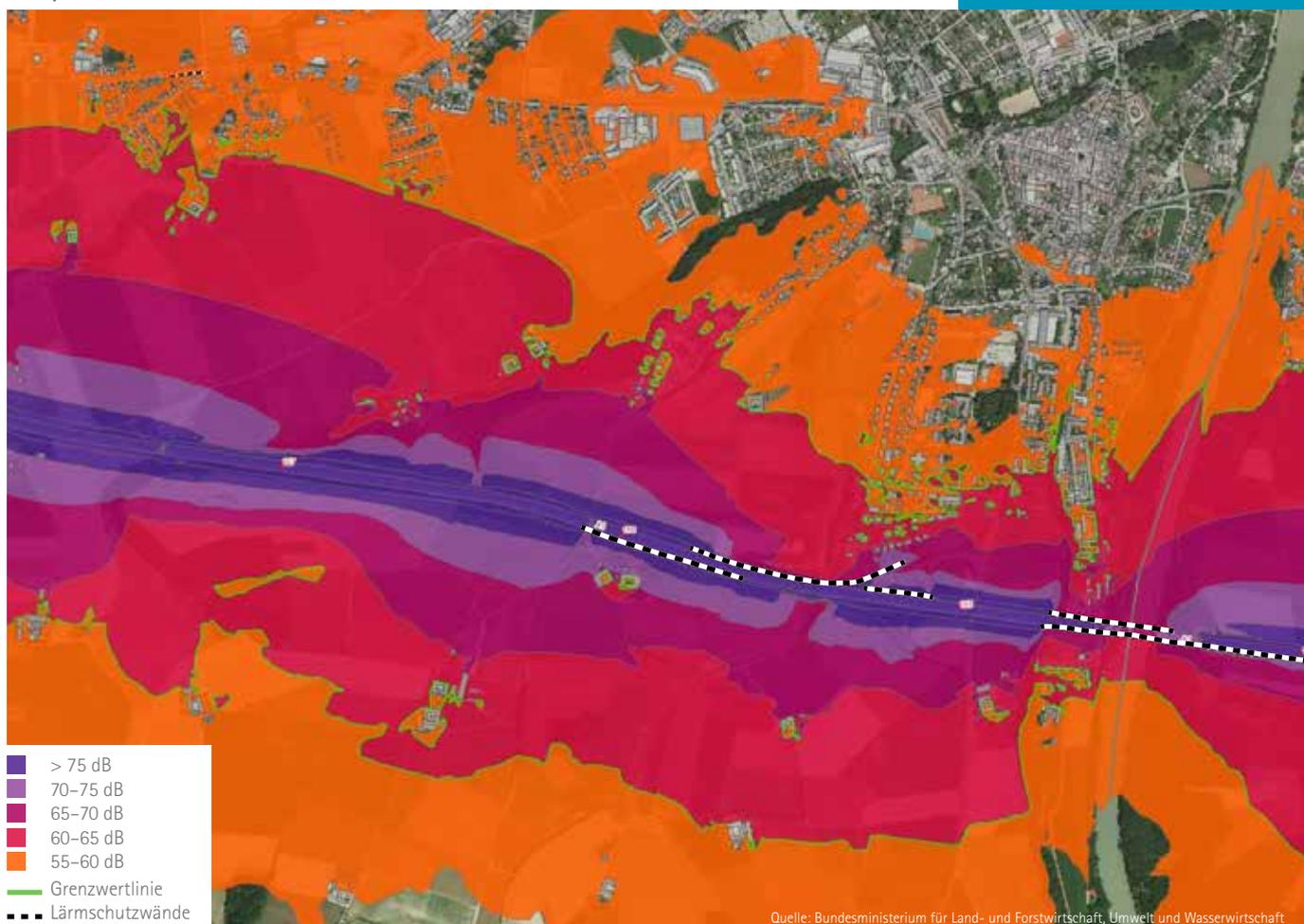
Darauf aufbauend wurden Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung von Lärm entwickelt. Diese liegen für alle Verkehrsträger und für das gesamte Bundesgebiet vor. Grundsätzlich kann der Schutz vor schädlichen und störenden Schallimmissionen durch aktive (zum Beispiel Lärmschutzwand) und/oder passive Lärmschutzmaßnahmen (zum Beispiel Lärmschutzfenster) erfolgen. Durch aktive Maßnahmen wird im Gegensatz zu passiven auch der die Gebäude umgebende Freiraum geschützt. Aus diesem Grund ist für die Errichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen ein höherer Mitteleinsatz gerechtfertigt. Ist die Umsetzung von Lärmschutzwänden aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich, ist unter bestimmten Voraussetzungen die Förderung von Lärmschutzfenstern und/oder Schalldämmlüftern möglich.



Link zu
Umgebungslärmkarten
www.laerminfo.at

Abbildung 28

Beispiel aus dem Lärmkataster: Westautobahn (A1) bei Enns



Beispiel: Lärmschutz an Autobahnen und Schnellstraßen

Für den Bereich der Autobahnen und Schnellstraßen wurden auf Basis der strategischen Umgebungslärmkarten und des *ASFINAG*-Lärmkatasters prioritäre Bereiche identifiziert, in denen in den nächsten Jahren weitere Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden.

Die aufsummierte Länge der bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen im *ASFINAG*-Streckennetz beträgt zurzeit rund 1.250 Kilometer. Seit 1998 wurden zum Schutz der AnrainerInnen entlang des unter Betrieb stehenden Netzes durch das Lärmschutzsanierungsprogramm von der *ASFINAG* rund 400 Millionen Euro investiert. In den nächsten Jahren sind wie bisher jährlich durchschnittlich zwischen 30 und 50 Millionen Euro für die Lärmschutzsanierung auf dem bestehenden Autobahn- und Schnellstraßennetz in Österreich geplant. Neben der Errichtung von Lärmschutzwänden gelangen heute bei Neubauten bzw. Generalsanierungen lärmarme Straßendecken (zum Beispiel lärmarme Betondecken, lärmindernder Belag) zur Anwendung.

Wie Untersuchungen gezeigt haben, ist gerade im Bereich des lärmarmen Reifens ein großes Schallminderungspotenzial gegeben. Grenzwerte für das Abrollgeräusch von Reifen sind in einer EU-Richtlinie geregelt. Eine Absenkung der Grenzwerte wurde mit einer EU-Verordnung im Jahr 2009 beschlossen, die strengeren Werte sind seit 2012 in Kraft. Eine weitere EU-Verordnung sieht seit November 2012 eine Kennzeichnungspflicht für alle neuen Reifen bezüglich des Abrollgeräusches vor.

Raumplanung – Verkehrsanbindungen berücksichtigen

Damit Raumstrukturen effizient durch den öffentlichen Verkehr bedient werden können, soll es künftig Empfehlungen an die Länder und Gemeinden geben. Wie schon in Kapitel 3.1 (siehe S. 42) erwähnt, wird empfohlen, bis 2020 mehr als die Hälfte der Umwidmungen in Baugründe nur mehr in einem Umkreis von 500 Metern innerhalb von bestehenden oder geplanten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu erteilen.

Die Raumplanung spielt auch eine wichtige Rolle, wenn es um Verkehrssicherheit geht. Bereits bei der Planung von Siedlungs- und Gewerbegebieten können viele mögliche Konfliktzonen im Voraus entschärft werden. Künftig sollen bei der Erstellung und Änderung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen Verkehrssicherheitskonzepte berücksichtigt werden. Wie diese Konzepte gestaltet sein müssen, gilt es wissenschaftlich zu definieren und in Pilotprojekten zu erproben.

Nicht motorisierten Verkehr stärker einbeziehen

Der nicht motorisierte Verkehr ist von enormer verkehrspolitischer Bedeutung, nicht zuletzt weil er Zubringer für alle anderen Verkehrsmittel ist. Die österreichische Verkehrspolitik weiß um die Relevanz und bereitet eine Strategie zur „sanften Mobilität“ vor, die alle Formen der sanften Mobilität beinhaltet und darstellt. Ziel ist eine integrierte und vernetzte Strategie für alle nicht motorisierten Verkehrsmittel, die Lösungen für alle Ebenen in der Verwaltung, aber auch für die Öffentlichkeit beinhaltet.

Für einen Teilbereich – nämlich die Fahrradmobilität – bietet die österreichische Verkehrspolitik klare und innovative Lösungen wie zum Beispiel mit dem Fahrradpaket. Damit gibt es erstmals in Österreich die Möglichkeit, Fahrradstraßen oder Begegnungszonen zu implementieren.

Sanfte Mobilität ist im Sinne der österreichischen Verkehrspolitik Teil eines Gesamtsystems – nämlich einer klugen Verknüpfung von und einer Verlagerung hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

4.8 Dimension Internationales

Mit österreichischer Verkehrspolitik Beitrag zur EU leisten

Österreich ist ein verlässlicher Partner bei der Umsetzung der *TEN-V*. Österreich ist selbst stark vom Ausbau der *TEN-V* in den Nachbarstaaten abhängig, etwa um hochwertige Anbindungen an die wichtigen Wirtschaftspartner und die Seehäfen sicherzustellen, und misst daher einer europäischen Politik der *TEN-V* ein hohes Gewicht bei. Österreich selbst ist bestrebt, seinen Beitrag zum Ausbau der *TEN-V* in Österreich zu leisten, etwa durch die Investitionen in die Brenner-, Donau- und Baltisch-Adriatische Achse.

Luftfahrt – gemeinsamen Luftraum ermöglichen

Neben Luftverkehrsinfrastruktur (siehe Punkt 2.1, S. 18) umfasst die *Road Map Luftfahrt* insbesondere das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Luftverkehrswirtschaft zu stärken und den Luftverkehr als Gesamtsystem zu integrieren.

Dabei ist ein zentrales europäisches Bestreben die Einrichtung des *Single European Sky* – aus 36 Lufträumen sollen neun *Functional Airspace Blocks (FAB)* werden. Die Vorteile sind:

- ➔ Bessere Koordination – der Luftraum in Europa wird übersichtlicher und die Koordination erleichtert.
- ➔ Mehr Sicherheit – Maßnahmen können schneller und effizienter abgestimmt werden.
- ➔ Mehr Effizienz – der *Single European Sky* macht die Flugrouten um 15 Prozent effizienter, weil sich die Flugstrecken der Luftlinie zwischen zwei Flughäfen annähern.
- ➔ Weniger CO₂ – durch die kürzeren Flugstrecken können fünf Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr eingespart werden.

Der Staatsvertrag für den *FAB CE (Central Europe)*, in dem sich Österreich befindet, wurde im Mai 2011 unterzeichnet.

Binnenschifffahrt – Donauraum vernetzen

Im Bereich der Binnenschifffahrt ist insbesondere Österreichs Engagement im Rahmen der *Donauraumstrategie* hervorzuheben, welche 2011 von der Europäischen Union ins Leben gerufen wurde. Insgesamt beteiligen sich 14 Donauanrainerstaaten, davon acht EU-Mitgliedsstaaten (DE, AT, CZ, SK, SLO, HU, RO und BG), vier Beitrittskandidatenländer (HR, SB, BiH und MNE) und zwei Drittstaaten (UA und MD) mit insgesamt mehr als 100 Millionen EinwohnerInnen. Innerhalb dieser Ländergruppe ist Österreich gemeinsam mit Rumänien verantwortlich für die Koordinierung des Bereichs Binnenwasserstraße.

Die Ziele der *Donauraumstrategie* entsprechen dabei den Zielen des österreichischen *Nationalen Aktionsplans Donauschifffahrt*, da beide im Einklang mit dem europäischen Aktionsprogramm für die Binnenschifffahrt *NAIADES* erarbeitet wurden.

Fünf Umsetzungsziele stehen dabei im Mittelpunkt:

- ➔ Erhöhung des Güterverkehrs auf der Donau bis 2020 um 20 Prozent (gegenüber 2010)
- ➔ Behebung der Schifffahrtshindernisse und Einführung eines effektiven Wasserstraßen-Infrastrukturmanagements bis 2015
- ➔ Entwicklung effizienter multimodaler Terminals in den Häfen der Donau, um die Binnenwasserstraßen bis 2020 mit Schiene und Straße zu verbinden
- ➔ Einführung harmonisierter *Binnenschifffahrt-Informationendienste (River Information Services, RIS)* und Sicherstellung des internationalen Austauschs von *RIS*-Daten bis 2015
- ➔ Behebung des Mangels an qualifiziertem Personal und Harmonisierung von Ausbildungsstandards in der Binnenschifffahrt in der Donauregion bis 2020

Zur Umsetzung dieser Ziele wurden entsprechende Strukturen und Arbeitsgruppen eingerichtet, und nach nur einem Jahr wurden bereits fünf Teilprojekte realisiert und weitere 29 sind in der Umsetzungsphase.

Gemeinsamer
Luftraum für
Europa spart
fünf Millionen
Tonnen CO₂



Fakten zur Luftfahrt
www.bmvit.gv.at/gvp/international

Bessere Vernetzung
der Akteure in der
Donauregion



Fakten zur
Binnenschifffahrt
www.bmvit.gv.at/gvp/international



5 Fazit und Handlungsauftrag

Mit dem *Gesamtverkehrsplan für Österreich* legt das *bmvt* erstmals seit über 20 Jahren (Gesamtverkehrskonzept 1991) einen umfassenden, integrierten Plan für Verkehr und Mobilität vor. Die klaren strategischen Vorgaben werden in verschiedenen Dimensionen bereits umgesetzt und weisen den Weg für die Verkehrspolitik der kommenden zehn bis 20 Jahre. Insbesondere die umfassenden Infrastruktur- und Systeminvestitionen sind Investitionen in die Zukunft Österreichs und seiner BewohnerInnen. Denn die Investitionen von heute sind Kapital für wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wohlstand von morgen. Die modernen Verkehrswege, die wir heute bauen, werden auch unsere Kinder und Kindeskinde noch benutzen können. Insbesondere die gut ausgebaute Bahn- bzw. die moderne Straßeninfrastruktur gelten als international mustergültig und als Rückgrat für wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Fortschritt.

Mit dem *Gesamtverkehrskonzept* legt die österreichische Verkehrspolitik die Richtschnur für die Weiterentwicklung dieses Systems. Und es beantwortet die Frage, wie das steigende Bedürfnis nach Mobilität der Menschen und die wachsende Transportnachfrage bei Gütern bewältigt werden können. Die österreichische Verkehrspolitik setzt an folgenden Dreh- und Angelpunkten an:

- Die intelligente Verknüpfung von Verkehrsmitteln und Wegen ist der Schlüssel für ein effizientes und zukunftssicheres Verkehrssystem.
- Der öffentliche Verkehr ist das Grundgerüst des österreichischen Verkehrssystems und eine Form der Daseinsvorsorge und wird deshalb gezielt verbessert.
- Mobilität ist ein Grundbedürfnis und deshalb fördert die österreichische Verkehrspolitik die Versorgung mit öffentlichem Verkehr, um Mobilität leistbar gestalten zu können.
- Sicherheit wird in der österreichischen Verkehrspolitik großgeschrieben und durch gezielte Maßnahmen weiter vorangetrieben.
- Die österreichische Verkehrspolitik ist darauf ausgelegt, die mittel- und langfristigen Klima- und Umweltschutzziele zu erreichen.

Der *Gesamtverkehrsplan für Österreich* weist einen realistischen, umsetzbaren und klar definierten Weg in die verkehrspolitische Zukunft, um die Herausforderungen für das österreichische Verkehrssystem erfolgreich zu bewältigen.

Dabei ist klar: Die Ziele sind nur erreichbar und die Strategien und Maßnahmen nur umsetzbar, wenn alle verkehrspolitischen Akteure an einem Strang ziehen. Das betrifft in erster Linie den Bund, die Länder und die Gemeinden. Darum ist der Weg der österreichischen Verkehrspolitik, alle relevanten Akteure mit ins Boot zu holen und die Zusammenarbeit zu verstärken. Es müssen vor allem jene Bereiche, die bisher nicht im Kernbereich der Verkehrspolitik verankert waren (zum Beispiel Raumordnung), in Zukunft stärker in die Planungen integriert werden. Dieser Prozess wurde bereits in Teilbereichen eingeleitet und erweist sich als Erfolgsformel für eine zukunftsorientierte und erfolgreiche Verkehrs- und Mobilitätspolitik.

Investitionen von heute sind Kapital für morgen

Alle Akteure in einem Boot

Abkürzungsverzeichnis

AIT	Austrian Institute of Technology
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs AG
AT	Österreich
BG	Bulgarien
BGStG	Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz
BiH	Bosnien und Herzegowina
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
bmvit	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BStG	Bundesstraßengesetz
Bundes-LärmG	Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen
CO ₂	Kohlendioxid
CZ	Tschechische Republik
dB	Dezibel
DE	Deutschland
EG-Luft	Emissionshöchstmengengesetz-Luft
ETCS	European Train Control System – europäisches Eisenbahnsicherheitssystem
EU-15	EU-Mitglieder ohne neue Mitgliedsstaaten
EU-27	EU-Mitglieder mit neuen Mitgliedsstaaten
EURO-Normen	Emissionsnormen für Lkw
FAB	Functional Airspace Block bzw. Luftfahrt
FTI	Forschung, Technologie, Innovation
GWh	Gigawattstunden
Hbf.	Hauptbahnhof
HR	Kroatien
HU	Ungarn
IATA	Internationaler Luftfahrtverband
IKT	Informations- und Kommunikationstechnologien
IVS	intelligente Verkehrssysteme
LuIV	Luftverkehr-Lärmimmissionschutzverordnung
MD	Moldau
MNE	Montenegro
NO _x	Stickoxide
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖREK	österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖV	öffentlicher Verkehr
PJ	Petajoule
PM ₁₀	Feinstaub, 50 Prozent Partikelgröße bis zu 10 Nanometer
PM _{2,5}	Feinstaub, 50 Prozent Partikelgröße bis zu 2,5 Nanometer
RIS	River Information Services – Binnenschifffahrt-Informationendienste
RO	Rumänien
SB	Serbien
S-Bahn	Schnellbahn
SchIV	Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung
SchLV	Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung
SLO	Slowenien
SK	Slowakei
Straße A	Autobahn
Straße B	Landesstraße B
Straße L	Landesstraße L
Straße S	Schnellstraße
TAKE OFF	Luftfahrtforschungsprogramm des bmvit
TEN	Transeuropäische Netze
THG	Treibhausgase
UA	Ukraine
VAO	Verkehrsauskunft Österreich
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
ViaDonau	Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH
VSF	Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds
Zielnetz 2025+	Strategiepapier zum Ausbau der Bahninfrastruktur

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Güterverkehrsleistung 2010 in Österreich	24
Tabelle 2:	Hauptunfallursachen bei tödlichen Unfällen 2010	28
Tabelle 3:	Volkswirtschaftliche Unfallkosten in Euro der Unfälle mit Personenschaden im Jahr 2008 (inkl. Kosten menschlichen Leids)	30
Tabelle 4:	Die Investitionen in die hochrangige Schieneninfrastruktur 2013 bis 2018 im Detail	54
Tabelle 5:	ASFINAG-Bauprogramm 2013 bis 2018	55

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Verteilung städtischer, ländlicher und Stadtumlandregionen in Österreich	20
Abbildung 2:	PendlerInnenströme nach Siedlungseinheiten	21
Abbildung 3:	Wege pro Werktag und Verkehrsmittel	22
Abbildung 4:	Anteil der Wege (Modal Split) nach Bundesländern	23
Abbildung 5:	Entwicklung der Personenverkehrsleistung in Österreich	23
Abbildung 6:	Entwicklung der Güterverkehrsleistung in Österreich	24
Abbildung 7:	Meilensteine der Verkehrspolitik und Unfallentwicklung 1961 bis 2011	27
Abbildung 8:	Entwicklung des Unfallgeschehens 1961 bis 2011	27
Abbildung 9:	Verletzte Personen	28
Abbildung 10:	Getötete Personen	28
Abbildung 11:	Todesopfer nach Straßenarten 2011	29
Abbildung 12:	Getötete nach Personenverkehrsleistung (Personenkilometer im Pkw)	29
Abbildung 13:	Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs	31
Abbildung 14:	NO _x -Emissionen 1990 bis 2010 Verkehrssektor (inkl. Kraftstoffexport)	32
Abbildung 15:	Trend der PM _{2,5} -Emissionen nach Sektoren	33
Abbildung 16:	Energieverbrauch nach Verkehrsträger	35
Abbildung 17:	Änderung der Gemeindebevölkerung	37
Abbildung 18:	Prognose Personenverkehr bis 2025	38
Abbildung 19:	Prognose Güterverkehr bis 2025	39
Abbildung 20:	Prognose der Treibhausgasemissionen, Business-as-usual-Szenario	39
Abbildung 21:	Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Österreich bis 2025 (ohne Tanktourismus)	46
Abbildung 22:	Entwicklung NO _x -Emissionen in Österreich bis 2025 (ohne Tanktourismus)	47
Abbildung 23:	Entwicklung Feinstaubemissionen Österreich bis 2025 (ohne Tanktourismus)	47
Abbildung 24:	Energieverbrauch des Verkehrssektors in Österreich (ohne Luftfahrt)	49
Abbildung 25:	Zeitersparnis durch Infrastrukturausbau und neues Zugmaterial	49
Abbildung 26:	Fahrzeiten von Wien Hauptbahnhof	53
Abbildung 27:	Taktfahrplan in einem Knoten-Kanten-Modell	58
Abbildung 28:	Beispiel aus dem Lärmkataster: Westautobahn (A1) bei Enns	67



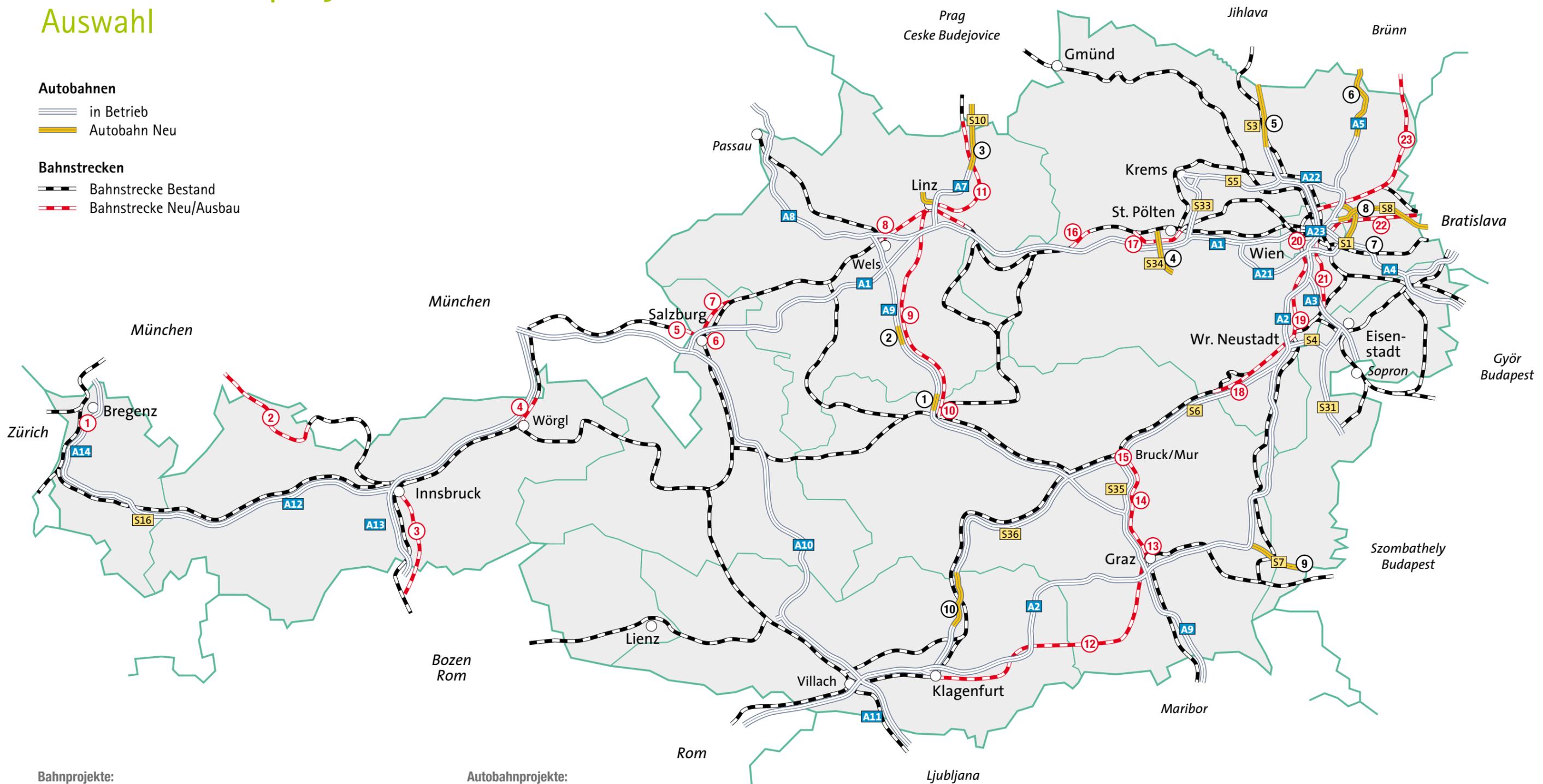
Infrastrukturprojekte 2013–2025+ Auswahl

Autobahnen

- in Betrieb
- Autobahn Neu

Bahnstrecken

- Bahnstrecke Bestand
- Bahnstrecke Neu/Ausbau



Bahnprojekte:

- 1** Terminal Wolfurt
- 2** Attraktivierung Außerfernbahn
- 3** Brenner Basistunnel
- 4** Brennerzulauf Nord
- 5** Salzburg Hbf.–Freilassing; 3-gleisiger Ausbau
- 6** Salzburg Hbf.; Umbau
- 7** Salzburg–Köstendorf; 4-gleisiger Ausbau
- 8** Linz–Wels; 4-gleisiger Ausbau
- 9** Linz–Selzthal; selektiv 2-gleisiger Ausbau
- 10** Bosrucktunnel neu
- 11** Linz–Summerau; Ausbau
- 12** Koralmbahn Graz–Klagenfurt
- 13** Graz Hbf.; Umbau

- 14** Bruck an der Mur–Graz; Beschleunigung/Kapazitätserhöhung
- 15** Bruck/Mur Bf.; Umbau
- 16** Ybbs–Amstetten; 4-gleisiger Ausbau
- 17** St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung
- 18** Semmering-Basistunnel
- 19** Attraktivierung Wien–Gloggnitz
- 20** Wien Hbf.
- 21** Südbahn Wien–Wiener Neustadt; 4-gleisiger Ausbau
- 22** Wien–Bratislava
- 23** Attraktivierung Wien–Břeclav

Autobahnprojekte:

- 1** A9 Bosrucktunnel
- 2** A9 Tunnelkette Klaus
- 3** S10 Unterweikersdorf–Staatsgrenze
- 4** S34 St. Pölten/Hafing–Wilhelmsburg
- 5** S3 Hollabrunn–Staatsgrenze
- 6** A5 Schrick–Staatsgrenze (Teilrealisierung Umfahrung Drasenhofen)
- 7** S1 Schwechat–Süßenbrunn
- 8** S8 Knoten Dt. Wagram–Staatsgrenze
- 9** S7 Riegersdorf–Staatsgrenze
- 10** S37 Hirt–Möbling (Sicherheitsausbau)



Impressum:

Herausgeber: bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie,

Stubenring 1, 1010 Wien

Redaktion/Grafik/Produktion: message Marketing und Communications GmbH

Druck: janetschek

Umschlagfotos: via donau, istockphoto, ÖBB, ASFINAG

© Wien, 2012