

POSITIONSPAPIER

MOBILITÄT, STADTENTWICKLUNG UND RAUMPLANUNG

(STAND: 25. OKTOBER 2014)

Herausforderungen

Mobilität ist ein wichtiger Pfeiler einer modernen Gesellschaft. Sie prägt unser Wirtschaften, unseren Alltag und unsere Freizeit und macht einen Teil unseres Freiheitsgefühls aus. Demgegenüber kann Mobilität sehr viel Ressourcen, Energie und Fläche beanspruchen und unsere Lebensqualität durch Gefahren im Straßenraum, Lärm und Abgase beeinträchtigen. Im Hinblick auf den nachhaltigen Umbau unserer Energiesysteme und Klimaschutz ist der Bereich der Mobilität als Achillesferse zu betrachten.

NEOS tritt für eine ressourceneffiziente Nachhaltigkeitsstrategie im Verkehrsbereich ein. Das steigert Produktivität und Wirtschaftsleistung, bei gleichzeitigem Rückgang von Verkehrskosten, Energieverbrauch und Umweltbelastung. Mobilität und Transport müssen sicher, leistbar, klimafreundlich, energie- und flächeneffizient und "enkelfit" gestaltet werden.

Nähe zurückholen

Innerhalb von 45 Jahren hat sich die durchschnittliche Entfernung zu den täglichen Zielen auf 40 Kilometer pro Person verdoppelt - Tendenz steigend. Gleichzeitig steigt auch die Abhängigkeit vom Auto. Siedlungen haben sich ausgedehnt, die Nahversorgung ist in vielen Regionen verkümmert. Kurze Wege sind immer seltener die Realität.

Verkehrskosten reduzieren

Aktuell entfallen 15 Prozent der durchschnittlichen Ausgaben von Haushalten bzw. rund 5.350 Euro auf Mobilität – so viel wie nie zuvor. Hinzu kommen indirekte Kosten (Externalitäten) für Umweltschäden, Gesundheitsbelastungen und Einbußen in der Lebensqualität. Kostenwahrheit und Kostenverantwortung sind nur mangelhaft ausgeprägt.

Österreich leistet sich (relativ betrachtet) ein sehr aufwändiges Straßen- und Schienennetz. Unterschiedliche Regelungen im Bereich der Straßen- und Schienenbenutzungsentgelte verzerren den Wettbewerb zwischen Lkw und Schiene und machen zum Ausgleich kostspielige Subventionen, etwa für den kombinierten Verkehr, notwendig.

Steuerliche Begünstigungen (z.B. Dienstwagen, Pendlerpauschale), überbordende Stellplatzverpflichtungen und eine verkehrsfördernde Praxis in den Bereichen der Raumordnung und Flächenwidmung belasten die breite Masse der Steuerzahlenden zusätzlich.

Transparent und integriert planen

Verkehrsplanung agiert aktuell insgesamt weitgehend isoliert und häufig im Widerspruch zu anderen Politikfeldern. Vielen Infrastrukturprojekten mangelt es an transparenten, realistischen Kosten-Nutzen-Rechnungen. Objektive Planungsgrundlagen wie regelmäßig aktualisierte Wegekostenrechnungen für Straße und Schiene und eine kontinuierliche Erhebung des Verkehrsverhaltens (KONTIV) fehlen ebenso.

Die Vision

Städte und Regionen der kurzen Wege

Die mittlere Tagesweglänge hat sich auf etwa 20 km pro Person und Werktag halbiert. Eine koordinierte Verkehrs- und Raumplanung ermöglicht bessere Angebote des öffentlichen Verkehrs in allen Regionen und stärkt den Aktivverkehr (zu Fuß gehen, Radfahren). Die konsequente Begünstigung flächeneffizienter Verkehrsmittel fördert die Entwicklung von Städten und Dörfern kurzer Wege.

Mobilität ist vielfältiger und „aktiver“ geworden. Die Auswahl des effizientesten verfügbaren Verkehrsmittels für den jeweiligen Zweck wird zum Normalfall. Mobilität ist generell unabhängiger von Auto- und Führerscheinbesitz; auch Kindern können tägliche Wege selbständiger und sicherer zurücklegen.

Effizienter Verkehr für Bürger_innen und Wirtschaft

Die Städte sind dichter und vielfältiger als je zuvor. Die Bevölkerungszahl der Städte ist weiter gewachsen, doch hat sich die Siedlungsfläche dank einer Renaissance der zentralen Stadtviertel kaum erweitert.

Die Erreichbarkeit hat sich deutlich erhöht, durch eine konsequente Ausrichtung der Verkehrsplanung am Ziel der Reduktion der Tür-zu-Tür-Reisezeiten. Objektive Qualitätskriterien (inkl. Barrierefreiheit) und eine integrierte Raumplanung machen regionsübergreifenden Personen- und Güterverkehr günstiger, zeitsparender und sicherer.

In ländlichen Regionen sind auf Initiative regionaler Gemeindeverbände gut erschlossene Zentralorte (Wirtschafts-, Schul- und Verwaltungszentren) entwickelt worden. Der Einsatz des privaten Pkw konnte optimiert werden. In Städten ist durch die „Bevorrangung“ des öffentlichen Verkehrs sowie der Reduktion von Umwegen und Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr die Flächeneffizienz deutlich gestiegen. Menschen, die es vorziehen, als Pendler_innen im nahen Umland zu leben, wohnen überwiegend in Korridoren entlang gut ausgebauter S-Bahnlinien.

Die Verkehrsausgaben privater Haushalte haben sich halbiert. Versteckte Verkehrskosten bei Abgaben, Miet- und Wohnpreisen wurden durch entsprechende Reformen (Stellplatz-Verordnungen, Wohnbauförderung) reduziert.

Der Pkw-Bestand ist von aktuell 4,5 Millionen auf 3 Millionen zurückgegangen, Tendenz sinkend.

Verkehrs- und Raumplanung erfolgen transparent und integriert

Eine integrierte Raumordnung und Siedlungsentwicklung haben den Verkehrsaufwand insgesamt reduziert. Die bestehende Infrastruktur wird bedarfsgerecht ergänzt und auf Basis standardisierter Bewertungsverfahren optimiert. Laufende Finanzierungs-, Betriebs- und Erhaltungskosten der Netze sind insgesamt durch Benützungsentgelte und bestimmte Anteile verkehrsspezifischer Steuern gedeckt. Die Veröffentlichung der Entscheidungsgrundlagen von Infrastrukturausbauten sowie regelmäßig aktualisierter Wegekostenrechnungen im Internet gewährleisten Transparenz.

In den Regionen erfolgt Angebots- und Betriebsplanung des öffentlichen Verkehrs durch Arbeitsgemeinschaften von Verkehrsunternehmen. Die öffentlich rechtlichen Verbundgesellschaften beschränken sich auf geeignete Rahmenvorgaben (z.B. funktionale Ausschreibungen von Verkehrsdiensten). Dies stellt nicht nur kundengerechte sondern auch betriebswirtschaftlich optimierte Gesamtprodukte von hoher Qualität sicher.

Der Schienengüterverkehr hat sich zu neuer Blüte entwickelt. Dank eines effizienteren Rahmens der Marktliberalisierung findet - vom ersten bis zum letzten Kilometer - echter Wettbewerb unter Ausnützung aller Systemvorteile der Bahn statt.

Leitlinien und Maßnahmen

Die grundlegende Strategie zum Umbau des Verkehrssystems folgt folgenden Prinzipien:

1. Vermeiden von Verkehr durch Zusammenführen von Wohnen, Arbeiten und Freizeit; Einsatz neuer Informationstechnologien zur Optimierung der Verkehrsflüsse; bessere Auslastung des motorisierten Individualverkehrs, usw.
2. Verlagerung des Verkehrs auf flächeneffiziente, energiesparendere Verkehrsmittel: öffentlicher Verkehr und Aktivverkehr; kombinierte Mobilität; Schiene für den Fernverkehr von Gütern und Personen; Nutzung der Potentiale der Wasserstraße Donau; sowie der vermehrte Einsatz von Leichtbaufahrzeugen (v.a. Gewerbe)
3. Umstellung des motorisierten Individualverkehrs und, wo dies möglich ist, des Straßengüterverkehrs auf emissions- und energieeinsparende Fahrzeuge wie Elektromobile, Hybrid-, Leichtbaufahrzeuge, etc.

Zweckmäßige Infrastruktur kostengünstig bereitstellen und optimal nutzen

- Um die Verkehrssysteme optimieren zu können, müssen abseits der „Hardware“ (Straße, Schiene, etc.) auch die Organisation des öffentlichen Verkehrs (Taktfahrpläne, Tarifsysteme, E-Ticketing, Combined Ticketing, Informations-, Vertriebskanälen, etc.) als Software-Komponenten der Verkehrsinfrastruktur begriffen werden.
- Verkehrsaufwand durch integrierte Raumplanung reduzieren: Erst auf Basis einer verkehrssparenden Siedlungsentwicklung kann die Verkehrsplanung den Einsatz ressourceneffizienter Verkehrsmittel erfolgreich unterstützen (Best Practice: Agglomerationspolitik, Schweiz).
- Leistungsfähigkeit bestehender Netze erhöhen: Überlastete Infrastrukturen sind effizienter zu nutzen. Informations- und Leitsysteme sowie marktwirtschaftliche Instrumente, wie etwa Parkgebühren und verbrauchsabhängige Benutzungsentgelte optimieren Nachfrage und Nutzungsart. Sie sind unverzichtbarer Bestandteil einer ökonomisch vernünftigen Verkehrsplanung.
- Die gesamte Verkehrsplanung muss auf ein optimales Zusammenwirken aller Verkehrsträger und -arten (Intermodalität) ausgerichtet sein.

Umstieg attraktiv gestalten

- Öffentlichen Verkehr beschleunigen: Um die Attraktivität im öffentlichen Verkehr zu erhöhen, muss dieser v.a. in Städten und Ballungsräumen beschleunigt werden (z.B. Ampelschaltungen - Best Practice: Malmö).
- Vernetzung der Mobilitätsangebote forcieren: Um die vielfältigen Angebote besser nutzbar zu machen, ist österreichweit eine offene, einheitliche, nutzer_innenorientierte Mobilitätsplattform einzuführen, die den Zugang zu den Verkehrsmitteln erleichtert und hilft, die verschiedenen Info-Systeme, Tickets und Tarife transparenter und einfacher zu integrieren.
- In den Takt kommen: Vorrangiges Ziel allfälliger Ausbauten des Schienennetzes muss die Ermöglichung eines optimierten, österreichweitenintegrierten Taktfahrplans im Bahnfernverkehr sein. Daran schließt sich in den Regionen das bewährte System der „Regionaltakte“ lokaler Bahn- und Buslinien an.
- Park&Ride-Anlagen sind als Teil der Bahninfrastruktur auszubauen. Ihr Kosten-Nutzenverhältnis ist umso günstiger, je weiter außerhalb der Ballungsräume sie angeboten werden.

Planung und Strukturen transparent gestalten

- Kostenwahrheit und -verantwortung stärken: Jene Verwaltungsebene (Bund, Land, Gemeinde), welche eine verkehrs- oder raumplanerische Entscheidung trifft, hat die damit verbundenen Kosten im eigenen Budget zu tragen (Negativbeispiel: Bundes- und Landesfonds für Erschließungskosten).
- Verkehrsplanung braucht messbare Ziele: Um den tatsächlichen Erfolg von Maßnahmen erfassen zu können, sind messbare Kriterien zu definieren (z.B. Modal Split – Verkehrsmittelwahl), welche die Qualität des gesamten Verkehrssystems einer Stadt oder Region abbilden.
- Regionalen Unterschieden Rechnung tragen: Alle Verkehrsarten/-träger sind bei Finanzierungs- oder Nutzungskonflikten nach ihrer Leistungsfähigkeit unter den lokalen Bedingungen zu gewichten.
- Öffentlichen Verkehr in den Regionen verankern: Regionale Gemeindeverbände (Aufgabenträger) agieren auf Basis integrierter regionaler Konzepte für Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Um die Kosten der Zersiedelung zu reduzieren, müssen auch die Gemeinden stärker in die Pflicht genommen werden.
- Bedarfsgerecht investieren: Verkehrsprojekte sind zu begründen und die effiziente Erreichung der definierten, übergeordneten Ziele – und damit bedarfsgerechte Investitionen – mittels standardisierten Bewertungsverfahren (Kosten-Nutzen-/Kosten-Wirksamkeitsanalyse) nachzuweisen. Die Ziele anderer Politikbereiche (Umwelt, Raumordnung, etc.) sind dabei miteinzubeziehen. Ergebnisse und Datengrundlagen sind zeitgerecht zu veröffentlichen.
- Volkswirtschaftliche Wegekostenrechnung für Straße und Schiene sind verpflichtend

alle 5 Jahre durchführen bzw. zu aktualisieren: Für die internationale Vergleichbarkeit ist ein EU-Standard anzustreben. Die externen Kosten von Bahn-, Straßen- und Flugverkehr sowie Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen sind zu veröffentlichen.

- Als Deckungsbeiträge für Infrastrukturkosten sind neben Mauteinnahmen und sonstigen Benützungsentgelten auch Erschließungsbeiträgen sowie bestimmte Anteile von Treibstoff- und Fahrzeugsteuern einheitlich zu definieren.
- Flächenkonzessionen sind für die jeweilige Region mittels „funktionaler Ausschreibungen“ zu erteilen (Ausschreibungsgegenstand: Fahrgastentwicklung, allfällige Tarifiereduktionen für bestimmte Nutzer_innengruppen wie z.B. Schüler_innen, Pendler_innen, etc.).