

# VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

Zur aktuellen Verkehrsinfrastruktur in Österreich gilt es folgende Kennzahlen festzuhalten: Es gibt in Österreich ca. 127.000 km Straßen inkl. 2.249 km Autobahn und Schnellstraßen, 5.600 km Schienen und 13.700 km Fahrradwege. Das ergibt ca. 250 km Straße pro Million Einwohner und stellt damit ein 50% größeres hochrangiges Straßennetz als der EU-Schnitt dar. Zirka 10% der Gemeindebudgets fließen jährlich in Straßenbau, Erhaltung und Betrieb. Gleichzeitig ist zu beobachten, dass der Ausbau von Straßen zunimmt und die Straßen breiter werden, wohingegen das Schienennetz weniger wird.

## **Ausbau von multimodal gestalteten Verkehrsflächen und Erhöhung des Anteils der Grünflächen**

Im Hinblick auf verkehrsplanerische Erfahrungswerte lässt sich eine Verdreifachung der Kapazitäten durch multimodal gestaltete Verkehrsflächen, vor allem im städtischen Bereich, erzielen. Auch der Ausbau von Radschnellwegen erhöht die Nutzung von multimodalen Verkehrsflächen zusätzlich und unterstützt nachweislich den Umstieg vom Auto zum Fahrrad. Dadurch könnte auch dem Versiegelungsgrad in Österreichs größten Städten, der zwischen 80% und 97% liegt<sup>1</sup>, entgegengewirkt werden. Um den Anteil der Grünflächen in den Städten wieder auf mindestens 15% zu steigern, sollte es einen Fokus auf die Wiederherstellung und Neuschaffung von Grünflächen im Rahmen von ohnehin geplanten Bauarbeiten geben.

## **Ausbau der Sicherheit im Verkehr**

Jedes Jahr sterben im Durchschnitt 359 Personen auf Österreichs Straßen<sup>2</sup>. Aus Sicht der VISION ÖSTERREICH ist dies ein unhaltbarer Zustand und die Zahl der Verkehrstoten durch gezielte Maßnahmen weiter zu senken. Wir setzen uns für die Identifikation von bekannten neuralgischen Punkten und darauf aufbauend ortsbasierten Werbe- und Sicherheitskampagnen für mehr Achtsamkeit und damit einhergehender Sicherheit im Verkehr ein. Dies soll gemeinsam mit einer intensiven Ursachenforschung für Unfälle an diesen bekannten Standorten sowie mit der Ausarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zu deren Reduktion geschehen. Die im Lehrplan der Schulen bereits vorgesehene Verkehrs- und Mobilitätserziehung ist zu befürworten und weiter auszubauen sowie als verpflichtendes

<sup>1</sup>

<https://vcoe.at/files/vcoe/uploads/Infografiken/Stadt%2C%20Land%2C%20Lebensraum/VC%C3%96%202015%20Hoher%20Versiegelungsgrad%20in%20Stadtzentren.jpg>

<sup>2</sup> [https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/files/Jahresvergleich\\_1983\\_2021.pdf](https://www.bmi.gv.at/202/Verkehrsangelegenheiten/files/Jahresvergleich_1983_2021.pdf)



Schulfach im Schulpflichtalter zu etablieren, um das tödliche Risiko der persönlichen Mobilität drastisch zu senken.<sup>3</sup>

### **Maßnahmen gegen den Transitverkehr in Durchzugsgebieten**

Zusätzlich zum persönlichen Risiko kommt der Transitverkehr in den Durchzugsgebieten, insbesondere in Tirol, hinzu, der eine Größenordnung erreicht hat, die für die Bevölkerung nicht länger zumutbar ist. Wir setzen uns für die vollständige Umsetzung des Berliner 10-Punkte-Programms<sup>4</sup>, gemeinsam mit einer Ausweitung der sektoralen Fahrverbote sowie die Möglichkeit, Mautgebühren streckenweise nur regional zu erhöhen, ein. Gleichzeitig gehört an der Ausweitung des Angebots der Transportkapazitäten auf der Schiene gearbeitet und der existierende Schwerverkehr strenger kontrolliert. Ziel ist es, dass der Transitverkehr vom bestehenden Straßennetz gut aufgenommen und abgeführt werden kann, ohne dass wiederholt Verkehrskollaps droht, oder sich permanent Staus bilden und gefährliche Situationen für Verkehrsteilnehmer und Einsatzkräfte entstehen.

### **Attraktivierung der Öffentlichen Verkehrsmittel**

Einen wichtigen Beitrag zur Gesamtverkehrssituation können die Öffentlichen Verkehrsmittel bieten: Sie stellen in Zukunft idealerweise eine kostengünstige, barrierefreie und zeitlich realistische Alternative zum Individualverkehr dar. Vor dem Hintergrund der ungezügelten Teuerung bei den Energiepreisen (wie Benzin und Diesel) sollten zusätzliche regionale Tarifmodelle für Pendler eingeführt und gefördert werden, um den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) flächendeckend tatsächlich als brauchbare Alternative zur individuellen Mobilität einsetzen zu können. Dazu gehören insbesondere die Vereinheitlichung der Park & Ride-Regelungen mit Zug- und Busbahnhöfen, die standardisierten Bewirtschaftungs- und Betriebskriterien von Park & Ride-, Bike & Ride- und Sharing-Angeboten sowie die Ausweitung des Angebots an Autoreisezügen inkl. Lademöglichkeiten auf dem Zug für E-Autos. Damit wird eine höhere Verfügbarkeit von unterschiedlichen Arten von Zubringerdiensten und -möglichkeiten geschaffen, um die Angebote des öffentlichen Verkehrs für Pendler zu erweitern und aufzuwerten. Dies soll insbesondere die Anbindung des ÖPNV zur sogenannten „Letzten Meile“ verbessern und attraktivieren.

### **Ausbau der Breitband-Anbindungen via Glasfaser und anderer kabelgebundener Technologien**

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor von moderner Produktivität stellt die Verfügbarkeit von Breitband-Internet dar. Die stetige Zunahme von Home-Office-Lösungen, Videokonferenzen und Cloud-Dienstleistungen erhöht die Nachfrage. Besonders im ländlichen Bereich besteht deutlicher Aufholbedarf beim Breitband-Ausbau für die Mobilisierung von Arbeitsproduktivität und Wertschöpfung. Ein flächendeckender Zugang zu Breitband-Internet ist für eine hohe

<sup>3</sup> <https://www.bmbwf.gv.at/Themen/schule/schulpraxis/prinz/verkehrserziehung.html>

<sup>4</sup> [https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/VB\\_2020\\_web.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/verkehrsdatenerfassung/downloads/VB_2020_web.pdf), Seite 42



Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit im Dienstleistungssektor unumgänglich. Die Forcierung des bereits seit vielen Jahren wiederholt angekündigten Breitband-Ausbaus, um die Basis-Voraussetzungen für die digitale Infrastruktur schaffen zu können, steht daher im Mittelpunkt unserer Bemühungen zum Thema digitale Innovations- und Wertschöpfungsfähigkeit.

### **Förderung von Infrastrukturinvestitionen**

Eines der größten Hindernisse für wichtige Infrastrukturinvestitionen sind lange, vorab nicht kalkulierbare, Verfahrensdauern – was insbesondere die Umweltverträglichkeitsprüfungen betrifft. Unser Ziel ist es, unbürokratische und dennoch ausgewogene und faire Verfahren zu unterstützen, damit bei den Entscheidungen von Infrastrukturinvestitionen rasch klare Verhältnisse herrschen.

#### **Dazu braucht es eine Reihe von begleitenden Maßnahmen:**

- Zeitgemäßes Anlagenverfahrensrecht mit Fokus auf das Wesentliche;
- Klare Strukturierung des UVP-Verfahrens ohne Wiederholungen und Zurück zum Start;
- „One-Stop-Shop“ für alle Straßen- und Bahnprojekte als einheitliche und zentrale Stelle für die Abarbeitung von UVPs;
- Raschere Klärung der Notwendigkeit eines UVP-Verfahrens;
- Faire Interessenabwägungen unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der Projekte;
- Praktikables Ausgleichsmaßnahmenmanagement.

### **Wirtschaftlicherer Umgang mit Wartung und Instandhaltung von kritischer Infrastruktur**

Sobald Infrastruktur geschaffen wurde, beginnt der Kreislauf von Instandhaltung und Reparatur. Die Überprüfung und Wartung der kritischen Infrastrukturen in unserem Land wird derzeit hauptsächlich manuell und regelmäßig vorgenommen, was sehr ressourcenintensiv ist. Ein lohnenswerter Ansatz ist es hingegen, die Wartung und Instandhaltung von wichtiger und kritischer Infrastruktur zum bauphysikalisch optimalen Zeitpunkt durchzuführen, dies unter Zuhilfenahme von zusätzlichen Messdaten über die Infrastruktur-Gesundheit. Das sogenannte „Prädiktive Instandhaltung“ („Predictive Maintenance“) nutzt Sensoren, um präzise die täglichen Verschleißerscheinungen zu messen und dadurch berechnen bzw. feststellen zu können, zu welchem Zeitpunkt eine Wartung ideal und notwendig ist. Dieser Ansatz sollte bei allen wichtigen Instandhaltungsaufgaben zum Einsatz kommen.

### **Ziel-Recycling-Plan für die Herstellung von Stromspeichern**

Die Kreislaufwirtschaft der Stromspeicher bei Elektro-Antrieben ist derzeit größtenteils ungelöst. Um die seltenen Ressourcen, die bei der Herstellung von Stromspeichern zum Einsatz kommen, ideal verwerten zu können, ist ein Ziel-Recycling-Plan von über 95% der eingesetzten Ressourcen notwendig. Ziel des Aufbaus einer Kreislaufwirtschaft für elektrische Energiespeicher (insbesondere für E-Mobilität) muss sein, Recycling-Quoten seltener



Rohstoffe von über 95% festzulegen und eine gesetzliche Verpflichtung inkl. strenger Kontrollen festzuschreiben, die die Hersteller bzw. Verkäufer anhalten, die Energiespeicher tatsächlich der Kreislaufwirtschaft zuzuführen.

