

Verkehrsplanung

Sichere Wege in die Zukunft

Verkehrsträgerübergreifende Planung in Ballungszentren, beispielhaft an der Stadt Wien aufgezeigt, war das Thema einer Fachtagung, die Visionen wie auch rege Diskussionen brachte.

Der Investitionsbedarf für den Ausbau der hochrangigen Verkehrsnetze in der Ostregion ist in naher Zukunft beträchtlich. Ende Jänner diskutierten Verkehrsexperten in Wien die raumplanerischen Zusammenhänge des Straßenverkehrs mit der Entwicklung der öffentlichen Infrastruktur. Thematisiert wurden betriebs- und volkswirtschaftlicher Nutzen sowie die Projektentwicklung und Realisierung. Die Veranstalter Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) und die Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) organisierten die bis nahezu auf den letzten Platz besetzte Veranstaltung. Mit dabei – am Podium wie auch im Publikum – waren die Asfinag, die ÖBB, die Wiener Linien, die Stadt Wien, Land Niederösterreich, u. v. a. Die Referenten stellten sich den zum Teil provokanten Fragen rund um Verkehrsplanungen.

„Grundlage jeder politischen Entscheidung sollten technische und wirtschaftliche Sachverhalte sein. Dies gilt im Besonderen für verkehrspolitische Maßnahmen. Die komplexe Vernetzung der Auswirkungen bedarf einer sorgfältigen vorgehenden Planung. Eine Region wie Wien, Niederösterreich und das Burgenland und das abgestimmte Zusammenwirken aller Verkehrsträger, wie Straße, Schiene, Schifffahrt etc. bestimmen letztlich den Erfolg der Verkehrspolitik“, so Martin Car, Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr.

Sigrid Oblak, Oberstadtbaurätin und Referatsleiterin in der Wiener Stadtplanung Referat Verkehrsplanung und Regionalentwicklung, betonte, dass die wirtschaftlichen Her-

ausforderungen im Wettbewerb liegen – die Standorte müssen sich behaupten. Oblak stellt den Herausforderungen zwei konkrete Programme entgegen: Den Masterplan Verkehr 2003 und den Städtentwicklungsplan 2005. „Ziel dieser auf eine nachhaltige Entwicklung ausgerichteten Programme ist die Schaffung investitionsfreundiger Klima für die Wirtschaft im Wettbewerb der Stadt und der Region durch attraktive Standorte, Infrastruktur und innovative Einrichtungen sowie Sicherung der Nahversorgung“, so Oblak. Weiters die Gewährleistung der Vielfalt und Qualität des Lebensraumes in der Region Wien, auch durch Konzentrierung der baulichen Entwicklung entlang leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel. Oblak definierte als Gebiete mit wirtschaftsstrategischer Bedeutung unter anderem Bahnhof Wien Mitte, Aspang, Erdberger Mais oder auch die Simmeringer Haide.

Individualverkehr nimmt zu

Gerd Sammer, Universität für Bodenkultur Wien, präsentierte Ergebnisse einer Verkehrsprognose bis zum Jahr 2035: „Der Anteil der Wege mit dem PKW nimmt deutlich zu. So steigt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (PKW und Motorrad) der Wiener Bevölkerung von 34 Prozent auf bis zu 45 Prozent. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sinkt hingegen von 35 Prozent auf 29 Prozent. Die Summe der zurückgelegten PKW-Kilometer eines Werktages wird um ca. 90 Prozent anwachsen. Dies wird vor allem in der Stadt zu deutlich mehr überlasteten Straßen führen. Dies, wenn

keine Maßnahmen gesetzt werden.“ Will man nachhaltige Rahmen und damit Maßnahmen setzen, könnte der Anstieg des PKW um nur zwei Prozent in den nächsten 30 Jahren erfolgen, während der öffentliche Verkehr nur um drei Prozentpunkte sinken könnte. Damit wäre es möglich, die Länge und Häufigkeit von Staus auch im Jahr 2005 etwa auf dem heutigen Niveau zu halten. In der Diskussion räumte Sammer ein, dass Prognosen immer schwierig sind – vor allem da auch die Datengrundlage teilweise sehr schlecht ist. Seine Aussage



Viele Hoffnungen der Bauwirtschaft liegen im Straßenbau: der Erfolg der Verkehrspolitik wird letztlich auch durch das Miteinander von allen Verkehrsträgern bestimmt.

untermauerte Sammer mit einem Zitat von Johann Nestroy: „Die Zukunft ist eine undankbare Person, grad nur die quält, die sich recht sorgsam um sie kümmern!“ Vor allem aber, so Sammer: „Es muss auch das Verkehrsverhalten beeinflusst werden!“ Zu einer kontroversiellen Diskussion führte letztlich auch Sammers Frage, ob eine flächendeckende Straßenmaut notwendig ist – flächendeckend im Sinne der Kostenwahrheit, und keine Stadtmaut.



Der grenzübergreifende Ausbau des Schienennetzes ist ein Muss in der Verkehrspolitik.

Max Herry, Herry Consult Wien, der bereits bei der Erarbeitung des Generalverkehrsplans für Österreich mitwirkte, setzte sich mit der Entwicklung des Güterverkehrs im Länderüberschreitenden Verkehr auseinander. Er zeigte die Güterverkehrsentwicklung in den Ländern der EU in Zusammenhang mit Österreich: Die LKW-Fahrleistung stieg in den letzten fünf Jahrzehnten in Österreich auf das Zehnfache, die LKW-Transportleistung gar auf das 20-fache. „Dabei liegt der Anteil der Bahn in Österreich – entgegen der allgemeinen Meinung – innerhalb der EU im Spitzenfeld (35 Prozent im Güterfernverkehr). Damit steht Österreich gegenüber den EU-15-Ländern, wo der Schienenanteil bei 12 Prozent liegt, sehr gut da, ebenso im Vergleich zu den EU-25-Ländern (16,8 Prozent)“, so Herry, der einen etwa gleich hohen prozentuellen Zuwachs von Straße und Schiene erwartet – in absoluten Zahlen schnellert der Straßenverkehr natürlich aufgrund der Ausgangssituation vor. Weiters werden die Fahrweiten zunehmen ebenso wie die Qualität des hochwertigen Verkehrs. Entgegen der öffentlichen Mei-

nung werde dabei der „Ostverkehr“ (mit den MOEL-Ländern) im Verhältnis nur geringfügig wachsen: Liege dieser Verkehr derzeit bei fünf Prozent, wird er in den nächsten zehn Jahren auf zehn Prozent steigern.

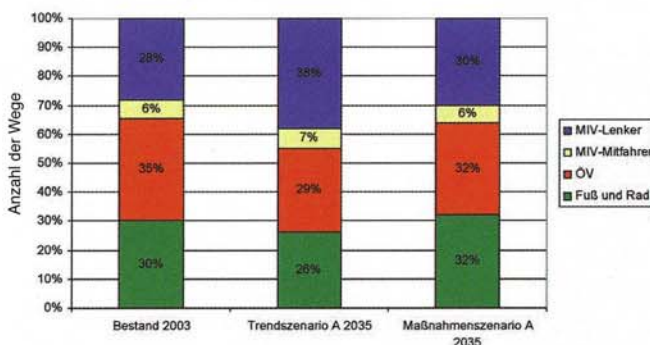
Friedrich Schneider von der Johannes Kepler Universität in Linz warnte, dass das Güterverkehrsproblem auf der Straße, wenn nicht demnächst Gegenmaßnahmen erfolgen, mit der EU-Erweiterung kontinuierlich steigen wird. „Die Klimaschutzziele und andere Umweltschutzziele werden nur mit kombiniertem Verkehr zu erreichen sein. Ohne innovative Finanzierungsformen werden notwendige Projekte an den Budgetnöten scheitern“, so Schneider. Anhand des Beispiels Summerau-Spielfeld/Strass wurden von ihm die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Ausbaus der Bahnstrecke untersucht. Danach stellen die Investitionsausgaben einen wesentlichen direkten Wirtschaftsimpuls dar: „Über den Wirtschaftskreislauf werden zusätzliche Nachfrage- und Einkommenseffekte erzielt. In der zurzeit schwachen konjunkturellen Phase wäre ein beschleunigter Schienenausbau ein wichtiger wirtschaftlicher Impuls.“

Die Veranstalter Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr (FSV) und Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (ÖVG) stellten die unterschiedliche, verkehrspolitische, planerische, aber auch bautechnische Position der Länder und der verschiedenen Verkehrsträger in der Veranstaltung näher dar. „Die Abstimmung der einzelnen Komponenten aufeinander ist Grundlage für die Wirksamkeit und für Erfolg, unabhängig davon, ob dieser aus der Sicht der Wirtschaft, der Bürger mit ihren Bedürfnissen für Arbeit und Freizeit oder aus umwelttechnischen Aspekten bewertet wird“, so Car.

Gisela Gary

Die einzelnen Vorträge können bei der FSV bestellt werden: Tel.: +43 (0)1 585 55 67
Fax: +43 (0)1 504 15 55, office@fsv.at oder
www.fsv.at.

Verkehrsprognose



Verkehrsmittelaufteilung der Wiener Wohnbevölkerung im Werktagsverkehr (Personenwege)