

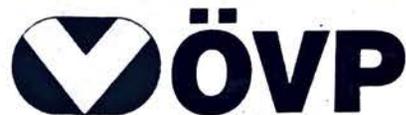
VISIONEN FÜR ÖSTERREICH:

# Ökosoziale Marktwirtschaft

*Diskussionsforum 9*

*Transitland Österreich -  
Was ist verkehrt am Verkehr?*

Neu denken.  
Für Wirtschaft  
und Umwelt.



Zukunftsparteitag, 24.-25. November 1989, Graz

Vorsitz: LH Dr. Hans Katschthaler  
Berichterstatter: LHStv. Ing. Helmut Mader

---

## TRANSITLAND ÖSTERREICH - WAS IST VERKEHRT AM VERKEHR?

### I. Das verkehrspolitische Zielsystem

Verkehr ist Voraussetzung für die arbeitsteilige Wirtschaft und somit Basis für die moderne Industrie- und Kommunikationsgesellschaft. Als sensibler Bereich der Wirtschaft sowie der hoheitlichen Verwaltung und des allgemeinen gesellschaftlichen Lebensstils schlechthin ist das Verkehrswesen in besonderem Ausmaß Gegenstand staatlichen Handelns.

Dabei ist die inhaltliche Leitvorstellung der ÖVP auch in diesem Bereich die ökosoziale Marktwirtschaft:

- o wirtschaftliche Leistungsfähigkeit
- o soziale Absicherung
- o ökologische Verantwortung.

Die Eingriffe der öffentlichen Hand haben sich primär auf die Gestaltung der Rahmenbedingungen zu beschränken. Sind aber Fehlentwicklungen zu erkennen, welche durch die Mechanismen der Marktwirtschaft nicht entsprechend behebbar sind, so sind auch weitergehende ordnungspolitische Maßnahmen zu setzen.

Mehr als bisher ist in der Verkehrspolitik gesamtheitlich vorzugehen. Das betrifft genauso die Abkehr von der sektoralen Betrachtungsweise der einzelnen Verkehrsträger (wie Straße, Schiene) als auch die isolierte Betrachtungsweise des Verkehrswesens ohne Beachtung der Wechselwirkungen auf andere Politik- und Lebensbereiche. Insbesondere hat sich die Verkehrspolitik auch mit sogenannten kleinräumigen Aufgabenstellungen zu befassen und z.B. dem Fußgänger- und Radfahrerverkehr mehr Aufmerksamkeit zu widmen.

Grundsätzlich gilt das Prinzip der verursachungsgerechten Anlastung der einzel- und gesamtwirtschaftlichen Kosten. Dies bedeutet, daß jeder Verkehrsträger nicht nur die von ihm verursachten Errichtungs- und Betriebskosten der Infrastruktur, sondern auch die Kosten der Umweltbelastung tragen soll. Dabei muß man sich allerdings der Approximativität derartiger Be- und Zurechnungen im Klaren sein.

Der **öffentliche Verkehr** ist unverzichtbar, seine Hauptaufgabe liegt in der Sicherung einer Mindestmobilität für alle Bürger, aber auch in der Verbesserung von Standortqualitäten und ganz generell in einer Erhöhung der Lebensqualität. Als oberstes Ziel für den öffentlichen Verkehr ist die Sicherstellung einer modernen, leistungsfähigen und nachfragebezogenen **Verkehrsbedienungs** zu nennen. Das bedeutet, daß folgende Aufgaben zu erfüllen sind:

- o Orientierung aller Tätigkeiten an den Markterfordernissen und frühzeitiges Erkennen künftiger Verkehrsbedürfnisse;
- o offensive Marktpolitik zur Gewinnung kaufmännisch interessanter Nachfragegruppen;
- o optimales Leistungsangebot durch koordinierten und abgestimmten Einsatz der einzelnen Produktionsmittel;
- o Ausschöpfung aller vorhandenen Rationalisierungs- und Produktivitätspotentiale;
- o Beobachtung, Prüfung und gegebenenfalls Einsatz neuer Transporttechnologien und unkonventioneller Formen der Verkehrsbedienungs;
- o realistische Abgeltung aller gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die öffentlichen Verkehrsunternehmen von der öffentlichen Hand übertragen werden.

Der **Individualverkehr** ist heute hauptsächlich durch den motorisierten Kraftfahrzeugverkehr auf der Straße geprägt. Dieser stellt einen unverzichtbaren Bestandteil der modernen Industrie- und Kommunikationsgesellschaft dar, es sind jedoch seine **negativen Folgewirkungen zu minimieren**. Als vorrangige Ziele der ÖVP-Verkehrspolitik in diesem Bereich sind zu nennen:

- o Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- o Verminderung von Umweltbelastungen;
- o sparsamer Energieverbrauch;
- o Ergänzung der Infrastruktur durch Schließen von Lücken, Entschärfung von Gefahrenpunkten und Ausbau von Ortsumfahrungen.

In Siedlungszentren soll durch den Vorrang der **Städterneuerung** vor der Stadterweiterung sowie die Förderung von Subzentren die Notwendigkeit, weite Wege zurückzulegen, reduziert werden.

## II. Trends der künftigen Verkehrsentwicklung

Das jährliche **Güterverkehrsaufkommen** in Österreich wird vor-sichtig geschätzt - von ca. 410 Mio.t im Jahr 1985 auf ca. 540 Mio.t im Jahr 2000 ansteigen (GVK-Ö). Das bedeutet eine Zunahme von ca 1,85 % p.a.

Auf der Donau werden dzt. Güter in einem Umfang von ca 8 Mio.t/Jahr befördert. Dieses Transportaufkommen könnte nach optimistischen Schätzungen auf ca. 10 bis 11 Mio.t/Jahr ansteigen.

Unter Berücksichtigung steigender durchschnittlicher Transportweiten werden sich die Güterverkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger wie folgt entwickeln:

o Schienenverkehr:	1980	10,1 Mrd.tkm
	2000	14,2 Mrd.tkm
o Straßenverkehr:	1980	21,9 Mrd.tkm
	2000	30,4 Mrd.tkm
o Binnenschifffahrt:	1980	1,5 Mrd.tkm
	2000	3,4 Mrd.tkm
o Pipelines:	1980	9,7 Mrd.tkm
	2000	10,1 Mrd.tkm

Im Personenverkehr werden insgesamt geringere Zuwachsraten erwartet, wobei sich der Anteil des Individualverkehrs am gesamten motorisierten Personenverkehr voraussichtlich noch geringfügig erhöhen wird.

Ausgehend von ca 51,4 Mrd. Personenkilometer im motorisierten Individualverkehr im Jahr 1985 wird für das Jahr 2000 eine Verkehrsleistung von ca 55,9 Mrd.Pkm erwartet. Das bedeutet eine Zunahme von ca 0,6 % p.a.

Die Verkehrsleistung der Überlandlinienbusse (1985 ca 3,6 Mrd.Pkm) wird bis 1995 um mehr als 10% zurückgehen und erst in der Folge wieder schwach wachsen.

Die Bahn (1985 ca 7,5 Mrd.Pkm) und der Innenstädtische Verkehr (1985 ca 2,6 Mrd.Pkm) werden mit einer kontinuierlichen leichten Zunahme des Verkehrsaufkommens rechnen können.

Am stärksten wird sich die Luftfahrt entwickeln (1985 ca 2,4 Mrd.Pkm). Bis zum Jahr 2000 wird mit einem zwischen 40 bis 100 % höherem Passagieraufkommen gerechnet.

### III. Maßnahmen

Um die aufgezeigten Ziele angesichts der skizzierten Trends erreichen zu können, werden auf den verschiedensten Gebieten Änderungen bewirkt werden müssen:

#### **1. Verhalten und Einstellung der Verkehrsteilnehmer**

- o Verkehr ist ein Bereich, der sehr stark von Emotionen beherrscht wird. Deshalb ist auf eine vernünftige und realistische Einschätzung der Möglichkeiten und Wirkungen des Verkehrs hinzuweisen. Die Unverzichtbarkeit des Verkehrs für unser Leben muß ebenso klar gemacht werden wie die Gestaltbarkeit der konkreten Verkehrsabläufe.

- o **Diszipliniertes Verkehrsverhalten** muß im Interesse von Leben, Gesundheit und Lebensqualität gefordert, anerkannt und durch formelle und informelle Sanktionen durchgesetzt werden.
- o Für eine **Verkehrserziehung** von der Kindheit an sind Voraussetzungen und gegebenenfalls Förderungen zu schaffen.
- o Für **schwächere Verkehrsteilnehmer** sind durch verstärkte Information, Einbindung von privaten Organisationen (wie Seniorenvereinigungen), vor allem aber durch infrastrukturelle Maßnahmen **Hilfestellungen** zu schaffen.

## 2. Organisation

- o Das verstärkte **Bedürfnis nach Flexibilität** ist in der Organisationsform der Verkehrsträger zu berücksichtigen. Hierbei sind dem internationalen Trend und den bisherigen Erfahrungen entsprechend auch in Österreich künftig im Bereich des öffentlichen Verkehrs **privatwirtschaftliche Organisationsformen** zu realisieren.

Auf mehr **Ergebnisverantwortlichkeit** sowohl der politischen Entscheidungsträger als auch des Managements der betroffenen Verkehrsunternehmen ist hinzuwirken. Die Vorhaltung der Infrastruktur bleibt eine öffentliche Aufgabe.

- o Umweltpolitisch und aus Sicherheitsgründen ist eine **Steuerung** des individuellen Straßenverkehrs hin **zum öffentlichen Verkehr**, insbesondere auf die Schiene, erwünscht. Daher sollen vom Gesetzgeber Rahmenbedingungen, vor allem Emissionsobergrenzen für Einzelfahrzeuge und insgesamt, gesetzt werden, um innerhalb dieser Rahmenbedingungen wiederum dem Prinzip der Wirtschaftlichkeit und der Steuerung durch Märkte Vorrang einräumen zu können.
- o Im öffentlichen Personenverkehr ist durch die Verbesserung von Netz-, Fahrplan- und Tarifabstimmung sowie den Ausbau von Verkehrsbündeln die **Anbotsattraktivität** zu erhöhen. Dabei ist das Verhältnis zwischen Schienennahverkehr und Busführung nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten ohne Parallelführung und entsprechend den Kapazitätserfordernissen zu gestalten.
- o Bei allen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind **Rationalisierungsmaßnahmen** durchzuführen, um die Produktivität auf das Niveau zu steigern und die Haushaltsbelastungen zu senken. Dazu zählt u.a.:
  - die gesellschaftsrechtliche Herstellung der vollen **Rechtspersönlichkeit der ÖBB** mit einem entsprechenden unternehmerischen Freiraum für das Management;
  - die **Auslagerung** von abgrenzbaren Bereichen durch Privatisierung, die Bildung von Tochtergesellschaften und die Zusammenarbeit in joint ventures.

### 3. Infrastruktur

- o Infrastrukturmaßnahmen sind sektorübergreifend nach betriebs- und gemeinwirtschaftlichen Aspekten zu beurteilen.

... politischer Begriff

## 7. Transit

Der Transitverkehr stellt einen speziellen Problembereich dar, bei dem die österreichischen und die internationalen Interessen im Widerspruch stehen. Es ist nicht akzeptabel, daß Österreich im Nord-Süd-Straßengüterverkehr das Transitland Nr.1 bleibt.