

Empfehlung Nr. 9

**Ziele für die Entwicklung des Verkehrs in den
österreichischen Ballungsräumen**

Beschluß: 10. Sitzung am 26.06.1979

I. Verkehrspolitische Oberziele

1. Größtmögliche Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung

Zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung existieren enge Wechselwirkungen. Obwohl die bestehenden Verkehrsstrukturen für die Siedlungsentwicklung maßgebliche Randbedingungen darstellen, sind die Ziele des Verkehrs jenen der Siedlungsentwicklung unterzuordnen. Verkehrsweeinvestitionen sind eines der wesentlichsten Steuerungsinstrumente für die Siedlungsentwicklung. So fördert z. B. der Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs die Siedlungskonzentration, jener des Straßennetzes flächenhafte Siedlungsformen.

2. Verringerung der verkehrsbedingten Beeinträchtigungen der Qualität des Lebensraumes

Der Grad an Lebensqualität und Zufriedenheit der Bevölkerung mit ihren Lebensverhältnissen ist sehr stark von den Verkehrsbedingungen beeinflusst. Den positiven Bewertungen hoher Mobilität und guter Erreichbarkeit stehen negativ bewertete Einflüsse auf die Umweltqualität gegenüber. Diese negativen Auswirkungen des Verkehrs betreffen den großen Flächenbedarf des Individualverkehrs, der diese Flächen anderen Nutzungen entzieht, die Luftverschmutzung und Lärmbelästigung sowie die verkehrsbedingte Einschränkung der Bewegungsfreiheit, die Trennwirkung der Verkehrsbänder und die Stadtbildbeeinträchtigung. Die Sicherung einer möglichst hohen Umweltqualität erfordert partielle Einschränkungen der individuellen Mobilität.

3. Schaffung eines integrierten Verkehrssystems unter besonderer Berücksichtigung der Eignung der Teilsysteme in bezug auf räumliche, zeitliche und fahrtzweckspezifische Anforderungen

Die Teilsysteme des Verkehrs (öffentlicher Verkehr, privater Verkehr, Sonderverkehre wie z. B. Taxis, Radfahrer- und Fußgängerverkehr) weisen in bezug auf die räumliche Lage der Quell- und Zielpunkte, den Zeitpunkt der Inanspruchnahme und den Fahrtzweck unterschiedliche Eignungen auf. Durch eine verbesserte Abstimmung der genannten Verkehrssysteme kann ein wirksames Gesamtsystem angeboten werden.

4. Sicherung und Erreichung angemessener Verkehrsqualitäten

Die wesentlichen Faktoren der Verkehrsqualität sind insbesondere die Reisezeit, der Komfort und die Sicherheit. Es ist notwendig, die Qualität des öffentlichen Verkehrs vor allem in bezug auf Komfort und Reisezeit jener des Individualverkehrs anzunähern.

5. Sicherung und Verbesserung der Mobilitätschancen im Personenverkehr

Innerhalb der Grenzen, die durch übergeordnete Ziele (wie z. B. Siedlungsentwicklung, Umweltqualität) gesetzt sind, ist größtmögliche Mobilität und Freiheit der Verkehrsmittelwahl anzustreben. Die Benachteiligung jener, deren Wahlmöglichkeiten eingeschränkt sind, soll vermindert werden.

Es ist daher notwendig, ein Mindestangebot an öffentlichen Verkehrsleistungen in allen Teilen der Ballungsgebiete bereitzustellen und gleichzeitig eine optimale Nutzung des für individuelle Mobilitätsbedürfnisse verfügbaren Straßenraumes herbeizuführen.

6. Sicherung und Verbesserung der Voraussetzungen für den Wirtschaftsverkehr

Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit der arbeitsteiligen Gesellschaft ist die Transportkette von der Rohstoffanlieferung über die Produktion und Fertigung bis zur Lieferung der erzeugten Waren über den Markt. Straßentransporte spielen insbesondere in der Warenverteilung eine dominierende Rolle. Dem Wirtschaftsverkehr ist daher Vorrang vor anderen individuellen Verkehrsbedürfnissen einzuräumen.

7. Erhöhung des Anteils des öffentlichen Personennahverkehrs und Einschränkung des verlagerbaren Individualverkehrs

In Anbetracht der Langfristigkeit, mit der Großinvestitionen zur Wirkung kommen, sind zur Beseitigung der derzeitigen Attraktivitätsnachteile kurzfristig wirkende Maßnahmen von besonderer Bedeutung. Dazu gehören vor allem Beschleunigungsmaßnahmen im öffentlichen Oberflächenverkehr, die im allgemeinen nur auf Kosten des dem Kraftfahrzeug zur Verfügung stehenden Raumes möglich sind.

8. Stärkere Bedachtnahme auf den Fußgänger- und Radfahrverkehr in der Verkehrs- und Siedlungsplanung

Dem Fußgängerverkehr kommt besonders bei hohen Nutzungsdichten und engräumiger Zuordnung der Nutzungen große Bedeutung zu. Der auch heute große Anteil des Fußgängerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen in Ballungsgebieten rechtfertigt wegen der derzeit offensichtlichen Benachteiligung eine stärkere Förderung. Der Stellenwert des Radfahrverkehrs ist neu zu überdenken und sollte nicht ausschließlich im Erholungs- und Freizeitverkehr gesehen werden.

9. Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die hohe Verkehrsdichte und Mischung verschiedener Verkehrsarten in den Ballungsräumen verursacht hohe Unfallzahlen und damit verbunden hohe volkswirtschaftliche Kosten. Besonders gefährdet sind Fußgänger, vor allem Kinder und alte Menschen. Verbesserungen sind durch die Trennung der Verkehrsfunktionen (d. h. durch ein funktionell gegliedertes Straßenverkehrsnetz), bauliche und organisatorische Maßnahmen im Straßenverkehr, Verkehrserziehung sowie verstärkte Verkehrsüberwachung zu erreichen.

10. Sicherung der Wirtschaftlichkeit im Verkehr

Die Wirtschaftlichkeit im Verkehr ist unter Einbeziehung von volkswirtschaftlichen Kosten und volkswirtschaftlichen Nutzen zu beurteilen. Die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger ist nach gleichen Maßstäben zu messen.

11. Verringerung des verkehrsbedingten Ressourcenverbrauches

Die Unvermehrbarkeit mancher für den Verkehr bedeutsamer Ressourcen (z. B. Boden) und die sich abzeichnende Verknappung (z. B. verschiedene Energie- und Rohstoffquellen) erfordert eine möglichst sparsame und rationelle Inanspruchnahme des verfügbaren Potentials. Dabei ist die entlastende Wirkung des öffentlichen Verkehrs im Energieverbrauch bei der künftigen Aufteilung der Verkehrsaufgaben stärker als bisher zu berücksichtigen.

12. Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des notwendigen Verkehrs in Krisenzeiten

In Krisenfällen, die zum Erliegen des allgemeinen Verkehrs führen, kommt der Sicherung eines Mindestmaßes an Verkehr besondere Bedeutung zu. Dabei ist dem öffentlichen Verkehr absoluter Vorrang einzuräumen. Durch das Vorhandensein mehrerer Routen oder alternativer Verkehrsmöglichkeiten (Substitution) soll die Erreichbarkeit besser gewährleistet werden.

Durch Energiebevorratung ist Vorsorge für eine krisensichere Energieversorgung zu treffen.

13. Abgestimmter Einsatz der rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten zur Realisierung der verkehrspolitischen Maßnahmen

Neben langfristigen Investitionsmaßnahmen sollte zur Erreichung kurzfristiger Verbesserungen dem Einsatz von rechtlichen und organisatorischen Mitteln mit geringem finanziellen Aufwand größere Bedeutung als bisher zukommen.

14. Sicherstellung der Finanzierung langfristiger Verkehrskonzepte als Grundlage für deren Durchführbarkeit

Die Ausbauziele der Gebietskörperschaften sind verstärkt unter dem Gesichtspunkt der langfristig gesicherten Finanzierung festzulegen. Die Ausbaumaßnahmen für die verschiedenen Verkehrssysteme sind räumlich und zeitlich aufeinander abzustimmen. Bei der Auswahl und zeitlichen Festlegung der Ausbaumaßnahmen ist besonders auf die dadurch verursachten Folgekosten Bedacht zu nehmen.

II. Verkehrspolitische Unterziele

Die Zuordnung der verkehrspolitischen Unterziele zu den oben angeführten Oberzielen kann wegen der Abhängigkeit der Zielhierarchie von der konkreten verkehrspolitischen Problemstellung nicht eindeutig und hierarchisch klar gegliedert erfolgen. Die Unterziele wurden daher in der nachstehenden Tabelle einem oder mehreren Oberzielen zugewiesen. Die Auflistung der verkehrspolitischen Unterziele erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit und umfaßt nur Zielsetzungen, die im Rahmen von Verkehrsprogrammen oder Verkehrskonzepten für österreichische Ballungsgebiete oder Teile derselben ausgewiesen wurden.

Verkehrspolitische Unterziele und deren Zuordnung zu Oberzielen

Unterziele	Oberziele													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Verringerung des erforderlichen Verkehrs, Verkürzung der durchschnittlichen Weglängen und Abbau bestehender Verkehrsspitzen durch günstigere Anordnung der verschiedenen Funktionsbereiche (wie Wohnen, Arbeiten usw.)	x	x									x	x		
Verstärkte Entflechtung des Verkehrs			x	x				x	x					
Verringerung der verkehrsbedingten Stadtbildbeeinträchtigungen	x	x												
Entlastung der Wohn- und Erholungsgebiete sowie der Siedlungszentren vom Durchzugsverkehr, insbesondere Schwerverkehr	x	x					x	x	x					
Verringerung der Trennwirkung von Verkehrsbändern	x	x												
Bauliche Verdichtung im Einzugsbereich von Haltestellen (Achsenkonzeption)	x				x		x				x			
Bei der Anlage neuer größerer Siedlungsgebiete oder anderer bedeutender Verkehrserreger ist auf eine gute Erreichbarkeit von übergeordneten öffentlichen Verkehrsmitteln zu achten	x			x	x		x				x			
Bemessung des Wegenetzes in dicht bebauten Gebieten am "notwendigen individuellen Verkehrsbedarf"	x	x					x	x			x			
Bei der Schaffung neuen Wohnraums sind die erforderlichen Flächen für den ruhenden Verkehr außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen anzulegen	x	x												
Abstellflächen für Fahrzeuge des Güterverkehrs sind möglichst außerhalb von Wohn- und Erholungsgebieten sowie außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen vorzusehen	x	x												
Der öffentliche Verkehr soll Funktionsschwerpunkte durchschneiden und damit eine optimale Verkehrsbedienung bieten	x			x	x		x				x	x		
Verstärkte Bedachtnahme auf die Qualität des Lebensraumes beim Ausbau des Verkehrswegenetzes	x	x												
Verringerung der Schadstoffemissionen			x											

Unterziele	Oberziele													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Verringerung der Verkehrslärmbelästigung		x												
Rückgewinnung von Verkehrsflächen für die Wohnqualität erhöhende Nutzungen		x									x			
Bereitstellung der erforderlichen Verkehrskapazitäten			x	x	x	x	x					x	x	x
Einrichtung verbundartiger Kooperationsformen			x	x	x		x						x	
Einbeziehung neuer Verkehrsmittel (-systeme)			x		x									x
Verringerung ungleicher Mobilitätschancen verschiedener Bevölkerungsgruppen (z. B. alte Menschen, körperlich Behinderte)						x		x						
Verringerung der räumlichen und zeitlichen Angebotsunterschiede im öffentlichen Verkehr					x	x		x						
Abbau der Mobilitätsbeschränkungen über Beförderungskosten (gemeinwirtschaftliches Prinzip)							x							x
Schaffung kombinierter Verkehrsformen (Park-and-Ride)			x		x		x							
Einführung einer Parkraumbewirtschaftung								x					x	
Verstärkte Einbeziehung öffentlicher Verkehrsmittel in den Freizeit- und Erholungsverkehr						x		x						
Stärkere Einbeziehung des Taxiverkehrs in das öffentliche Verkehrsangebot zu Zeiten geringerer Nachfrage			x											
Anlage von Fußgängerzonen (zeitlich begrenzt oder unbegrenzt)		x							x					
Schaffung von geschlossenen Fuß- und Radwegenetzen		x	x						x					
Verbesserung der technischen und organisatorischen Voraussetzungen für den öffentlichen Personennahverkehr:														
Verringerung der Reisezeiten			x	x	x			x					x	
Erreichung und Sicherung eines angemessenen Komforts					x									
Verbesserung der Information														x
Abstimmung der Leistungsfähigkeit von Flächen für den ruhenden und fließenden Verkehr				x										x
Verstärkte Arbeitsteilung zwischen Fern- und Nahverkehr im Güterverkehr (z. B. Autohöfe, Knotenpunktbahnhöfe, Container- und Huckepackverkehr)				x			x						x	
Verlagerung des Schwerlastverkehrs aus dicht bebauten Gebieten (zeitlich, räumlich)				x										x
Förderung von Anschlußbahnen				x			x							
Einschränkung der freizügigen Benützung des PKW im Berufsverkehr								x			x	x		
Abbau von Verkehrsspitzen und extrem unpaarigem Verkehr														x
Verbesserte Auslastung vorhandener Verkehrskapazitäten					x							x		
Begünstigung umweltfreundlicher und flächensparender Fahrzeuge													x	

Unterziele	Oberziele													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Bei der Bereitstellung von Verkehrskapazitäten (Verkehrswege, Betriebsmittel) ist auf die Substituierbarkeit in Krisenzeiten Bedacht zu nehmen.														x

