



Österreich-Konvent

. factsheet

Österreich-Konvent

Großer Handlungsbedarf bei Verkehr

Verkehr wurde in den letzten Jahrzehnten zu einem schwergewichtigen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Faktor. Die Verfassung Österreichs trägt dem aber nur unzureichend Rechnung, wie die aktuelle VCÖ-Studie zeigt.

Verkehr spielt eine immer größere Rolle in unserer Gesellschaft. Pro Tag legt jeder Mensch heute in Österreich im Durchschnitt 38 Kilometer zurück, im Jahr 1950 waren es nur acht Kilometer. Die längeren Wege haben große volkswirtschaftliche Folgen: Bereits jeder vierte Euro wird in Österreich für den Verkehr ausgegeben, ohne vergleichbaren Nutzen daraus zu erzielen. Die Gesundheit der Menschen und die Umwelt werden immer stärker durch den Verkehr gefährdet. Heute ist der ungebremst wachsende Verkehr eines der zentralen Zukunftsprobleme.

VCÖ: Beim Konvent Chance zur Neuordnung nützen!

Staatliche Strukturen und Bestimmungen werden der zunehmenden Bedeutung des Verkehrs nur unzureichend gerecht. Der VCÖ schlägt deshalb vor, den Österreich-Konvent zum Anlass zu nehmen, wichtige Strukturreformen in Angriff zu nehmen. Dazu zählen die Festschreibung eines Grundrechts auf Gesundheit, eine Rahmenkompetenz des Bundes für Raumordnung und eine bessere Kontrolle der Milliarden-Subventionen im Verkehrsbereich.



Österreich-Konvent

Reformen für eine zukunftsfähige Mobilität umsetzen!

Verkehrersparende Raumordnung senkt Kosten

Unter der Annahme, dass bis zum Jahr 2050 die durchschnittliche Siedlungsdichte und -struktur der Bundesländer in Österreich (außer Wien) die Werte von Vorarlberg des Jahres 2003 erreicht, wäre allein dadurch ein Rückgang des Pkw-Verkehrs um 8,6 Prozent und eine Zunahme beim Öffentlichen Verkehr, Radfahren und Gehen um 7,7 Prozent zu erwarten. Gelingt es in Österreich die Raumordnung verkehrersparend zu gestalten, so könnten bis zum Jahr 2020 etwa 45 Millionen Euro jährlich an Investitions- und Betriebskosten für Infrastruktur eingespart werden.

Längere Wege:
Die Erhöhung der Tagesweglängen in der Vergangenheit ging Hand in Hand mit steigender Abhängigkeit vom Auto. Die Herausforderung an eine zukunftsorientierte Mobilitätspolitik ist, diesen Trend zu stoppen.

Grundrecht auf Gesundheit festschreiben!

Die Untersuchungen der Weltgesundheitsorganisation WHO sind alarmierend: Alleine in Österreich führen die Diesel-Rußpartikel zu 2.400 Todesfällen pro Jahr. Dauerhafter Verkehrslärm verursacht Herzkreislauferkrankungen und führt jedes Jahr zu 190 Todesfällen durch Herzinfarkt. Besonders belastet ist die Bevölkerung in den von Grenzwert-Überschreitungen betroffenen Ballungszentren und Gebirgstälern. Insgesamt belaufen sich die jährlichen Gesundheitsfolgekosten des Verkehrs in Österreich auf 1,8 Milliarden Euro.

Diese Daten unterstreichen die Notwendigkeit, den Schutz der Bevölkerung vor gesundheitschädlichen Umwelteinwirkungen künftig stärker zu verankern. Ein Grundrecht auf Gesundheit darf in einem Grundrechtskatalog deshalb nicht fehlen. Besondere Bedeutung hätte dabei die Stärkung der subjektiven Rechte, etwa bei Überschreitung von Grenzwerten. Bei Untätigkeit von Behörden soll es möglich sein, Beschwerde einzubringen.

Zersiedelung führt zu mehr Verkehr

Ein großer Teil des Verkehrswachstum wird durch die aktuelle Raumplanung verursacht: So werden die Hälfte aller Neubauten in dünn besiedelten Streusiedlungen errichtet. Allein die Bevölkerung in den Umlandbezirken der Städte Österreichs hat seit dem Jahr 1970 um 50 Prozent zugenommen.

Ursache für diese Entwicklung ist die stark lokal orientierte und wenig koordinierte Raumordnung in der Zuständigkeit von Gemeinden und Ländern. Denn Entscheidungs- und Wirkungsbereich sind nicht deckungsgleich. Die Auswirkungen von lokalen Widmungen reichen oft weit über die Gemeindegrenzen oder Landesgrenzen hinaus. Wer beispielsweise ins Umland einer größeren Stadt zieht und täglich mit dem Auto zur Arbeit in die Stadt fährt, verursacht der Stadt Kosten von 1.000 bis 1.500 Euro pro Jahr.

Rahmengesetzgebung für Raumordnung in Bundesverantwortung übergeben

Die heutigen Verkehrsmittel machen es notwendig, die Zuständigkeiten für die Raumordnung neu zu organisieren und den größeren täglichen Reichweiten anzupassen. Zur Zeit der Entstehung der Verfassung Österreichs in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts war noch das Pferdefuhrwerk das gängige Verkehrsmittel.

Klare Zuständigkeiten des Bundes für Raumordnung werden aber auch durch die steigende Bedeutung der Raumordnung und Standortpolitik auf europäischer Ebene immer wichtiger.

Die Grundsätze für die Raumordnung auf Landes- und Gemeindeebene wären deshalb künftig über ein Bundes-Rahmengesetz vorzugeben. Die optimale Koordination von Bund, Land und Gemeinden könnte so gewährleistet werden.



**Zukunftsorientiert:**

Der Konvent bietet die große Chance, die Zuständigkeiten im Verkehrsbereich den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Mobilität mit Zukunft braucht moderne Strukturen – auch in der Verfassung.

Subventionen im Verkehr sind ineffizient

Der Verkehr wird in Österreich jährlich mit etwa 18 Milliarden Euro von der Allgemeinheit in vielfältiger Weise subventioniert. Das führt zu mehr Verkehr als nötig, weil ein großer Teil der tatsächlichen Kosten von jenen, die sie verursachen, nicht getragen werden. Beispiele für Subventionen im Verkehrsbereich sind Garagenförderungen, die Wohnbauförderung, Pendlerpauschalen oder Unfallkosten, die von den sie Verursachenden nicht gedeckt werden. Viele dieser Unterstützungen sind kontraproduktiv. Sie erzeugen mehr Kosten als Nutzen.

Beispiel Wohnbauförderung: Die Vergabe der Gelder ist in Landeskompetenz und ist nicht an objektivierbare Kriterien wie etwa die Erreichbarkeit mit dem Öffentlichen Verkehr gebunden. Stattdessen werden die Garagenkosten mitsubventioniert. Zersiedelung und mehr Verkehr sind die Folgen und werden damit staatlich unterstützt. Für den meist länger gewordenen Arbeitsweg wird dann als Draufgabe oft noch die Pendlerpauschale in Anspruch genommen.

VCÖ: Subventionskontrolle stärker in der Verfassung verankern

Die Evaluierung und Kontrolle von Subventionen ist in einer neuen Finanzverfassung stärker zu verankern. Das soll nicht dazu dienen, den politischen Handlungsspielraum einzuschränken oder gar Subventionen nach der Rasenmähermethode zu kürzen. Die Kontrolle von Subventionen soll vielmehr eine Hilfestellung für die Entscheidungsverantwortlichen sein. Die Öffentlichkeit soll besser darüber infor-

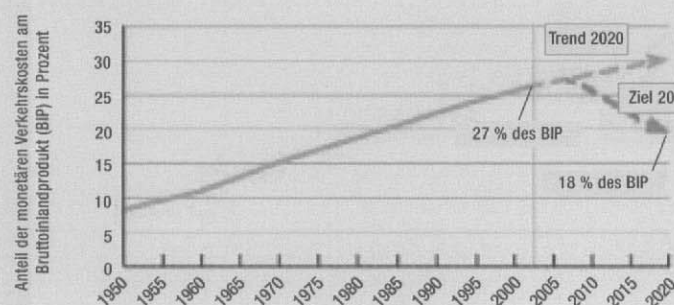
miert werden, wie Steuergelder eingesetzt werden. In Dänemark wurde eine Subventionsaufsichtsbehörde eingerichtet. Ziel ist es, Gelder effizienter und nicht, wie derzeit im Verkehrs oft der Fall, kontraproduktiv und ineffizient einzusetzen.

VCÖ: Einheitliche Rahmenbedingungen für barrierefreie Mobilität nötig

Derzeit hat jedes Bundesland für barrierefreies Bauen unterschiedliche Bestimmungen in den Bauordnungen. Davon betroffen sind etwa 1,3 Millionen geh-, seh- oder hörbeeinträchtigte Menschen. Die Mobilität dieser Menschen über Ländergrenzen hinweg wird erheblich erschwert. Einheitliche Regelungen bei der Gestaltung von Haltestellen oder die barrierefreie Ausführung von Gebäuden wären ein positiver Impuls für mehr barrierefreie Mobilität und käme allen Menschen zugute.

Effizienz erhöhen:

Auch bei Erhaltung unserer derzeitigen Mobilität ist es möglich, die in Geld bezahlten Kosten des Verkehrs von heute 27 % auf etwa 18 % des Bruttoinlandproduktes zu reduzieren. Bis zum Jahr 2020 könnten so – bezogen auf das Jahr 2003 – über 160 Milliarden Euro eingespart werden.

Verkehr wird teurer ohne vergleichbar steigenden Nutzen

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2003; Grafik: VCÖ 2003

VCÖ: Verfassung muss dem modernen Verkehrssystem gerecht werden

Der Verkehr ist oft für die gesundheitsgefährdende Überschreitung von Umweltgrenzwerten verantwortlich. Zum Leidwesen der betroffenen Bevölkerung. Es ist deshalb besonders wichtig, dass ein Grundrecht auf Gesundheit eng mit dem Recht verbunden ist, bei Untätigkeit der Behörde Säumnisbeschwerde einzubringen. Ein Beispiel dafür wäre etwa, wenn bei Überschreiten von Lärmgrenzwerten keine niedrigeren Tempolimits verordnet werden.

VCÖ: Rahmen für verträgliche Mobilität schaffen

Viele Bestimmungen im Bereich Mobilität können und sollen nicht über Verfassungsgesetze gelöst werden. Für ihre Lösung sind meist einfache Gesetze ausreichend. Die Neuordnung der Verfassung Österreichs bietet aber die Möglichkeit, grund-

legende mobilitäts- und verkehrswirksame Bestimmungen den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen und neu zu ordnen. Effizienterer Mitteleinsatz, Zuständigkeiten, die mit der Reichweite der Entscheidungen übereinstimmen und die Stärkung der subjektiven Rechte der Bürger sind besonders geeignet. Geeignet dafür, Mobilität ökonomisch effizienter, ökologisch verträglicher und sozial gerechter zu gestalten.

Quellen: VCÖ, „Mobilität 2020. Trends – Ziele – Visionen“, Wien 2003; VCÖ, „Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur. Chance und Risiko für Regionen“, Wien 2003



Zersiedelung einbremsen:
Die zunehmende Zersiedelung führt zu mehr Verkehr. Abgas- und Lärmbelastung sowie die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs steigen.

VCÖ-vorschläge zum konvent

Grundrecht auf Gesundheit in der Verfassung Österreichs festschreiben

Die individuellen Rechte vor den gesundheitschädlichen Auswirkungen des Verkehrs sollen gestärkt werden.

Rahmenkompetenz für Raumordnung im Zuge eines Bundesraumplanungsgesetzes in die Zuständigkeit des Bundes übergeben

Immer größere Reichweiten der täglichen Mobilität sollten auch zu einer Anpassung der Zuständigkeiten führen.

Kontrolle und Evaluierung von Subventionen in der Finanzverfassung stärker verankern

Subventionen im Verkehrsbereich sind derzeit oft ineffizient beziehungsweise kontraproduktiv und führen zu fehlender Kostenwahrheit im Straßenverkehr.

Einnahmen- und Ausgabenverantwortung für effizientere Verwendung der Mittel zusammenführen

Länder sollen mehr Möglichkeiten zur Gestaltung der Einnahmen bekommen (beispielsweise Wohnbauförderung).

Bestimmungen für barrierefreies Bauen in den Bauordnungen österreichweit vereinheitlichen

Neun verschiedene Bestimmungen behindern derzeit die Mobilität von mobilitätsbeeinträchtigten Menschen.



DI Wolfgang Rau,
VCÖ-Forschungsinstitut:
„Der Konvent ist die große Chance, verkehrswirksame Bestimmungen den veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Der VCÖ schlägt ein Grundrecht für Gesundheit, eine Rahmenkompetenz des Bundes für Raumordnung und eine bessere Kontrolle der Subventionen im Verkehrsbereich vor.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714