

# Vorwort

Infra, vom Lateinischen „unten“, weist im Wort Infrastruktur auf das hin, worauf unsere Gesellschaft aufbaut. Gleichgültig, ob es technologische, bauliche oder rechtliche Infrastrukturen sind, sie sind langlebig und prägen die Rahmenbedingungen, innerhalb derer unsere Gesellschaft agiert. Infrastrukturpolitik ist in hohem Maß Politik in ihrem ureigensten Sinn: eine auf ein gewünschtes Ziel hin ausgerichtete Zukunftsgestaltung. Infrastrukturpolitik, die die Vergangenheit fortschreibt, ist in sich ein Widerspruch.

Verkehrsinfrastrukturen bestimmen, wie wir mobil sind. Eine Infrastrukturpolitik für nachhaltige Mobilität leitet sich wegen der langen Abschreibungszeiträume von 40 und mehr Jahren für technische Bauwerke daher von der gewünschten Mobilität im Jahr 2050 ab. Die politischen Ziele sind bekannt: Die Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf die Schiene wird beteuert, die Energiewende zu erneuerbarer Energie beschworen, und wenn die EU-Ziele umgesetzt werden sollen, dann sind im Vergleich zu heute die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in Österreich bis zum Jahr 2050 um 75 Prozent zu reduzieren.

Würde sich die Infrastrukturpolitik an diesen politischen Zielen ausrichten, dürften keine Bahnlinien mehr aufgelassen werden, sondern würden im Gegenteil alle verfügbaren Trassen ausgebaut und elektrifiziert. Dann dürften keine Autobahnen mehr gebaut werden für Autos, die dort in 40 Jahren gar nicht mehr gewollt sind. Dann würden sämtliche Bundesstraßen mit qualitativ hochwertigen begleitenden Radwegen ausgestattet. Alle Ballungsräume hätten leistungsfähige S-Bahn-Netze. Millionen von Euro Wohnbauförderung würden nicht in Stellplätze für Autos, sondern in leicht zugängliche komfortable Fahrradabstellplätze fließen. Und nicht zuletzt würden alle Gesetze – ja, auch Gesetze sind Infrastrukturen – danach überprüft, ob sie dem Anspruch der Generationengerechtigkeit genügen.

Die Automobilität hat uns zu einer Verzichtsgesellschaft gemacht. Wir verzichten wegen des Straßenlärms darauf, bei geöffnetem Fenster zu schlafen, wir verzichten aus Angst vor Unfällen darauf, unsere Kinder draußen spielen zu lassen, wir verzichten auf ausgedehnte Fußwege in der Stadt, wir verzichten auf ungeübte Blicke auf Architektur. Es ist Zeit, in unserer Gesellschaft mit dem Verzicht aufzuhören. Die VCÖ-Publikation „Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität“ zeigt, dass sich das lohnt.

Dr. Willi Nowak  
VCÖ-Geschäftsführung



# Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Infrastrukturen bestimmen die Art der Mobilität             | 11 |
| Infrastrukturen als Schnittstelle für multimodale Mobilität | 13 |
| Radinfrastruktur: geringe Kosten, hoher Nutzen              | 16 |
| Infrastruktur, die das Radfahren attraktiver macht          | 19 |
| Gehen ist die Basis der Mobilität                           | 21 |
| Schieneinfrastruktur in Österreich verbessern               | 23 |
| Zukünftige Mobilität braucht mehr Schieneinfrastruktur      | 25 |
| Welche Infrastruktur Elektro-Mobilität braucht              | 27 |
| Informationstechnologie vereinfacht intermodale Mobilität   | 29 |
| Mobilitätsänderung durch Infrastrukturänderung              | 30 |
| Bessere Nutzung bestehender Infrastruktur durch Mautsysteme | 32 |
| Autobahnbau in peripheren Regionen fördert Ballungsräume    | 33 |
| Gesamtverkehrskonzept und Verkehrsverlagerung               | 35 |
| Wohninfrastruktur beeinflusst Mobilität                     | 38 |
| EU-Verkehrsausgaben in nachhaltige Projekte investieren     | 42 |
| Rahmenbedingungen für Infrastrukturbau                      | 43 |
| Literatur, Quellen, Anmerkungen                             | 44 |
| VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft                    | 48 |