

# ***verkehrs*wende.at**

## ***verbindet Menschen***

***Fragenkatalog zu  
Verkehr und Mobilität  
anlässlich der  
Nationalratswahl 2019***

### **Vorwort**

Der Verkehrssektor ist laut Umweltbundesamt die wichtigste Herausforderung in der österreichischen Klimapolitik.

Im Mittelpunkt der Handlungsempfehlungen<sup>1</sup> des Umweltbundesamtes stehen Verkehrsvermeidung, die Verlagerung auf klimaschonendere Verkehrsmittel, sowie die Förderung eines umweltbewussteren Nutzungsverhaltens.

Der vorliegende Fragenkatalog ist auf ebendieser Grundlage unter Einbeziehung der Expertise zahlreicher zivilgesellschaftlicher Initiativen entstanden, die sich für eine Verkehrswende<sup>2</sup> in unserem Lande engagieren.

Dr. Dieter Schmidradler  
Obmann der Verkehrswende NÖ

---

1 [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/6\\_verkehrspolitik/SSB\\_Endpraesentation-2018.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/6_verkehrspolitik/SSB_Endpraesentation-2018.pdf)

2 <https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrswende>

## **Bewusstseinsbildung, Vorbildfunktion**

Der Übergang in eine menschen- und umweltgerechte Mobilität beginnt bei jeder und jedem Einzelnen von uns.

Die Spitzen der Bundesparteien sind besonders sichtbar und können mit ihrer besonderen Vorbildfunktion den Weg in eine nachhaltige Mobilitätszukunft für fast neun Millionen Menschen in unserem Land ebnen:

***Frage 1: Durch welche persönlichen Maßnahmen im Alltag wird Ihre Parteispitze einen Beitrag zur Verkehrswende in Österreich leisten?***

Werner Kogler und Leonore Gewessler als unsere bundesweite Nummer Eins und Zwei sind im Wahlkampf – und nicht nur da - mit der Bahn und den Öffis und in der Stadt auch zu Fuß und mit dem Rad unterwegs. So halten es sehr viele unserer Kandidatinnen und Kandidaten.

***Frage 2: Durch welche Maßnahmen werden Sie in Ihrer Partei Zeichen für eine Verkehrswende in Österreich setzen?***

Unsere Verkehrsmittelwahl wird auch im Partei-Alltag so bleiben wie im aktuellen Wahlkampf und in den Jahren davor. Politiker, die sich in dicken Limousinen herumkutschieren lassen, sind in anderen Parteien und im letzten Jahrhundert besser aufgehoben.

## **Regionale Bahninfrastruktur**

In vielen Regionen Österreichs wurden bzw. werden verkehrstechnische Lebensadern der Regionen zerstört: die Neben- und Regionalbahnen. Angesichts veränderter Erfordernisse in Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz, sowie für eine Sicherstellung von Diskriminierungs- und Barrierefreiheit im ländlichen Raum ist diese Vernichtung von Infrastruktur und Volksvermögen nicht mehr rechtfertigbar.

Das Land Oberösterreich hat zuletzt einen richtungsweisenden Schritt gesetzt und sich zur Erhaltung und zum zeitgemäßen Ausbau aller Nebenbahnen bekannt.

In Niederösterreich läuft derzeit für einen unersetzbaren 19km Streckenabschnitt der Donauuferbahn ein Auflassungsverfahren. Um am nördlichen Donauufer eine durchgängige Bahnstrecke zwischen Oberösterreich und Wien auch in Hinkunft zu ermöglichen, wäre es von höchster Dringlichkeit, dass das Land Niederösterreich dieses Auflassungsverfahrens stoppt.

***Frage 3: Werden Sie sich aktiv dafür einsetzen, dass die Regional- und Nebenbahn-Infrastruktur in allen Bundesländern erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut wird?***

Die Grünen treten aufgrund vieler guter Beispiele in Österreich und Umgebung (zB Vinschgerbahn!) für die Attraktivierung der Regionalbahnen ein, wozu auch ihre rasche Elektrifizierung gehört. Dass gerade derzeit in Niederösterreich ein ganzes Netz von Regionalstrecken im Ballungsraum Wien vor der Stilllegung steht, ist ein Armutszeugnis und ein Beweis rückwärtsgerandter Verkehrspolitik.

***Frage 4: Werden Sie sich dafür einsetzen, stillgelegte, aber gewidmete Bahntrassen vor dem Verkauf zu bewahren, um eine Wiederherstellung der Strecken zu ermöglichen? Werden Sie sich insbesondere im Fall Donauuferbahn kurzfristig dafür einsetzen, im Einvernehmen mit dem Land Niederösterreich einen Stopp des Auflassungsverfahrens zu erwirken?***

Bereits in der vorletzten Gesetzgebungsperiode hatte unser damaliger Verkehrssprecher Georg Willi mit dem damaligen SPÖ-Verkehrsminister vereinbart, dass die Infrastruktur derartiger Strecken künftig jedenfalls erhalten und nicht mehr abgebaut wird, selbst wenn vorübergehend kein Betrieb darauf erfolgen sollte. Dafür stehen wir weiterhin ein!  
Die Zerstörung der Donauuferbahn ist ein besonderer Schildbürgerstreich. Wir hoffen und setzen uns mit den engagierten Initiativen dafür ein, dass hier das letzte Wort noch nicht gesprochen ist.

## Förderung von Radverkehr und aktiver Mobilität

Fahrräder mit elektrischen Hilfsmotoren ermöglichen es inzwischen weiten Bevölkerungsschichten, auch größere Distanzen auf unebenem Terrain per Rad statt mit dem Auto zurückzulegen. Der zügige Ausbau eines überregionalen Radschnellwegenetzes würde diesen Trend unterstützen und auch jenen Menschen die Teilnahme an aktiver Mobilität ermöglichen, die aus Angst vor dem Autoverkehr bisher den Umstieg vom Auto aufs Rad scheuen.

Egal ob mit Batterie, Benzin oder Brennstoffzelle: Kraftfahrzeuge, die ein Vielfaches ihrer Insassen wiegen, verbrauchen unnötig viel Ressourcen und Energie: Im Vergleich zur körpereigenen Energie per Fahrrad benötigt man für denselben Weg auf vier Rädern mindestens die fünffache Energiemenge aus der Batterie eines Elektro-Kleinwagens bzw. sogar die zwanzigfache Energiemenge aus dem Benzintank<sup>3</sup>.

Eine ganzheitliche Betrachtung<sup>4</sup> zeigt, dass z.B. jeder Mensch, der in Wien per Rad statt per Auto unterwegs ist, einen volkswirtschaftlichen Nutzen von etwa 1 Euro pro gefahrenem km generiert.

Zur Erreichung von Klimaschutzziele gibt es somit kaum ein effektiveres und kosteneffizienteres Mittel, als Menschen bestmöglich beim Umstieg auf aktive Mobilität zu unterstützen.

***Frage 5: Welche konkreten legislativen Initiativen werden Sie ergreifen, um aktive Mobilität zu fördern und kurze Wege mit motorisiertem Individualverkehr möglichst zu unterbinden?***

Wir teilen vollinhaltlich die Einschätzung, dass aktive Mobilität wie das Radfahren mit und ohne „e-“ die für die/den Einzelne/n, ebenso wie für die Allgemeinheit, die bei weitem kostengünstigste Lösung vieler Mobilitäts-Herausforderungen ist. Zudem sind Verbesserungen hier sehr rasch möglich. Daher wollen wir im Bundesfinanzgesetz eine massive Bundes-Förderung für Radinfrastruktur in der Höhe von rund 30 Euro pro Kopf und Jahr verankern. Wo noch keine ausreichende und sichere Rad-Infrastruktur vorhanden ist, also Mischverkehr mit Kfz nötig ist, muss innerorts wie über Land entsprechend niedrigeres Tempo das Ziel sein. In der StVO muss ein konkreter ausreichender Seitenabstand für Kfz beim Überholen von Radfahrenden – zB 2m - verankert werden. Die wirksame Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung und das Prüfen von Citymaut-Modellen nach erfolgreichen internationalen Vorbildern unterstützt das Umsteigen zusätzlich.

---

3 Effizient – Umweltschonend – Gesund: Mit körpereigener Kraft durch Stadt und Land. Informationsblatt der Zweigstelle St. Pölten des Vereins Radlobby NÖ, 2018

4 Gesamtwirtschaftlicher Vergleich von PKW- und Radverkehr – Ein Beitrag zur Nachhaltigkeitsdiskussion. Gregor Trunk, Diplomarbeit am Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, 2010

**Frage 6: Welche Maßnahmen möchten Sie für aktive Mobilität ergreifen, damit sie sowohl in als auch außerhalb von Ballungsräumen einen höchstmöglichen Anteil am Modal Split erreicht?**

Siehe Frage 5. Insgesamt ist die ambitionierte und rasche Umsetzung der längst vorhandenen Masterpläne Gehen und Radverkehr des Bundes inklusive der finanziellen und fiskalischen Forderungen nötig – zB muss die Schlechterstellung von dienstlich Radfahrenden beim Kilometergeldanspruch im Vergleich zu Kfz-NutzerInnen schleunigst beendet werden. Und es muss beim sicheren Radfahren für die Kleinsten begonnen werden.

In die Bundeskompetenz fallen lediglich die Fernstraßen gemäß Bundesstraßengesetz. Alle anderen Bereiche des Straßenverkehrs liegen derzeit in der Kompetenz der Bundesländer, die die Zuständigkeit für Radwege oft an die Gemeinden weiterreichen.

Für den Radverkehr sind derzeit vornehmlich die Gemeinden zuständig. Sie werden an den Schnittstellen zum überregionalen Straßennetz oftmals im Stich gelassen. Deswegen hören Planungen für ein Radwegenetz vielfach bei der Gemeindegrenze auf, sodass RadlerInnen auf ein unattraktives und vielfach gefährliches Straßennetz ausweichen müssen.

Eine löbliche Ausnahme bildet hier das Bundesland Vorarlberg, dessen landesweite Radstrategie vorbildhaft und richtungsweisend für die weitere Entwicklung auf Landes- und Bundesebene ist.

**Frage 7: Sind Sie bereit, gesetzliche Grundlagen dahingehend anzupassen, dass seitens des Bundes der Fokus auf ein bundesweit durchgängiges Radschnellwegenetz gelegt werden kann?**

Ja.

**Frage 8: Sind Sie bereit, die Bundesländer zu verpflichten, die Zuständigkeit für den Radverkehr im Bereich von Landesstraßen sowie für überregionale Radschnellwege und touristische Hauptradrouten zu übernehmen?**

Ja, wobei der Bund sich finanziell maßgeblich beteiligen sollte.

**Frage 9: Durch welche Maßnahmen werden Sie den zügigen Ausbau eines flächendeckenden Radschnellwegenetzes unterstützen?**

Siehe Frage 5 – nachdem die letzte Koalitionsregierung die minimalen dafür vorgesehenen Mittel trotz großspuriger Ankündigung einer „Verdopplung des Radanteils“ sogar gestrichen hat, braucht es umso mehr einen entsprechend dimensionierten Bundes-Fördertopf, Richtschnur sollte die Größenordnung von 30 Euro je Einwohner und Jahr sein, daneben müssen die Bundesländer ihre Landesstraßen-Neubau-Budgets neu ausrichten, um dieses Ziel zu unterstützen.

**Frage 10: Werden Sie dafür eintreten, die Kompetenzen des BMVIT in Richtung einer Gesamtplanung einer durchgängigen österreichweiten Radwegeinfrastruktur weiterzuentwickeln?**

Eine koordinierte Gesamtplanung ist sicher nötig. Die Frage, wo diese am besten angesiedelt ist und wie die Abstimmung mit den Straßenerhaltern bestmöglich aufgesetzt werden kann, muss kurzfristig geklärt und entschieden werden.

## **StVO: Diskriminierungs- und Barrierefreiheit**

Die Straßenverkehrsordnung 1960 ist eine für alle Verkehrsteilnehmenden geltende Regelung, die für den Autoverkehr geschrieben wurde, und auch in der geltenden Fassung dem Autoverkehr unter allen übrigen Verkehrsteilnehmenden eine Sonderstellung einräumt. Um den Weg für eine Verkehrswende zu ebnen, wäre es sehr wichtig, eine solche Sonderstellung zu beenden, und auf gesetzlicher Ebene Diskriminierungs- und Barrierefreiheit im Selbstverständnis aller Menschen zu verankern.

***Frage 11: Sind Sie bereit, für eine StVO einzutreten, die die verschiedenen Formen der Mobilität gleichstellt bzw. eine menschen- und klimafreundliche Mobilitätszukunft fördert? Was möchten Sie konkret ändern?***

Ja, eine entsprechende Reform der StVO fordern die Grünen seit vielen Jahren, weil die derzeitige StVO Straße viel zu sehr als Kfz-Fahrbahn denkt, statt als öffentlichen Raum für viele Verkehrsarten. Die bisher gelungenen Schritte sind unzureichend. Der Reformbedarf beginnt bei den Grundlagen – beispielsweise müsste das Rücksichtnahmegebot um eine konkrete Verhaltensanweisung ergänzt werden, wie es dort, wo man dieses Instrument abgeschrieben hat, selbstverständlich dessen gleich wichtige zweite Hälfte ist. Diverse Gummiparagraphen, etwa derjenige betreffend das Anhalten vor dem Schutzweg, müssen ebenso saniert werden, wie einige weitere Bestimmungen für Radfahrende und Zufußgehende. Tempo-Versuche wie 140 müssen beendet und unterbunden werden. Hier braucht es insgesamt einen großen Wurf.

***Frage 12: Befürworten Sie einen gesetzlich festgeschriebenen Mindestabstand von 1,5m beim Passieren besonders gefährdeter VerkehrsteilnehmerInnen (RadlerInnen, zu Fuß Gehende und RollstuhlfahrerInnen auf Wegen ohne Gehsteig etc.)?***

Ja, aus unserer Sicht sollten auch 2m Abstand geprüft werden.

***Frage 13: Die StVO normiert die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ortsgebiet mit 50km/h. Werden Sie im Interesse eines besseren Miteinanders aller VerkehrsteilnehmerInnen für eine Herabsetzung auf 30km/h eintreten? Ausnahmeregelungen bleiben wie bisher möglich.***

„Tempo rausnehmen“ ist der effizienteste, billigste und am schnellsten umsetzbare Lösungsbeitrag, nicht nur für Schadstoff- und Lärmprobleme, sondern auch für viele Sicherheitsfragen des heutigen Verkehrsgeschehens und damit für ein besseres Miteinander. Eine Prüfung zielführender Schritte in diesem Bereich ist daher rasch nötig.

## Neue Seidenstraße / Breitspuranbindung

Seit China den Ausbau der neuen Seidenstraße auf Breitspur forciert, bemühen sich verschiedene PolitikerInnen um eine Anbindung der Seidenstraße über den Osten Österreichs.

Einer möglichen Intensivierung wirtschaftlicher Beziehungen zwischen China und Österreich wäre ein immenser zusätzlicher Warenverkehr durch Ostösterreich entgegenzuhalten. Falls es nicht gelingt, den gesamten internationalen Warenverkehr weitestgehend auf Bahn und Schiff umzuschlagen, droht den Menschen in Ostösterreich eine neue Verkehrs- und Transitlawine.

**Frage 14: Sind Sie für oder gegen eine Verlängerung der Breitspurbahn nach Ostösterreich, bzw. würden Sie diese Investition unter bestimmten Bedingungen befürworten?**

Die Grünen sind dagegen, weil die zugesicherte Marktöffnung Chinas nicht vorankommt, eine Intensivierung des Austausches auch sehr gut auf der bestehenden Infrastruktur möglich ist, wie die bereits deutlich beschleunigten und vermehrten ÖBB-Züge zeigen, mit dem Bau Abhängigkeiten von chinesischen Kreditgebern entstünden und die militärstrategischen Vorteile, insbesondere Russlands, aus einer durchgängigen Breitspur bis vor die Tore Wiens auch ein Nachdenken wert ist. Zudem wäre die Flächenversiegelung für den nötigen Terminal und die ab da zu erwartende LKW-Lawine nicht zu rechtfertigen.

**Frage 15: Falls die Breitspurbahn nach Österreich führt: Soll ein solcher Terminal in Wien oder NÖ liegen? Halten Sie einen Breitspurterminal am Donauhafen Wien für sinnvoll, um Güter auf die Wasserstraße umschlagen zu können?**

Wie bei Frage 14 erwähnt, halten wir das Gesamtprojekt aus vielen schwerwiegenden Gründen nicht für verfolgenswert.

**Frage 16: Soll die Weiterverteilung bzw. Anbringung der Güter per LKW oder per Bahn erfolgen, bzw. welchen Mix halten Sie für erstrebenswert und machbar? Stimmen Sie zu, dass es zur Erreichung der Pariser Klimaziele nötig wäre, dass vom Breitspurterminal 100 Prozent der Güter auf der Schiene verladen werden und kein LKW-Umschlag erfolgt?**

Sollte ein solcher Terminal trotz der vielen Kritikpunkte dennoch in Österreich oder seiner Umgebung entstehen, so wäre dies selbstverständlich die Mindestvorgabe.

## Menschen- Umwelt- und Klimaschutz

Straßenbauvorhaben wie etwa S 34, Waldviertelautobahn und Lobautunnel sind Projekte, die nachhaltig Lebensraum zerstören und den motorisierten Individualverkehr steigern.

Nach heutigem Wissen, und Bezug nehmend auf die Erkenntnisse aus dem Sachstandsbericht Mobilität<sup>5</sup> sind diese Bauvorhaben sehr bedenklich und werden das Problem des Nichterreichens der Klimaziele in Österreich weiter verschärfen.

Ungeachtet dessen ist die ASFINAG derzeit immer noch gesetzlich verpflichtet, weiterhin Autobahnen und Schnellstraßen zu errichten.

### ***Frage 17: Werden Sie angesichts der Klimakrise kurzfristig eine Neubewertung sämtlicher Straßenbauvorhaben in Hinblick auf Umweltschutz und Klimawandel fordern?***

Ja, die Grünen haben einen derartigen Planungsstopp mit Nachdenkpause bereits im Wahlkampf (und auch schon davor) vehement eingefordert und werden dieses Anliegen selbstverständlich weiter verfolgen.

### ***Frage 18: Sind Sie bereit, die ASFINAG von der Verpflichtung zu entbinden, neue Autobahnen und Schnellstraßen zu errichten?***

Im Zusammenspiel mit der bei Frage 17 angesprochenen Forderung der Grünen ist auch dies ein wichtiger Punkt.

### ***Frage 19: In allen Umfragen spricht sich die Waldviertler Bevölkerung gegen eine Waldviertelautobahn aus. Ein rascher und ambitionierter Ausbau der Franz Josefs-Bahn und anderer Infrastruktur – von Schulen bis Gesundheitseinrichtungen – findet hingegen breite Zustimmung. Wo steht Ihre Partei in dieser Frage?***

Wir sind ohne Wenn und Aber gegen die verrückte und völlig unzeitgemäße Idee einer Waldviertelautobahn und für Attraktivierung der Bahninfrastruktur, des Öffi-Angebots im Sinne der von uns vorgeschlagenen „Mobilitätsgarantie“ auch am Land nach Vorbild der Schweiz und natürlich auch der sozialen Infrastruktur.

---

5 [https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umwelthemen/verkehr/6\\_verkehrspolitik/SSB\\_Endpraesentation-2018.pdf](https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umwelthemen/verkehr/6_verkehrspolitik/SSB_Endpraesentation-2018.pdf)

Laut einer 2018 für Deutschland durchgeführten Fraunhofer-Studie<sup>6</sup> ist der Straßenverkehr DER Hauptverursacher für Mikroplastik. Mit dem Abrieb von Reifen, Asphalt und Bodenmarkierungen ist der Straßenverkehr für mehr als 50 (!) Prozent des gesamten Mikroplastiks in der Umwelt verantwortlich.

**Frage 20: Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um den vom Straßenverkehr verursachten Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt maßgeblich zu reduzieren?**

Die Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten und die massive Erhöhung des Bahn-, Öffi- und Rad-Anteils im Modal Split sind beide sehr wirksame Beiträge zur Eindämmung dieses Problems.

Unversiegelter Boden bietet durch richtige Bewirtschaftung die Möglichkeit, dem Klimawandel entgegenzuwirken. Die tägliche Flächeninanspruchnahme in Österreich beträgt 11,8 ha/Tag im Durchschnitt der Drei-Jahres-Periode 2016-2018 und liegt damit ein Vielfaches über dem bereits seit 2002 (!) geltende Reduktionsziel der Strategie für nachhaltige Entwicklung von 2,5 ha/Tag<sup>7</sup>.

Selbst nach Erreichen des Reduktionsziels kann von nachhaltigem Handeln keine Rede sein. Vielmehr müssten gesetzliche Voraussetzungen geschaffen werden, den Flächenverbrauch auf nationaler Ebene generell zu stoppen. Flächenversiegelungen dürften in diesem Sinne nurmehr durch mindestens gleichwertige Entsiegelung und Renaturierung andernorts zugelassen werden.

**Frage 21: Durch welche kurzfristigen Maßnahmen beabsichtigen Sie, die Zielsetzung von 2,5ha/Tag zu erreichen?**

Wir setzen in dieser Frage auf bundesweite Raumordnungs-Mindeststandards, eine massive Aufwertung der Regionalplanung, griffigere Instrumente für den Freiraumschutz, die Prüfung entsprechender Abgaben sowie gegebenenfalls auch gesetzliche Schritte wie den in der Fragestellung angedeuteten.

**Frage 22: Welche Maßnahmen setzen Sie zur Erreichung einer weiterführenden Zielsetzung, auf nationaler Ebene keinen weiteren Verlust an unversiegeltem Boden mehr zuzulassen?**

Siehe Frage 21

6 J. Bertling et al., Kunststoffe in der Umwelt: Mikro- und Makroplastik. Ursachen, Mengen, Umweltschicksale, Wirkungen, Lösungsansätze, Empfehlungen, Kurzfassung der Konsortialstudie, Fraunhofer Institut für Umwelt-Sicherheits- und Energietechnik Umsicht (Hrsg.), Oberhausen, Juni 2018

7 [https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp\\_flaecheninanspruchnahme](https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme)

Ungeachtet einer klimapolitisch verheerenden Gesamtbilanz werden Flugverkehr und vielfach auch der Straßenverkehr gegenüber der Bahn immer noch systematisch bevorzugt.

So stand etwa die klimaschädliche Gesamtbilanz einer letztinstanzlich „durchgeboxten“<sup>8</sup> Dritten Piste bereits während der UVP-Verhandlung unzweifelhaft fest, die reale Umweltunverträglichkeit des Vorhabens wurde einfach aus der Verantwortlichkeit des Bauwerbers „wegdefiniert“<sup>9</sup>.

***Frage 23: Werden Sie für die Beendigung der Bevorzugung des Flugverkehrs eintreten und wenn ja, wie?***

Im Flugverkehr muss Steuergerechtigkeit statt Privilegien angegangen und umgesetzt werden, wir wollen in diesem Sinn Flugtreibstoff endlich fair besteuern, die Steuerbefreiung der internationalen Tickets beenden und die Flugabgabe wirksamer gestalten. Auch die großzügige Grundsteuerbefreiung der Flughäfen samt Nebenflächen sollte überdacht werden, wie schon vor Jahren von den Grünen eingemahnt, ebenso die Zulässigkeit von Gebührenanreizen zum Anlocken von Billigfluglinien. Flughafenausbauten kommen für uns nicht mehr in Frage, die Kürzeststrecken im Binnenverkehr müssen umgehend auf die Schiene verlagert werden.

***Frage 24: Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Attraktivität umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsmittel deutlich zu erhöhen?***

Mit einem umfassenden Umsteuern im Rahmen einer großen ökologisch-sozialen Steuerreform, die Umwelt- und Klimabelastung teurer, klimaschonendes Verhalten hingegen günstiger macht und die Arbeit entlastet, kann dies am besten erfolgen. Die Grünen haben wiederholt detaillierte Modelle für eine solche Reform vorgelegt, nach den wenigen umgesetzten Spurenelementen der letzten Jahre und bereits Jahrzehnte muss hier angesichts der Klimaerhitzung endlich der große Wurf umgesetzt werden. Mit dem Ökobonus und der Mobilitätsgarantie haben die Grünen in den letzten Wochen bereits zwei Kernelemente einer Politik für die nötige Mobilitätswende vorgelegt.

---

8 <https://www.derstandard.at/story/2000075597518/industrie-chef-kapsch-muessen-projekte-durchboxen-koennen>

9 <https://www.vwgh.gv.at/medien/mitteilungen/2019-03-14-flughafen.html>

**Partei**

Die Grünen – Die Grüne Alternative

***Die Fragen wurden durch bzw. im Einvernehmen mit unserer Spitzenkandidatin / unserem Spitzenkandidaten***

Werner Kogler

***beantwortet.***

***verkehrswege.at***  
***verbindet Menschen***

**Impressum und Kontakt**

***Verkehrswende NÖ***  
***ZVR: 1946764203***

Saarstraße 1  
3100 St. Pölten

*Web:* [www.verkehrswende.at](http://www.verkehrswende.at)  
*E-Mail:* [info@verkehrswende.at](mailto:info@verkehrswende.at)  
*Telefon:* +43 664 855 92 81