

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 Handlungsempfehlungen¹ 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 Verkehrswende² 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

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?

Repräsentant*innen fahren öffentlich oder mit dem Rad zu Versammlungen, Veranstaltungen, zum Arbeitsplatz

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

Parteiversammlungen, Schulungen, Veranstaltungen finden an Orten statt, die mit den Öffis erreichbar sind. Veranstaltungen oder Infotische werden nach Möglichkeit mit dem Rad bedient statt das Material mit dem Auto zu bringen.

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 Auflassungsverfahren stoppt.

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

Ja.

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?

Ja.

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 Benzintank³.

Eine ganzheitliche Betrachtung⁴ 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 Klimaschutzzielen 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?

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

- Überarbeitung der Raumordnungsprogramme: Stichwort Belebung der Stadt- bzw. Ortszentren statt dem Supermarkt auf der grünen Wiese. Stichwort Parkplätze aus den Stadt- bzw. Ortszentren weg an den Ortsrand zu verlegen um Raum für Gestaltung zu gewinnen.
- Umwidmung eines fixen Anteils von Budgetmitteln für den Autostraßenbau zum Bau von durchgängigen Radstrecken und zur (Wieder)Herstellung von attraktiven Fußwegenetzen in den Städten, Orten.
- Fördergelder auf Bundes- und Landesebene festlegen die einen Großteil der notwendigen Kosten für den Ausbau überregionaler Radwegenetze ausmachen. Gemeindefinanzen sind - neben der Sorge um Parkplätze die verloren gehen - oft der Grund warum Infrastruktur nicht geschaffen wird.
- Erarbeitung von Vorgaben zur Reduzierung der Straßenbreiten auch für übergeordnete Straßen. Rechtlichen Rahmen schaffen, dass Radschnellverbindungen auf diesen Straßen errichtet werden können. Bevorrangung von Radstrecken bei Neu- bzw. Umbauten.

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?

- Schaffung von überdachten, beleuchteten Radabstellanlagen, Servicestationen bei öffentlichen Gebäuden, Bahnhöfen, Schulen, Geschäften, ...
- Beleuchtung von Schulwegen, Wegen zu den Öffis, ... überprüfen und verbessern
- Stadt- und Ortsgebiete für Fußgänger*innen attraktiver gestalten (Bäume, Pflanzen, Sitzgelegenheiten, ...), sodass sich die Menschen gerne darin aufhalten
- Informationsoffensive Richtung Entscheidungsträger*innen und Bevölkerung
- Förderung (strukturell und finanziell) überregionaler Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden
- Stärkung des ÖV vor allem betreffend Schließung von zeitlichen Lücken und Wochenendlöchern und der Verbesserung der Zubringerbusse zur Bahn als Rückgrad um flächendeckend ohne Auto mobil sein zu können.

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.

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

Weiterarbeit und Forcierung bestehender Projekte wie RADLgrundnetz, ausdehnen auf weitere Regionen in NÖ und finanziell ausstatten. Umwidmung von Geldern für den MIV hin zu Radverkehrsagenden und ÖV.

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

Ja.

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?

Prinzipiell ja als ersten Schritt. Mobilität unabhängig vom MIV soll bevorrangt werden. Es sollen klimafreundliche Mobilität und regionale Strukturen vorrangig gestärkt werden.

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. Der Schwerpunkt soll auf ein sicheres Miteinander gelegt werden. Fuß- und Radwege sollen wo immer möglich auf getrennte Strecken gelegt werden, auch wenn das auf Kosten von Geschwindigkeit und Platz auf Autostraßen geht.

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.

Ja.

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 Transittlawine.

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

Prinzipiell ist der Ausbau von Bahnanbindungen neuen Autobahnen etc aber sicher vorzuziehen. Aber auch hier gilt: Besser Verkehr vermeiden statt immer mehr produzieren!
Gleichzeitig muss in so eine Entscheidung aber einfließen, welche Art von Wirtschaft wir befördern wollen. Warenaustausch, gestärkt von internationalen Wirtschaftsabkommen, zerstört u.U. auch regionale Wirtschaft. Der ständige Drang nach Wachstum zerstört Umwelt und soziale Strukturen.

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?

Wenn die Breitspurbahn nach Österreich gezogen wird, ist eine direkte Anbindung an die Wasserstraße sinnvoll.

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?

Ja, auf jeden Fall. LKW-Transporte sollen ausschließlich in Regionen erlaubt werden, die keine Bahn- oder Wasserweg-Anbindung haben.

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 Mobilität⁵ 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?

5

https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/verkehr/6_verkehrspolitik/SSB_Endpraesentation-2018.pdf

Mit Nachdruck Ja!

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

Ja.

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?

Deutlich gegen die Waldviertelautobahn und für die Erhaltung aller Bahnstrecken incl. dem Schließen von Lücken im Bahnbereich. Wir sind für die zeitliche Verdichtung im Zugverkehr, für die Herstellung von Taktverkehr und das Angebot von Bahnverbindungen in der Nacht und im Wochenend-, Freizeitverkehr.

Laut einer 2018 für Deutschland durchgeführten Fraunhofer-Studie⁶ 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.

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

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

Wir setzen auf Vermeidung: Rascher Ausbau des ÖV und Aufbau eines dichten Netzes von Zubringerbussen zur Bahn. Regelmäßiges Angebot im Bus und Bahnverkehr auch in der Nacht und in der Freizeit, damit das eigene Auto weitgehend stehen bleiben kann. Gleichzeitig soll die Freifahrt mit den Öffis eingeführt werden. Das schafft zusätzlich gesellschaftspolitisch sinnvolle Arbeitsplätze in den Regionen. Die Schweiz ist da ein gutes Beispiel: jeder Ort ab 50 Einwohner*innen hat das Recht auf die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Das ist ein anstrebenwertes Ziel

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/Tag⁷.

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?

⁷ https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/raumordnung/rp_flaecheninanspruchnahme

Überarbeitung der Raumordnungsprogramme. Keine Neubauten (weder gewerblich noch privat) in Gebieten die keine Anbindung an den ÖV haben. Rückwidmung und Rückbau von stillgelegten bzw. nicht genutzten versiegelten Flächen.

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

-

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“⁸ Dritten Piste bereits während der UVP-Verhandlung unzweifelhaft fest, die reale Umweltunverträglichkeit des Vorhabens wurde einfach aus der Verantwortlichkeit des Bauwerbers „wegdefiniert“⁹.

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

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>

Ja. Einführung von Kerosinsteuern und Neuregelung der Steuerpolitik in diesem Bereich. Keine Subventionen oder Förderungen für Flughafenbauten. Vorrang für ökologische Argumente bei Bauvorhaben. Stärkung der Parteienstellung von zivilgesellschaftlichen bzw. Umweltinitiativen bei Begutachtungen.

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

Einführung der Freifahrt, dichte zeitliche Bedienung bestehender Bahnstrecken auch in der Freizeit und Nachts, Einführung von Taktverkehren, Verbesserungen im Angebot bei den Bussen, Einstellung von Parallelfahrten von Bussen neben Bahnstrecken. Die KPÖ hat bereits 2017 ein ausführliches Programm "Wir fordern den Systemwechsel. Auch im Verkehr!" beschlossen.

Partei

KPÖ - Alternative Listen, KPÖ-Plus, Linke und Unabhängige

.....

Name und Zuständigkeit der Verfasserin / des Verfassers der Antworten

Christiane Maringer, Spitzenkandidatin auf der Landesliste in NÖ

Landessprecherin der KPÖ-Niederösterreich - Mitarbeiterin im Umweltschutzbereich der
KPÖ

.....

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

**Mit unserer Unterschrift geben wir dem Verein Verkehrswende NÖ das
Einverständnis, die Fragebeantwortung zu veröffentlichen.**

St.Pölten, 11. September 2019

.....

Ort, Datum

Christiane Jöriger

.....

Name, Unterschrift

verkehrswende.at
verbindet Menschen

Impressum und Kontakt

Verkehrswende NÖ

ZVR: 1946764203

Saarstraße 1
3100 St. Pölten

Web: www.verkehrswende.at

E-Mail: info@verkehrswende.at

Telefon: +43 664 855 92 81