



Verkehrswende.at

verbindet Menschen

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

Die gewählte Reihung der Parteien erfolgte ausschließlich anhand der Ausführlichkeit der Antworten (Zeichenanzahl) und ohne sonstige Wertung.

Verständnisrelevante ergänzende Hinweise seitens Verkehrswende.at sind *[kursiv grau, in eckigen Klammern]* dargestellt.

Tabellarische Übersicht

Partei	Art der der Rückmeldung	Verfasst durch (bzw. abgestimmt mit)
SPÖ	Fragebogen beantwortet	Alois Stöger
GRÜNE	Fragebogen beantwortet	Werner Kogler
FPÖ	Fragebogen beantwortet	Christian Hafenecker
ÖVP	Fragebogen beantwortet	keine Angabe
NEOS	Zusammenfassend beantwortet	keine Angabe
KPÖ	Fragebogen beantwortet	Christiane Maringer
WANDL	Stellungnahme zur Verkehrswende	Daniela Platsch
JETZT	Auf Parteiprogramm verwiesen	keine Angabe

Zusammengestellte Antworten

Bewusstseinsbildung, Vorbildfunktion

Frage 1	<i>Durch welche persönlichen Maßnahmen im Alltag wird Ihre Parteispitze einen Beitrag zur Verkehrswende in Österreich leisten?</i>
SPÖ	Die SPÖ versucht auch im Wahlkampf, möglichst umweltfreundlich unterwegs zu sein. In der Stadt so viel zu Fuß und mit dem Öffentlichen Verkehr wie möglich. Zu Terminen außerhalb geht es nach Möglichkeit mit der Bahn oder dem E-Auto.
GRÜNE	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.
FPÖ	In meiner Tätigkeit als Verkehrssprecher ist mir die Dekarbonisierung ein Anliegen und deswegen setze ich mich im Rahmen meiner politischen Tätigkeit für diese ein.
ÖVP	Gemeinsame Antwort Frage 1 & 2: Der Schutz unseres Klimas und unserer Umwelt geht uns alle an. Unsere größten Errungenschaften bringen uns wenig, wenn wir entlang des Weges unseren Planeten und unsere Umwelt zerstören. Deshalb wollen wir als neue Volkspartei klimafreundliche Maßnahmen für Mensch und Natur setzen, um Österreich bis 2045 CO2 neutral zu machen. Um dies zu schaffen, braucht es einen umfassenden nationalen Schulterschluss. Politik, Wirtschaft, Konsumenten – alle müssen an einem Strang ziehen, um den Kampf gegen den Klimawandel gewinnen zu können. Die Politik muss dabei mit gutem Beispiel vorangehen und sicherstellen, dass die öffentliche Verwaltung als erster Sektor CO2-neutral wird.
NEOS	<i>[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich Bewusstseinsbildung, Vorbildfunktion]</i> Um ökologisches Verhalten zu fördern und den Klimawandel effektiv zu bekämpfen, treten NEOS seit Jahren für eine aufkommensneutrale CO2-Steuer ein. Sie ist zahlreichen Expert_innen zufolge der fairste und effizienteste Weg, um die Emission von Treibhausgasen zu verringern und schafft Anreize für klimafreundliche Innovationen und Investitionen. Wesentlich ist, dass die CO2-Steuer Teil einer großen Steuerreform ist, die aufkommensneutral gestaltet wird. Das bedeutet, dass die Gesamtsteuerbelastung, die in Österreich bereits massiv ist, nicht erhöht wird. Die CO2-Steuer soll schrittweise eingeführt werden, damit Konsument_innen und Wirtschaft Planungssicherheit haben und ihre Verhaltensmuster und Prozesse anpassen können.
KPÖ	Repräsentant*innen fahren öffentlich oder mit dem Rad zu Versammlungen, Veranstaltungen, zum Arbeitsplatz

Frage 2	<i>Durch welche Maßnahmen werden Sie in Ihrer Partei Zeichen für eine Verkehrswende in Österreich setzen?</i>
SPÖ	Ich selbst fahre einen Großteil aller Wege mit der Bahn und öffentlichen Verkehrsmitteln. Zwischen Wien und Linz ist das um einiges schneller als mit dem Auto und gleichzeitig habe ich dadurch die Möglichkeit die Zugfahrten für die Arbeit zu nutzen.

GRÜNE	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.
FPÖ	Siehe Beantwortung von Frage 1)
ÖVP	<i>[siehe Frage 1]</i>
NEOS	<i>[siehe Frage 1]</i>
KPÖ	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

Frage 3	Werden Sie sich aktiv dafür einsetzen, dass die Regional- und Nebenbahn-Infrastruktur in allen Bundesländern erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut wird?
SPÖ	Die Regional- und Nebenbahnen sind ein wichtiger Bestandteil unseres Öffentlichen Verkehrsnetzes. Mit einem gut ausgebauten Netz an Regionalbahnen haben die Menschen eine echte Alternative zum eigenen Auto. Dafür braucht es aber weitere Investitionen in die Infrastruktur – insbesondere in die Elektrifizierung aller Regional- und Nebenbahnen, durch die jährlich hunderttausende Tonnen an CO2 eingespart werden können – genau dafür setzen wir uns ein und fordern zudem den Ausbau des Angebots im Öffentlichen Verkehr, um noch mehr Menschen den Umstieg auf die Schiene zu ermöglichen. Daher fordern wir jedenfalls die Einführung eines 30 Minuten Taktes zwischen 5-24 Uhr.
GRÜNE	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 rückwärtsgewandter Verkehrspolitik.
FPÖ	Die FPÖ steht seit je her klar für den Erhalt sowie den Ausbau von Regional- und Nebenbahnen, da diese gerade im ländlichen Raum einen zentralen Teil der Infrastruktur darstellen.
ÖVP	In unserem 11-Punkte-Plan für den ländlichen Raum bekennen wir uns zum Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und haben in der vergangenen Regierungsperiode beispielsweise Rekordsummen in die heimische Schieneninfrastruktur investiert. Auch wenn der öffentliche Nahverkehr nur ein Teil der Lösung für die Mobilität im ländlichen Raum ist, so ist er doch ein integraler Bestandteil. Eine wichtige Maßnahme ist die bessere Verbindung von Ballungszentren und ihren Umlandgebieten durch die Verlängerung von Bahnen. Einzelne Regional- und Nebenbahnen gilt es vonseiten der Bundesländer zu evaluieren.
NEOS	<i>[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich Regionale Bahninfrastruktur]</i> 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 zu rechtfertigen. Dort, wo es nachweislich Bedarf gibt, muss die regionale Bahninfrastruktur erhalten und ausgebaut werden. Es kann nicht sein, dass Nebenbahnen über Jahre durch dünne Intervalle und überholte Fahrzeuge ausgehungert werden. Wo es die potentielle Nachfrage erlaubt, sollten Nebenbahnen mit Taktfahrplänen und modernen Fahrzeugen aufgewertet werden. In sehr dünn besiedelten Regionen muss über alternative, bedarfsorientierte Systeme nachgedacht werden, damit die Mobilität der Bevölkerung gesichert ist. In Niederösterreich ist der Plafond durch die zahlreichen Einstellungen aber definitiv erreicht - die verbleibenden Nebenbahnen müssen erhalten bleiben. Auch in Ballungsräumen sollten wieder Nebenbahnen revitalisiert und elektrifiziert werden (Beispiel: S-Bahn-Verkehr auf der inneren Aspangbahn zwischen Wien und Traiskirchen). Bezüglich der Auflassung der Donauuferbahn sind wir klar für einen Stopp des Auflassungsverfahrens.
KPÖ	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?
SPÖ	Wir bekennen uns klar zum Erhalt aller Nebenbahnen in Österreich und werden uns immer gegen einen Rückbau einsetzen – insbesondere im Hinblick auf die zu erreichenden Klimaschutzziele ist die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ein wesentlicher Faktor. Im Bereich der Nebenbahnen ist dafür die Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern und den Verkehrsverbänden erforderlich, um das Angebot und damit auch den Bestand der Nebenbahnen sicherzustellen.
GRÜNE	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.
FPÖ	Als Freiheitliche haben wir uns in den letzten Jahren gegen die wahnwitzige Schließung und Auflassung von 26 Nebenbahnen in Niederösterreich ausgesprochen. In meiner unmittelbaren Heimatregion, dem Bezirk Lilienfeld, habe ich mich mit meiner Partei jahrelang gegen das Ende des Bahnverkehrs und die anschließende Auflassung der Bahnstrecke Hainfeld-Weissenbach eingesetzt und eine Wiederöffnung gefordert. Unterm Strich manifestiert sich hier der fehlende Weitblick der ÖVP im Hinblick auf öffentlichen Verkehr, was weiters auch determiniert, dass es sich bei dem ÖVP-Wahlversprechen in diesem Bereich lediglich um Ankündigungspolitik handelt. Hier wäre einfach Ehrlichkeit gefragt.
ÖVP	Es gilt jeden Fall einzeln zu prüfen, dazu sind wir gerne bereit. Grundsätzlich geht es uns dabei nicht um einzelne Bauprojekte, sondern um die Attraktivierung des Angebots im Sinne von ganzheitlichen Mobilitätskonzepten sowohl für den ländlichen Raum, als auch für urbane Gebiete. Wir möchten, dass der Verkehr fließt und treten deshalb für die Entlastung von besonders stark frequentierten Verkehrsrouten ein. Die Bandbreite reicht dabei vom Ausbau der bestehenden Infrastruktur, bis hin zu einer Verlagerung auf andere Verkehrsträger (Beispiel: Rollende Landstraße, Stichwort: Ökologisierung).
NEOS	<i>[siehe Frage 3]</i>
KPÖ	Ja.

Förderung von Radverkehr und aktiver Mobilität

Frage 5	<i>Welche konkreten legislativen Initiativen werden Sie ergreifen, um aktive Mobilität zu fördern und kurze Wege mit motorisiertem Individualverkehr möglichst zu unterbinden?</i>
SPÖ	Für uns steht die Gesamtentwicklung des klimafreundlichen öffentlichen Verkehrs im Vordergrund. Dazu gehört nicht nur ein gut ausgebautes Angebot auf der Schiene, sondern auch Maßnahmen, um die sogenannte letzte Meile - also den Weg vom Zuhause bis zur nächsten Öffentlichen Haltestelle - ohne PKW zurücklegen zu können. Daher werden wir ein Gesetz zur Förderung des öffentlichen Mikroverkehrs einbringen, mit dem auch Mindeststandards, wie Radabstellboxen, Ladeinfrastruktur für E-Bikes etc. an allen Bahnhöfen festgeschrieben werden. Dadurch werden Öffentliche Verkehrsmittel besser erreichbar und damit eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr.
GRÜNE	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.
FPÖ	Als Freiheitliche ist es nicht unser Weg, zu unterbinden, sondern Anreize zu schaffen, beispielsweise durch einen Ausbau der Ladeinfrastruktur. Wichtig ist es auch, bestehende Gesetze an die neuen Mobilitätsformen anzupassen, wie dies etwa bereits innerhalb der Straßenverkehrsordnung durch die Gleichstellung von E-Scootern mit Fahrrädern geschehen ist. Selbstverständlich ist vor allem die Nahverkehrsmilliarde ein großer politischer Ansatz für die Lenkungseffekte, welche wir erzielen wollen. Ich bin der festen Überzeugung, dass der Individualverkehr nicht durch Verbote einzuschränken ist, sondern nur durch eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs erreicht werden kann.
ÖVP	Die erste Etappe der Steuerreform sendet ein klares Signal durch den Entfall des Sachbezugs und des Vorsteuerabzugs bei Elektrorädern und sorgt somit für einen Anreiz. Wir sind gegen Verbote und setzen stattdessen darauf, den Umstieg auf umweltschonende Mobilität leistbar zu machen und aussichtsreiche Technologien zu fördern.
NEOS	<i>[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich Förderung von Radverkehr und aktiver Mobilität]</i> Es steht völlig außer Frage, dass mehr in den Rad- und Fußverkehr investiert werden muss. Eine gerechtere Verteilung der bestehenden Verkehrsflächen und Radschnellverbindungen sollten hierbei im Fokus stehen. Gleichzeitig muss auch eine Infrastruktur bereitgestellt werden, sodass z.B. an neuralgischen Punkten attraktive Umstiegsmöglichkeiten sichergestellt sind, um Verkehrsaufkommen zu reduzieren und Innenstädte zu entlasten. Dazu gehören Park/Ride-Angebote, einfache und flexible Fahrradumstiege, z.B. durch sichere,

	überdachte und gut angeschlossene Radabstellplätze. Damit schaffen wir im Bereich der "letzten Meile" Rahmenbedingungen, die den Umstieg auf das Rad fördern.
KPÖ	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung der Raumordnungsprogramme: Stichwort Belegung 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	<i>Welche Maßnahmen möchten Sie für aktive Mobilität ergreifen, damit sie sowohl in als auch außerhalb von Ballungsräumen einen höchstmöglichen Anteil am Modal Split erreicht?</i>
SPÖ	Zur besseren Förderung des öffentlichen Mikroverkehrs ist es auch erforderlich, die Infrastruktur bestmöglich zu vernetzen. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass das Radwegenetz an öffentliche Verkehrsmittel angebunden wird.
GRÜNE	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.
FPÖ	Wie bereits oben beschrieben, muss seitens der Politik durch einen Ausbau der Infrastruktur sowie die Anpassung von gesetzlichen Regelungen auf die steigende Nachfrage, etwa im Bereich von E-Bikes, reagiert werden.
ÖVP	Österreich hat viele tausende Kilometer an Radwegen. Die Sicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer liegt uns dabei besonders am Herzen. Eine Evaluierung in welchen Gebieten ein weiterer verstärkter Ausbau von Radwegen Sinn macht, muss lokal betrachtet werden und vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel evaluiert werden.
NEOS	<i>[siehe Frage 5]</i>
KPÖ	<ul style="list-style-type: none"> • 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

	<ul style="list-style-type: none"> • 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.
--	---

Frage 7	<i>Sind Sie bereit, gesetzliche Grundlagen dahingehend anzupassen, dass seitens des Bundes der Fokus auf ein bundesweit durchgängiges Radschnellwegenetz gelegt werden kann?</i>
SPÖ	Der Radverkehr gewinnt in Österreich immer mehr Bedeutung. Wir haben im Bund dazu beigetragen, dass die Grundlagen für die weitere Förderung des Radverkehrs – etwa im Rahmen des Gesamtverkehrsplanes – erarbeitet wurden. Dementsprechend sollte der Bund den Ländern im Bereich der Planung weiterhin Unterstützung anbieten und Instrumente wie den Masterplan Radverkehr weiterentwickeln.
GRÜNE	Ja.
FPÖ	Grundsätzlich verfügt Österreich bereits über ein ausgebautes Radwegenetz, Radschnellwege existieren bis dato noch nicht. Grundsätzlich sind für Radverkehrswege die Bundesländer bzw. die Gemeinden zuständig. Wir sind uns aber auch des Umstandes bewusst, dass Österreich ein Gebirgsland ist und auch Unwägbarkeiten im Hinblick auf die Witterung stattfinden können und schließen daher daraus, dass Radfernverkehrswege vor allem im Winter problematisch sein können. Hier gilt es, sich breiter aufzustellen.
ÖVP	Der Radverkehr ist eine regionale Aufgabe, die direkt vor Ort am besten beurteilt werden kann. Deshalb sollen Entscheidungen auch auf regionaler Ebene getroffen werden. Grundsätzlich wird bereits viel investiert und immer mehr Bundesländer bauen ihr Radwegnetz aus.
NEOS	<i>[siehe Frage 5]</i>
KPÖ	Ja.

Frage 8	<i>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?</i>
SPÖ	Einige Länder zeigen schon jetzt, dass eine umfassende Verkehrsplanung – auch im Bereich des Radverkehrs – im Rahmen der aktuellen Gesetzeslage möglich ist. Diese Ansätze müssen durch den Bund weiter gefördert werden.
GRÜNE	Ja, wobei der Bund sich finanziell maßgeblich beteiligen sollte.
FPÖ	Da in Österreich bisher noch keine Radschnellwege existieren, ist es noch zu früh, Kompetenz- und Zuständigkeitsfragen zu debattieren.

ÖVP	siehe Frage 7
NEOS	[siehe Frage 5]
KPÖ	Ja.

Frage 9	<i>Durch welche Maßnahmen werden Sie den zügigen Ausbau eines flächendeckenden Radschnellwegenetzes unterstützen?</i>
SPÖ	Wir bekennen uns zum weiteren Ausbau der Radinfrastruktur und fordern daher die Bereitstellung weiterer Förderungen für diesen Bereich – insbesondere um die Verbindung von Radwegen und öffentlichen Verkehrsmitteln weiter zu verbessern.
GRÜNE	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.
FPÖ	Wie bereits vorhin erwähnt, fällt die Infrastruktur des Radverkehrs in den Kompetenzbereich von Ländern bzw. Gemeinden.
ÖVP	siehe Frage 7
NEOS	[siehe Frage 5]
KPÖ	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	<i>Werden Sie dafür eintreten, die Kompetenzen des BMVIT in Richtung einer Gesamtplanung einer durchgängigen österreichweiten Radwegeinfrastruktur weiterzuentwickeln?</i>
SPÖ	Das BMVIT hat schon jetzt die Möglichkeit, auf die weitere Entwicklung der Infrastruktur für alle Verkehrsträger durch Bereitstellung entsprechender Planungsgrundlagen einzuwirken. Diese Möglichkeiten sollten bestmöglich ausgenutzt werden, um die optimale Verschränkung aller Verkehrsarten sicherzustellen und damit den Modal Split hin zu klimafreundlichen Verkehrsarten
GRÜNE	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.
FPÖ	Siehe Beantwortung von Frage 9)
ÖVP	siehe Frage 7
NEOS	[siehe Frage 5]
KPÖ	Ja.

StVO: Diskriminierungs- und Barrierefreiheit

Frage 11	<i>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?</i>
SPÖ	Die StVO muss allen VerkehrsteilnehmerInnen die sichere Nutzung unserer Straßen ermöglichen. Daher haben wir das Rücksichtnahmegebot in der STVO verankert und mit der Einführung der Begegnungszone und Fahrradstraßen zusätzliche Möglichkeiten geschaffen, um verschiedene Mobilitätsformen gleichberechtigt zu organisieren. Diesen Weg werden wir weiterhin unterstützen und bei allen Änderungen der STVO die Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen klar in den Vordergrund stellen. Daher fordern wir aktuell die verpflichtende Ausrüstung aller LKW mit Abbiegeassistenten, um das Unfallrisiko an Kreuzungen weiter zu reduzieren.
GRÜNE	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.
FPÖ	Eine moderne Straßenverkehrsordnung muss möglichst alle Mobilitätsformen berücksichtigen und sämtlichen Verkehrsteilnehmern ein Höchstmaß an Sicherheit garantieren.
ÖVP	Wir haben bereits in der letzten Bundesregierung eine menschen- und klimafreundliche Mobilitätszukunft unterstützt – diesen Weg wollen wir weiterhin fortsetzen. Aus unserer Sicht betrifft die Förderung dieser Mobilität jedoch nicht nur die StVO, sondern viele weitere Rechtsmaterien, wie es bereits das Beispiel unseres Pakets zur umfassenden Förderung der E-Mobilität gezeigt hat.
NEOS	<i>[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich StVO: Diskriminierungs- und Barrierefreiheit]</i> 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. Grundsätzlich sind wir für die größtmögliche Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Den Seitenabstand von 1.5m beim Überholen dient der Sicherheit des Menschen am Fahrrad und wird analog zur eben in Deutschland eingeführten Regelung daher unterstützt. Eine generell niedrigere Geschwindigkeitsniveau auf unseren Straße im Sinne des Klima- und Umweltschutzes ist für uns erstrebenswert. Ein pauschales Herabsenken des Geschwindigkeitslimits in Hinblick auf den Radverkehr ist für uns vor allem im städtischen Raum diskussionswürdig: alle Nebenstraßen sollten Tempo 30 aufweisen. Auf Hauptstraßen ist Tempo 30 meist nur mit begleitenden baulichen Maßnahmen sinnvoll, da sich das Verhalten der Autofahrer sonst nicht maßgeblich ändert. Auf Hauptstraßen stellt auch

	Tempo 40 einen sinnvollen Kompromiss dar.
KPÖ	Prinzipiell ja als ersten Schritt. Mobilität unabhängig vom MIV soll bevorrangt werden. Es sollen klimafreundliche Mobilität und regionale Strukturen vorrangig gestärkt werden.

Frage 12	<i>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.)?</i>
SPÖ	Die StVO sieht schon jetzt ein Überholverbot vor, wenn nicht genügend Platz für ein gefahrloses Überholen gegeben ist und dadurch andere VerkehrsteilnehmerInnen behindert oder gefährdet würden. Diese Regelung muss durch entsprechende Kontrollen und bewusstseinsbildende Maßnahmen verstärkt werden, um auch in diesem Bereich die Verkehrssicherheit sicherzustellen.
GRÜNE	Ja, aus unserer Sicht sollten auch 2m Abstand geprüft werden.
FPÖ	In den Fahrschulen wird für die Bemessung des Sicherheitsabstandes beim Überholvorgang von Radfahrern oder auch Fußgängern die Regel „ein Meter plus ein Zentimeter pro km/h“ gelehrt, was bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h einen Abstand von 1,5 Metern ergibt. Ein allgemein gesetzlich festgelegter Sicherheitsabstand von 1,5 Metern bringt die Problematik mit sich, dass dieser an zahlreichen Straßen aufgrund deren Beschaffenheit gar nicht erreicht werden kann. Wichtig ist es, das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu schärfen, aufeinander Rücksicht zu nehmen. Manchmal bringt uns Hausverstand schneller ans Ziel als gesetzliche Regelungen.
ÖVP	Die StVO wird auch in diesen Bereichen ständig weiterentwickelt. Wir stehen allen Maßnahmen, die eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen, offen gegenüber. Diesbezügliche Vorschläge sind aus unserer Sicht gemeinsam mit Experten und Juristen auf Wirkung, Praxistauglichkeit und Vollzug zu prüfen. Das Miteinander im Verkehr steht im Vordergrund.
NEOS	<i>[siehe Frage 11]</i>
KPÖ	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	<i>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.</i>
SPÖ	Die Gemeinden bzw. die zuständigen Behörden haben die Möglichkeit, die Höchstgeschwindigkeit entsprechend der örtlichen Gegebenheiten anzupassen und etwa durch die Einrichtung von 30er-Zonen verkehrsberuhigende Maßnahmen zu setzen.

	Neben dem gezielten Einsatz dieser Regelungsmöglichkeiten steht aus unserer Sicht der Ausbau geeigneter, verkehrssicherer Infrastruktur im Vordergrund.
GRÜNE	„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.
FPÖ	Nein.
ÖVP	Gemeinsame Antwort zu Frage 12 & 13: Eine Herabsetzung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit erfolgt bereits in gewissen Zonen, in denen es aus Gründen der Verkehrssicherheit Sinn macht. Wir halten diese bestehende Regelung für sinnvoll und sehen aktuell keinen notwendigen Handlungsbedarf.
NEOS	<i>[siehe Frage 11]</i>
KPÖ	Ja.

Neue Seidenstraße / Breitspuranbindung

Frage 14	<i>Sind Sie für oder gegen eine Verlängerung der Breitspurbahn nach Ostösterreich, bzw. würden Sie diese Investition unter bestimmten Bedingungen befürworten?</i>
SPÖ	Insbesondere im Hinblick auf die zu erreichenden Klimaschutzziele ist es erforderlich, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Vor diesem Hintergrund ist eine Verlängerung der Breitspurbahn nach Österreich sinnvoll. Wichtig ist aber, den weiteren Transport durch Österreich genauso umweltfreundlich zu organisieren und die Schiene dabei klar in den Vordergrund zu stellen.
GRÜNE	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.
FPÖ	Die FPÖ befürwortet die Verlängerung der Breitspurbahn nach Österreich. Nicht zuletzt auch aus ökologischen Gründen. Dies war auch der Grund dafür, warum ich als Chefverhandler dieses Verkehrsprojekt ins Regierungsprogramm verhandelt habe.
ÖVP	Für unsere exportorientierte Wirtschaft ist ein Ausbau der Handelsrouten eine große Chance. Jeder zweite Arbeitsplatz in unserem Land hängt direkt oder indirekt am Außenhandel. Das Seidenstraßenprojekt bietet ein großes Potenzial für die österreichische Wirtschaft. Dieses Potenzial gilt es voll auszuschöpfen, bei gleichzeitiger Weiterverfolgung der österreichischen und europäischen Interessen, wie zum Beispiel der Stärkung der österreichischen und europäischen Wettbewerbsfähigkeit und der Förderung von Innovation und Forschung. Unabdingbar ist, dass es sich um eine Kooperation auf Augenhöhe handeln muss.
NEOS	<i>[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich Neue Seidenstraße / Breitspuranbindung]</i> Die Breitspurbahn bzw. neue Seidenstraße ist eine Frage, die geopolitisch bzw. wirtschaftsdiplomatisch und nicht verkehrspolitisch zu diskutieren ist. Technisch ist der Ausbau von Gütern mit Russland und China ja auch heute schon kein Problem: entweder auf dem Seeweg oder mit umspurbaren Waggons, Containern oder Wechselpritschen. Ein Ausbau der Breitspur scheint daher nicht vorrangig, einen Einsatz von österreichischem Steuergeld in Breitspurinfrastruktur würden wir kritisch sehen. Zuerst sollte Österreich transparent eine Strategie für den Umgang mit China entwickeln, die auch unserer Rolle in der Europäischen Union gerecht wird und Menschenrechte und Umweltstandards sowie Cyberattacken durch China ebenfalls zum Thema macht.
KPÖ	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	<i>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?</i>
SPÖ	Zu dieser Frage haben wir eine eigene Arbeitsgruppe eingerichtet, um die bestmögliche und damit auch umweltfreundlichste Verkehrslösung für die betroffenen Regionen zu finden.
GRÜNE	Wie bei Frage 14 erwähnt, halten wir das Gesamtprojekt aus vielen schwerwiegenden Gründen nicht für verfolgenswert.
FPÖ	Selbstverständlich kann so ein Projekt nur dann effizient verwirklicht und betrieben werden, wenn es hochgradige Anbindungen an alle Verkehrsbereiche gibt. In Ostösterreich gäbe es eine Reihe von prädestinierten Örtlichkeiten dafür. Ich bin schon gespannt, wie diese strategische Entscheidung ausfallen wird.
ÖVP	Die Wahl des Terminals muss in Abstimmung mit den betroffenen Bundesländern und Gemeinden erfolgen. Hier hat es bereits Gespräche gegeben, welchen wir nicht vorgehen wollen.
NEOS	<i>[siehe Frage 14]</i>
KPÖ	Wenn die Breitspurbahn nach Österreich gezogen wird, ist eine direkte Anbindung an die Wasserstraße sinnvoll.

Frage 16	<i>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?</i>
SPÖ	Nicht nur im Bereich der Breitspurbahn geht es darum, mehr Güter auf die Schiene zu verlagern. Insbesondere bei langen Transportwegen – also über 500 Kilometer – müssen wir den Anspruch haben, dass 80 Prozent der Wegstrecke auf der Schiene zurückgelegt werden. Im Hinblick auf die Breitspurbahn muss die weitere Beförderung der Güter auf der Schiene jedenfalls Vorrang haben.
GRÜNE	Sollte ein solcher Terminal trotz der vielen Kritikpunkte dennoch in Österreich oder seiner Umgebung entstehen, so wäre dies selbstverständlich die Mindestvorgabe.
FPÖ	Erstrebenswert ist es natürlich, dass möglichst viele Güter per Bahn weiter transportiert werden. Hinsichtlich des Klimas sollte man auch bedenken, dass durch die Verlängerung der Breitspurbahn nach Österreich Güter, welche bisher über andere Verkehrsmittel, z.B. per Schiff, transportiert wurden, auf die Bahn verlegt werden. Am LKW wird trotzdem kein Weg gänzlich vorbeiführen, da es ländliche Randlagen gibt und ich nicht möchte, dass die dortigen Bewohner zu Bürgern zweiter Klasse werden.
ÖVP	Wir haben in der vergangenen Regierungsperiode Rekordsummen in die heimische Schieneninfrastruktur investiert. Das klimafreundliche System Schiene hat sich in über 175 Jahren zum Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs und für viele Wirtschaftszweige auch zum unverzichtbaren Transportpartner im Güterverkehr entwickelt. Deshalb setzen wir auch in Zukunft auf den weiteren Ausbau eines

	transeuropäischen Schienennetzes. Jeder Kilometer, welcher klimaschonend per Schiene zurückgelegt werden kann, wird von uns unterstützt, es ist jedoch unrealistisch komplett auf LKWs zu verzichten.
NEOS	<i>[siehe Frage 14]</i>
KPÖ	Ja, auf jeden Fall. LKW-Transporte sollen ausschließlich in Regionen erlaubt werden, die keine Bahn- oder Wasserweg-Anbindung haben.

Menschen- Umwelt- und Klimaschutz

Frage 17	Werden Sie angesichts der Klimakrise kurzfristig eine Neubewertung sämtlicher Straßenbauvorhaben in Hinblick auf Umweltschutz und Klimawandel fordern?
SPÖ	Die Straßenbauvorhaben der ASFINAG wurden eingehenden Umweltverträglichkeitsprüfungen unterzogen. Eine kurzfristige Neubewertung sämtlicher Bauvorhaben ist daher nicht zielführend. Um die Umweltbelastung durch den Straßenverkehr nachhaltig zu reduzieren müssen vielmehr weitere Maßnahmen gesetzt werden, um den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dazu gehört auch die Einrechnung externer Kosten des LKW-Verkehrs in die Maut, um die Kostenwahrheit zwischen Straße und Schiene zu gewährleisten.
GRÜNE	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.
FPÖ	Ich halte es für einen schweren Fehler, derartige Vorhaben am heutigen Stand der Technik zu messen und deshalb negativ zu bewerten. Wir wissen, dass wir uns derzeit in einer technologischen Umbruchsphase befinden und eine Reihe von alternativen Antriebsformen mittelfristig die individuelle Mobilität prägen werden. Als Politiker sehe ich es als meine Aufgabe an, Österreich infrastrukturell nicht rückzubauen, sondern auf die Herausforderungen der Zukunft vorzubereiten.
ÖVP	Es gibt bereits Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) für große Infrastrukturprojekte, die genau diese Aspekte sehr genau überprüfen. Deshalb bedarf es keiner Neuüberprüfung.
NEOS	<i>[Zusammenfassende Antwort der NEOS zum Themenbereich Menschen- Umwelt- und Klimaschutz]</i> Straßenbauvorhaben wie etwa S34, Waldviertelautobahn und Lobautunnel sind Projekte, die nachhaltig Lebensraum zerstören und den motorisierten Individualverkehr steigern. Nach heutigem Wissen und bezugnehmend auf die Erkenntnisse aus dem Sachstandsbericht Mobilität sind diese Bauvorhaben sehr bedenklich und werden das Problem des Nichterreichens der Klimaziele in Österreich weiter verschärfen. Wo es nachweislich hochrangigen Straßenausbau braucht, ist meist ein dreispuriger und teilweise kreuzungsfreier Ausbau von Landesstraßen eine vernünftigeren, ökologischere und deutlich kostengünstigere Lösung. Durch Einführung von Klimabudgets wollen wir auf allen politischen Ebenen einen effektiven und transparenten Klimaschutz. Dabei wird parallel zum Finanzbudget ein nationales CO2-Budget geführt. In diesen werden die Treibhausgasemissionen staatlichen Handelns gemessen und budgetiert. Beim Thema Bodenversiegelung braucht Österreich eine mutige, evidenzbasierte Neuorientierung der Raumordnungspolitik mit einem gesamtheitlichen Blick auf die wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, landwirtschaftlichen und nachhaltigkeitspolitischen Vorteile. Wir treten für eine Reduktion des täglichen Flächenverbrauches auf 2,5 Hektar pro Tag bis 2030 ein. Erreichen wollen wir das durch ein Bundesrahmengesetz und eine Bundesstrategie für Flächenmanagement und Raumordnung sowie der weitgehenden Verlagerung von Planungs- und Widmungskompetenzen auf Landesebene. Wir treten für eine aufkommensneutrale CO2-Steuer ein, den auch den Flugverkehr trifft.
KPÖ	Mit Nachdruck Ja!

Frage 18	<i>Sind Sie bereit, die ASFINAG von der Verpflichtung zu entbinden, neue Autobahnen und Schnellstraßen zu errichten?</i>
SPÖ	Wir haben bereits 2013 mit dem sogenannten Zielnetz 2025+ einen Rahmen für den Ausbau der hochrangigen Infrastruktur erarbeitet, der sowohl auf ein leistungsstarkes Verkehrsnetz als auch auf die Erhaltung der Lebensqualität der Menschen in Österreich abzielt. Wenn dieses Zielnetz fertiggestellt ist, müssen weitere Anforderungen genau geprüft werden.
GRÜNE	Im Zusammenspiel mit der bei Frage 17 angesprochenen Forderung der Grünen ist auch dies ein wichtiger Punkt.
FPÖ	Nein.
ÖVP	Die ASFINAG wurde 1982 mit der Aufgaben gegründet, Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen zu planen, zu finanzieren, zu bauen, zu erhalten, zu betreiben und zu bemaunten. Diese 2.200 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen unter der Leitung der ASFINAG sind ein bewährtes und erfolgreiches Modell.
NEOS	<i>[siehe Frage 17]</i>
KPÖ	Ja.

Frage 19	<i>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?</i>
SPÖ	Aus meiner Sicht muss die Schiene Vorrang haben.
GRÜNE	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.
FPÖ	Die FPÖ setzt sich bereits seit Jahrzehnten für die Errichtung einer Waldviertel-Autobahn ein, da diese die Infrastruktur der Region stärkt, diese für Betriebe und damit Arbeitsplätze attraktiver macht und so die Zukunftsperspektive verbessert. Darüber hinaus ist auch ein Ausbau der Franz-Josefs-Bahn für die Freiheitlichen ein wichtiges Thema. Im Hinblick auf „alle Umfragen“ muss man sich natürlich auch die Frage stellen, wo diese Umfragen durchgeführt wurden. Die wichtigste aller Umfragen ist für mich der Wahltag und hier spüren wir vor allem im Waldviertel eine starke Zunahme der Stimmen für die FPÖ, welche nicht zuletzt auch mit der Frage nach der Waldviertel-Autobahn verknüpft ist. Man sollte hier nicht in die Polemik-Falle tappen.
ÖVP	Der Ausbau der Franz-Josefs-Bahn wurde im letzten Infrastrukturausbauplan der ÖBB aufgenommen. Hier werden bereits erste Arbeiten getätigt, welche wir unterstützen. Die Errichtung der Waldviertler Autobahn ist vor allem ein lokales und regionales Thema, bei dem die Vor- und Nachteile direkt vor Ort abgewogen werden müssen.
NEOS	<i>[siehe Frage 17]</i>
KPÖ	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.
--	---

Frage 20	<i>Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um den vom Straßenverkehr verursachten Eintrag von Mikroplastik in die Umwelt maßgeblich zu reduzieren?</i>
SPÖ	Einerseits geht es hier darum, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und damit den erzeugten Abrieb zu reduzieren. Dazu fordern wir auch eine flächendeckende LKW-Maut, deren Einnahmen dem Klimaschutzfonds zugutekommen könnten. Zudem plädieren wir für einen Klimakonvent mit allen parlamentarischen Parteien, Ländern, ExpertInnen und NGO's auf dem diese Themen angesprochen und konkrete Gegenmaßnahmen geplant werden können.
GRÜNE	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.
FPÖ	Als Obmann des Forschungsausschusses weiß ich, dass Österreich eines der führenden Länder im Hinblick auf Umwelttechnik ist. Daher sehe ich es als meine Pflicht als Politiker an, mich für ausreichende Mittel und Ressourcen für die Forschungstätigkeit einzusetzen. Einen Fehler sollte die Politik nie machen, nämlich den Versuch technische Lösungen zu verordnen. Ein prominentes Negativbeispiel dafür ist die Einführung der Energiesparlampe.
ÖVP	Tatsächlich ist Mikroplastik ein größer werdendes Problem und betrifft auch die Inverkehrbringung durch Reifenabrieb als eine Quelle. Bezüglich dieser spezifischen Quelle setzen wir uns für ein Zertifizierungssystem ein, das ausweist wie stark der Reifen verschlissen wird und wie viel Mikroplastik dabei freigesetzt wird. Darüber hinaus reduziert die Ausweitung des öffentlichen Verkehrs die Mikroplastikemission.
NEOS	<i>[siehe Frage 17]</i>
KPÖ	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

Frage 21	<i>Durch welche kurzfristigen Maßnahmen beabsichtigen Sie, die Zielsetzung von 2,5ha/Tag zu erreichen?</i>
SPÖ	Ein wesentlicher Teil des Flächenverbrauchs im Verkehrsbereich wird derzeit noch für Stellflächen für Autos etc. verwendet. Durch eine gezielte Förderung von Sharing-Modellen kann aber den geänderten Mobilitätsbedürfnissen besser entsprochen und der weitere Flächenverbrauch in den Ballungsräumen begrenzt werden.

GRÜNE	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.
FPÖ	Wichtig ist in diesem Zusammenhang, ein Umdenken in der Investitionspolitik von Unternehmen zu fördern, damit die Nutzungsdauer von Gebäuden nachhaltiger gemacht wird. Nicht zuletzt durch die Zuwanderung in unser Land wird immer mehr Wohnraum benötigt, was die Politik vor Herausforderungen stellt.
ÖVP	siehe Frage 22
NEOS	[siehe Frage 17]
KPÖ	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	<i>Welche Maßnahmen setzten Sie zur Erreichung einer weiterführenden Zielsetzung, auf nationaler Ebene keinen weiteren Verlust an unversiegeltem Boden mehr zuzulassen?</i>
SPÖ	Mittel- bis langfristig muss ein neues Raumordnungskonzept erarbeitet werden, mit dem nicht nur der Flächenverbrauch deutlich begrenzt wird, sondern gleichzeitig auch der öffentliche Verkehr gestärkt wird. Durch vorausschauende Planung und das Mitdenken der Schiene von Anfang an, kann sowohl eine Verbesserung der Lebensqualität der Menschen, durch kürzere Wege zu zentralen Infrastrukturen als auch ein Beitrag für eine verbesserte, klimafreundliche Mobilität erreicht werden. Ein zentraler Punkt ist darüber hinaus die Frage, wie unsere Güter transportiert werden. Hier ist es auch erforderlich, die 1000 größten Betriebe in Österreich zu analysieren und zu schauen, wie Waren an- bzw. abgeliefert werden, die Angestellten und die KundInnen hinkommen. Dementsprechend müssen auch in diesem Bereich Lenkungsmaßnahmen vorgenommen werden.
GRÜNE	Siehe Frage 21
FPÖ	Wie in vielen Bereichen ist auch hier die Bewusstseinsbildung eines der wesentlichen Elemente in dieser Frage. Wie bereits erwähnt, ist die FPÖ keine Verbotsparterie, aber selbstverständlich eignen sich verschiedenste politische Querschnittsmaterien dafür, auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Eine Frage, welche wir uns grundsätzlich stellen müssen, ist aber jene, ob wir es wollen, dass unsere Siedlungen zwar nicht in die Fläche, dafür aber in die Höhe gehen und selbstverständlich gilt es auch, der erwachsenen Bevölkerung in Österreich Rechnung zu tragen.
ÖVP	Gemeinsame Antwort zu Frage 21 & 22: Wir wollen eine Einschränkung der fortschreitenden Bodenversiegelung umsetzen. Diesen Weg haben wir schon vor einigen Jahren eingeschlagen und sehen nun erste Erfolge. Die Zunahme des Flächenverbrauchs hat sich in den letzten Jahren halbiert. Das ist immer noch zu viel, aber wir sind dabei auf einem guten Weg. Der Boden ist unsere wichtigste Ressource. Wir haben in Österreich 40.000 Hektar ungenutzte, bebaute Fläche, die revitalisiert und genutzt gehört. Zusätzlich dazu müssen Ortskerne verdichtet werden, um einer weiteren Zersiedelung vorzubeugen.

NEOS	<i>[siehe Frage 17]</i>
KPÖ	-

Frage 23	<i>Werden Sie für die Beendigung der Bevorzugung des Flugverkehrs eintreten und wenn ja, wie?</i>
SPÖ	Die Steuerprivilegien für den Flugverkehr sind aus ökologischer Sicht nicht nachvollziehbar und müssen auf europäischer Ebene abgeschafft werden.
GRÜNE	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.
FPÖ	Ich bin der Meinung, dass die gesetzlichen Regelungen in Österreich hinsichtlich des Flugverkehrs zum einen ausreichend sind und es zum anderen auch in diesem Zusammenhang laufend technische Verbesserungen gibt. Auch in dieser Angelegenheit halte ich es für falsch, unsere Republik in diesem Bereich rückzubauen.
ÖVP	Wir setzen auf positive Anreize, um die Fahrgäste zu einem freiwilligen Umstieg auf öffentliche, klimafreundliche Verkehrsmittel zu bewegen. Aufgabe der Verkehrspolitik ist es für faire Rahmenbedingungen zu sorgen, damit Menschen ein ausreichendes und möglichst klimafreundliches Angebot für die Deckung ihrer Mobilitätsbedürfnisse vorfinden. So muss etwa auch die Bahn attraktiver werden. Zudem braucht es auf internationaler oder zumindest europäischer Ebene eine verursachergerechte Besteuerung von Kraftstoffen im Flugverkehr.
NEOS	<i>[siehe Frage 17]</i>
KPÖ	Ja. Einführung von Kerosinsteuern und Neuregelung der Steuerpolitik in diesem Bereich. Keine Subventionen oder Förderungen für Flughafenausbauten. Vorrang für ökologische Argumente bei Bauvorhaben. Stärkung der Parteienstellung von zivilgesellschaftlichen bzw. Umweltinitiativen bei Begutachtungen.

Frage 24	<i>Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Attraktivität umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsmittel deutlich zu erhöhen?</i>
SPÖ	Wir fordern ganz klar den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weitere Verbesserungen an den Schnittstellen. Dazu gehört der Ausbau des Taktfahrplans genauso wie weitere Verbesserungen für die so genannte letzte Meile - also den Weg vom Zuhause zum nächstgelegenen öffentlichen Verkehrsmittel. Zudem fordern wir die Einführung des 1-2-3 Klimatickets: Um 3 Euro täglich durch ganz Österreich, um 2 Euro am Tag durch 3 Bundesländer und um 1 Euro am Tag im Bundesland öffentlich

	unterwegs.
GRÜNE	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.
FPÖ	Die Umsetzung des größten Ausbaupaketes der ÖBB in der Zweiten Republik, Einführung und gegebenenfalls auch Weiterentwicklung der Nahverkehrsmilliarde zur Verbindung von urbanem und ruralen Raum und nicht zuletzt auch durch Lenkungsmaßnahmen im Hinblick auf E-Mobilität und damit Dekarbonisierung.
ÖVP	Siehe Antwort Frage 1 & 2
NEOS	<i>[siehe Frage 17]</i>
KPÖ	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.

Anhang A: Stellungnahme WANDL

Kurzstellungnahme zum Thema Verkehrswende

Sowohl im Personen- als auch Güterverkehr liegt Österreich im stabilen Mittelfeld, was den Schienenanteil betrifft. Das finden wir Positiv. Nichtsdestotrotz gilt es, noch mehr Menschen von den Straßen auf Schiene zu bringen. Dazu sollten Zugreisen deutlich günstiger und Erfolgsmodelle wie der Nachtzug massiv ausgebaut werden.

Der Radverkehrsanteil stagniert seit Jahren bei 6,5% der zurückgelegten Wege und ist damit stark ausbaufähig. Dazu muss die Infrastruktur geschaffen werden, die Auto- und Radverkehr baulich trennt und damit eine sichere Fortbewegung mit dem Rad garantiert.

Wir treten gegen den Bau von zusätzlicher KFZ-Infrastruktur ein. Zahlreiche Studien belegen, dass der Bau von Straßen immer eine Zunahme des KFZ-Verkehrs bedeuten – wir wollen jedoch den Individualverkehr deutlich reduzieren. Auch der Bau der 3. Piste muss unbedingt verhindert werden. Stattdessen müssen wir dringend in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Stadt und Land, sowie den Bau von Radverkehrsinfrastruktur investieren.

Letztlich muss sowohl am Land als auch in den Städten massiv in öffentlichen Verkehr investiert werden, damit die Menschen auf den Individualverkehr verzichten können, sofern dies möglich ist. In ländlichen Regionen ist das natürlich noch eine sehr ferne, wenn überhaupt irgendwann mögliche Zukunftsvision. Hier müssen wir für raschen Umstieg weg vom Verbrennungsmotor hin zu nachhaltigen Antrieben. Gleichzeitig sollten wir Fahrgemeinschaften attraktiver machen und Car-Sharing-Modelle auch am Land massiv ausbauen.

Die größte Herausforderung der nächsten Jahrzehnte wird es sein, die Bedürfnisse der Mobilität mit jenen des Klimaschutzes in Einklang zu bringen. Ein einheitliches Hochgeschwindigkeits-Zugnetz in ganz Europa ist auf jeden Fall eine wichtige Säule für den Personen- als auch Güterverkehr. Ebenso wollen wir Car-Sharing-Modelle und Radwegnetze massiv ausbauen. Und auch ganz neue Transporttechnologien sollten wir rasch erforschen und deren Umsetzungen wagen.

Anhang B: Stellungnahme JETZT

Sehr geehrter Herr Dr. Schmidradler!

Vielen Dank für Ihre Mail.

Wir erlauben uns, Ihnen unser Parteiprogramm weiter zu leiten:

<https://partei.jetzt/wp-content/uploads/2019/08/Programm-JETZT-2019.pdf>

Mit besten Grüßen,

Partei JETZT - Liste Pilz



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