

***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 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?

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.

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

Ich selbst [*Alois Stöger*] 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.

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 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.

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?

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.

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 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?

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.

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?

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.

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

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?

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.

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?

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.

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

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.

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

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 zu verbessern.

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?

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.

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.)?

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.

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.

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.

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?

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.

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?

Zu dieser Frage haben wir eine eigene Arbeitsgruppe eingerichtet, um die bestmögliche und damit auch umweltfreundlichste Verkehrslösung für die betroffenen Regionen zu finden.

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?

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.

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?

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.

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

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.

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?

Aus meiner Sicht muss die Schiene Vorrang haben.

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

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.

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

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.

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?

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.

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

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

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

hinkommen. Dementsprechend müssen auch in diesem Bereich Lenkungsmaßnahmen vorgenommen werden.

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?

Die Steuerprivilegien für den Flugverkehr sind aus ökologischer Sicht nicht nachvollziehbar und müssen auf europäischer Ebene abgeschafft werden.

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

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.

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

.....

Name und Zuständigkeit der Verfasserin / des Verfassers der Antworten

.....

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.

.....

Ort, Datum

.....

Name, Unterschrift

verkehrswege.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