



Radlobby Niederösterreich
Rosegggasse 13
2700 Wiener Neustadt
0680 112 94 15
noe.radlobby.org
noe@radlobby.at



Verkehrswende.at
Saarstraße 1
3100 St. Pölten
0664 855 92 81
www.verkehrswende.at
info@verkehrswende.at



Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg
Kunnenberggasse 16
3423 St. Andrä-Wördern
0650 431 46 11
www.verkehrswende-tukg.at
kontakt@verkehrswende-tukg.at

An
Bundesministerium für Finanzen
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie

St. Andrä-Wördern, 26.2.2021

Stellungnahme zum Nationalen Aufbau- und Resilienzplan (ARP) im Rahmen der öffentlichen Konsultation

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg (TUKG) in Kooperation mit der Radlobby Niederösterreich und dem Verein Verkehrswende.at der übermitteln wir Ihnen folgende Stellungnahme und ersuchen um Berücksichtigung im nationalen Reformprogramm sowie im Aufbau- und Resilienzplan. Als Verkehrsinitiativen widmen wir uns dabei naturgemäß dem Thema Mobilität.

Ausgangslage

Die EU gibt vor, dass zumindest 37 Prozent aller Mittel aus der Aufbau- und Resilienzfazilität für den Grünen Übergang eingesetzt werden müssen. Die Österreichische Regierung hat angekündigt, dieses Vorgabe sogar übererfüllen zu wollen, was wir begrüßen.

In den länderspezifischen Empfehlungen 2020 empfiehlt die Europäische Kommission, dass Österreich verstärkt in den ökologischen Wandel und nachhaltigen Verkehr investieren soll. Außerdem wird seit 2019 wiederholt darauf hingewiesen, dass der Steuermix effizienter und einem inklusiven und nachhaltigen Wachstum zuträglicher gestaltet werden sollte. Auch in ihren Empfehlungen zum Nationalen Energie- und Klimaplan regt die Kommission Reformen der Energie- und Verkehrsbesteuerung sowie Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität, einschließlich elektrischer Fahrzeuge an.

Österreichs nationaler Aufbau- und Resilienzplan muss unbedingt mutige Schritte im Verkehrsbereich umfassen, da der Verkehr im Vergleich zu allen anderen Sektoren den höchsten Zuwachs an Treibhausgasemissionen aufweist. Diese stiegen laut [Umweltbundesamt](#) zwischen 1990 und 2019 um 74,4 Prozent.

Eine Trendumkehr im Verkehrsbereich ist nur durch umfassendes und konsequentes politisches Handeln zu erzielen. Dazu zwei Prämissen:

- **Klimaschädliche Subventionen und Steuererleichterungen sind zu streichen, klimafreundliches Verhalten muss belohnt werden.**
- **Gehen, Radfahren und ÖPNV müssen Vorrang bekommen – in der Gesetzgebung und auf der Straße.**

Fiskalische Maßnahmen

- Die WIFO-Studie „[Subventionen und Steuern mit Umweltrelevanz in den Bereichen Energie und Verkehr](#)“ zeigte 2016 direkte und indirekte staatliche Subventionen in der Höhe von jährlich bis zu 4,7 Milliarden Euro auf, die als „umweltkontraproduktiv“ eingeschätzt werden. Rund die Hälfte davon betreffen den Verkehrssektor. Diese Förderungen sollten so rasch wie möglich gestrichen werden.
- Österreich benötigt eine ökosoziale Steuerreform, deren Kernelemente die spürbare Verteuerung von klima- und umweltschädlichem Verhalten sowie die Entlastung des Faktors Arbeit sind.

Zu unseren fiskalischen Kernforderungen im Bereich der Mobilität zählen:

- Abschaffung der Mineralölsteuerbefreiung für Kerosin, Einsatz für eine [EU-weite Kerosinbesteuerung](#) und signifikante Erhöhung der Flugticketabgabe insbesondere für Verbindungen auf der Kurzstrecke.
- Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge.
- Abschaffung des Dieselpprivilegs: Anhebung der MÖSt auf dasselbe Niveau wie für Benzin.
- Abschaffung des Dienstwagenprivilegs.
- Massive Erhöhung der Normverbrauchsabgabe (NoVA) für leistungsstarke Kraftfahrzeuge (Pkw, Motorräder) mit hohen Emissionswerten. Die Bevorzugung für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge halten wir für nicht gerechtfertigt, da diese Fahrzeuge im Realbetrieb meist keinen Verbrauchs- und Emissionsvorteil bringen, wie auch der ADAC im Vorjahr in einer Untersuchung feststellte.
- Weitgehende Abschaffung des Pendlerpauschales, stattdessen attraktive Tarife des ÖPNV und Förderung der aktiven Mobilität. Das Pendlerpauschale sollte künftig lediglich jenen ArbeitspendlerInnen ausbezahlt werden, die über ein sehr geringes Einkommen verfügen und nachweislich nicht auf Bus und Bahn oder das E-Fahrrad umsteigen können (mangelndes Angebot bzw. körperlicher Beeinträchtigung). Eine Abfederung sozialer Härtefälle wäre wünschenswert.
- Erhöhung der staatlichen Einnahmen aus NOVA, MÖSt und (Autobahn-)Mauten auf jenes Maß, das den tatsächlichen Kosten des motorisierten Individualverkehrs entspricht. Externe Kosten müssen eingepreist werden. Der überregionale Gütertransport auf der Straße muss signifikant teurer werden als die Güterbeförderung per Bahn.
- Elektro- und Wasserstofffahrzeuge verursachen zwar geringere Treibhausgasemissionen als Kfz mit Verbrennungsmotoren, bringen aber hinsichtlich von Platzbedarf, Bodenversiegelung für Verkehrsflächen und Verkehrssicherheit keinerlei Vorteile. Daher sind Förderungen für die Fahrzeuganschaffung, Steuerbefreiungen und sonstige Vergünstigungen schrittweise zurückzuführen.

Legistische und planerische Maßnahmen

Raum- und Verkehrsplanung, Flächenwidmung

Der ungebremsten Bodenversiegelung, der Zersiedelung und der bedenkenlosen Umwidmung von Natur- und Agrarflächen in Bauland muss ein Riegel vorgeschoben werden. Laut einer ÖROK-Studie aus dem Jahr 2016 sind in Österreich 26,5 Prozent des gewidmeten Baulandes nicht verbaut, im Bereich der überwiegend betrieblich genutzten Flächen (ohne Wien) sogar 37 Prozent. Das Umweltbundesamt rechnete im Jahr 2004 mit industriellen Brachflächen von 80 bis 130 km².

Bislang entscheiden nahezu ausschließlich die einzelnen Städte und Gemeinden über Raumplanungs- und Flächenwidmungsfragen. Themen wie Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung sollten jedoch auf regionaler Ebene, etwa in Form von Planungsverbänden, gelöst werden, um gemeindeüberschreitende Abstimmungen zu ermöglichen und Steuergelder ressourceneffizienter einsetzen zu können. In Tirol wurden derartige Planungsverbände bereits eingeführt.

Eine regionale Planung erlaubt es, zusammenhängende Geh- und Radwegenetze zu schaffen, welche die wesentliche Grundlage bilden, um die Bevölkerung zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu bewegen. Bei der Siedlungsentwicklung ist darauf zu achten, dass ein Anschluss an den ÖPNV möglich bzw. wirtschaftlich darstellbar ist.

Belebung der Orts- und Stadtzentren

Die Belebung der Orts- und Stadtzentren sowie die Förderung von Nahversorgern sind zentrale Punkte, um das lokale bzw. regionale Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Die Neuansiedelung von Supermärkten und Einkaufszentren am Rande der Ortsgebiete bzw. auf bisher unversiegelten, unverbauten Flächen sollte untersagt werden.

Ganz allgemein bedarf es einer fairen Aufteilung des öffentlichen Raums. Nicht das Auto, sondern die Menschen sollen im Zentrum der Planungen stehen. Wir erleben bei unserer Arbeit als Verkehrsinitiativen immer wieder, dass das Interesse an Parkplätzen in vielen Kommunen höher bewertet wird als die Sicherheit von FußgängerInnen und RadfahrerInnen – sogar wenn es dabei um Schulkinder geht. Eine sukzessive Reduktion von Parkplätzen im öffentlichen Raum käme nicht nur der aktiven Mobilität zugute, sondern schafft auch Platz für Bereiche mit hoher Aufenthaltsqualität.

Jeder neue Baum im Orts- oder Stadtgebiet erfreut nicht nur das Auge, sondern ist auch ein probates Mittel gegen die sommerliche Überhitzung – und damit auch ein Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung. Bäume nehmen CO₂ auf, filtern Staub und verbessern das Mikroklima. Wir setzen uns daher für eine Attraktivierung des öffentlichen Raums ein – für mehr Grün im öffentlichen Raum, für mehr Sitzgelegenheiten, für mehr attraktive Flächen ohne Konsumzwang, die nicht zuletzt unserer Jugend zugute kommen.

Bürgerbeteiligung und Parteistellung

Bei der Erstellung von Raumordnungsplänen, Dorf- und Stadtentwicklungskonzepten sowie bei größeren Bauvorhaben soll eine Bürgerbeteiligung verpflichtend werden. Bei konkreten Projekten mit Auswirkungen auf die Umwelt sollen Umweltorganisationen Parteistellung erhalten. Bei der Planung von Verkehrsmaßnahmen und den dazugehörigen Verkehrsverhandlungen sollen nicht nur AK und WKO, sondern auch lokale – und sofern nicht vorhanden – überregionale Verkehrsinitiativen Parteistellung erhalten. Nur so lässt sich verhindern, dass bei Straßenbauten und Sanierungen auf FußgängerInnen und Radfahrende „vergessen“ wird.

Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)

Es ist höchste Zeit, die RVS zu überarbeiten und darin die Bedürfnisse des ÖPNV sowie der Radfahrenden und FußgängerInnen stärker zu verankern. Es ist völlig unverständlich, dass die RVS nur kostenpflichtig erhältlich sind. Diese müssen für die Bevölkerung und für Initiativen kostenlos einsehbar werden.

Moratorium im Straßenbau – Straßenbau-Stopp

Wir fordern einen Stopp des Baues und der Planung neuer Autobahnen und Schnellstraßen. Darunter fallen z.B. S34 Traisental-Schnellstraße, S8 Marchfeld-Schnellstraße, Wiener Neustadt Ostumfahrung, Lobau-Tunnel, S1 Wiener Außenring-Schnellstraße, Neubau Schwechat bis Süßenbrunn und S4 Mattersburger Schnellstraße.

Auch Ortsumfahrungen sollen nur mehr dort genehmigt werden, wo diese unbedingt erforderlich sind. In vielen Fällen ließe sich eine Verbesserung der aktuellen Situation der AnrainerInnen auch durch Tempo-30-

Zonen oder Begegnungszonen erzielen.

Reduktion von Tempolimits und höhere Strafen für deren Überschreitung

Die Reduktion der Tempolimits erfordert kaum budgetäre Mittel, könnte sofort umgesetzt werden und erhöht die Attraktivität für aktive Mobilität (Gehen, Radfahren). Unsere Vorschläge lauten:

- Innerorts Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit, Ausnahmen lediglich außerhalb dicht besiedelter Bereiche und keinesfalls im Umfeld von Schulen, Kindergärten, Spitälern, Seniorenheimen und anderen sensiblen Bereichen. Tempo 30 im Ortsgebiet hätte den Vorteil, dass dies ein Tempo ist, bei dem nicht unbedingt eine getrennte Infrastruktur für RadfahrerInnen notwendig ist – was enorme Einsparungen für die Gemeinden bringt. Für besonders sensible Bereiche sollen Begegnungszonen auch auf Hauptverkehrsrouten möglich werden.
- Tempo 80 auf Freilandstraßen. Auf Straßen ohne getrennte Geh- und Radinfrastruktur sollte das Tempolimit auf 70 km/h – und im Falle einer starken Nutzung durch FußgängerInnen und RadfahrerInnen auf 50 km/h beschränkt werden.
- Tempo 100 auf Autobahnen und Schnellstraßen.

Allerdings müssen diese Tempolimits auch kontrolliert werden, denn in Österreich gilt zu schnelles Fahren nach wie vor als Kavaliersdelikt. Wir fordern rigorose Geldstrafen bis hin zum Führerscheinentzug nach dem Vorbild der Schweiz.

Ablaufdatum für Verbrennungsmotoren

Verbrennungsmotoren sind mit den Pariszielen unvereinbar und daher ein Auslaufmodell. Doch noch immer handelt es sich beim überwiegenden Anteil der Neuzulassung um diesel- und benzinbetriebene Kfz. Aus Gründen der Fairness und zur Förderung klimafreundlicherer Alternativen ist es daher erforderlich, verbindliche „Ablaufdaten“ festzulegen. Unsere Vorschläge dazu:

- Verbot des Neufahrzeugverkaufs mit Verbrennungsmotoren (Pkws, Motorräder, Mopeds und Kleintransporter) ab 2025.
- Fahrverbot für Pkws, Motorräder, Mopeds und Kleintransporter mit Verbrennungsmotoren spätestens ab 2035, besser ab 2030.
- Festlegung analoger Stichtage für den Schwerverkehr und Spezialfahrzeuge (Traktoren, Bagger, Kehrfahrzeuge etc.), sobald ein ausreichendes Angebot an Alternativen zu dieselbetriebenen Fahrzeugen zur Verfügung steht.

Fußgänger- und radfahrfreundliche Gesetzgebung

Noch immer werden Straßen gebaut, ohne dabei auf die Bedürfnisse von FußgängerInnen und Radfahrenden zu achten. Wir wünschen uns daher eine klare gesetzliche Festlegung, dass bei allen Straßenbauten und -sanierungen die Bedürfnisse von FußgängerInnen, Radfahrenden und ÖPNV mitbedacht und berücksichtigt werden.

Es muss klargestellt werden, dass die Sicherheit von FußgängerInnen und Radfahrenden höher zu bewerten ist als der Wunsch nach Parkplätzen oder Linksabbiegerspuren.

Förderung der aktiven Mobilität

Gehsteige

Landauf, landab fehlen innerorts Gehsteige. Zahlreiche bestehende Gehsteige sind so schmal, dass sie mit einem Kind an der Hand oder mit Kinderwagen kaum oder gar nicht benutzbar sind. Es bedarf einer gesetzlichen Verpflichtung für Städte und Gemeinden, flächendeckend Gehsteige mit einer Mindestbreite

von 1,5 Metern herzustellen, die auch von RollstuhlfahrerInnen problemlos nutzbar sind.

Dabei sollten Gehsteige grundsätzlich auf beiden Straßenseiten angelegt werden. Falls der Gehsteig aus verschiedenen Gründen nur einseitig angelegt werden kann, sind unabhängig vom Verkehrsaufkommen Fußgängerübergänge einzurichten, wenn der Gehsteig auf der gegenüberliegenden Straßenseite weitergeführt wird.

Wo aufgrund zu geringer Straßenquerschnitte Gehsteige nicht in der ausreichenden Breite (1,5 m) dimensioniert werden können, sollten stattdessen verkehrsberuhigte Zonen mit gleichem Benutzungsrecht für alle VerkehrsteilnehmerInnen geschaffen werden.

Gehsteigkanten im Kreuzungsbereich sollten der Vergangenheit angehören. Im Sinne der Barrierefreiheit sollten Abschrägungen zum Standard werden.

Querungshilfen

Wir fordern die verpflichtende Einrichtung von Querungshilfen im Bereich von Schulen, Kindergärten, Krankenhäusern, Seniorenheimen sowie vor stark frequentierten Amts- oder Veranstaltungsgebäuden, Wirtschaftsbetrieben, Geschäften, Bahnhöfen und Busstationen. Dabei darf die bisher in den RVS angeführte Mindestanzahl von FußgängerInnen keine Rolle mehr spielen. Querungshilfen bei allen Bushaltestellen sind auch deshalb so wichtig, damit diese sicher erreichbar sind – insbesondere für Kinder, die alleine unterwegs sind.

Wo es der Platz erlaubt, sollten Fußgängerübergänge zur Erhöhung der Sicherheit in Kombination mit Fahrbahnteilern errichtet werden. Wo dies nicht möglich ist, sollten andere Maßnahmen wie Tempolimits, Aufdoppelungen oder Fahrbahnverengungen zum Einsatz kommen. Der Sicherheit dienlich wären auch Fußgängerübergänge mit gelb blinkenden Ampeln, die bei Bedarf von FußgängerInnen durch Knopfdruck auf Grün geschaltet werden können (Rot für Kfz-Verkehr).

Leider entnehmen wir den Medien immer wieder, dass Fußgängerübergänge entfernt statt erweitert werden. Die Begründungen dafür lauten häufig, diese entsprächen nicht mehr der Norm, oder seien zu gefährlich für FußgängerInnen. Aber eine Kreuzung ohne Zebrastreifen ist letztlich noch unsicherer. Statt der Entfernung von Fußgängerübergängen sollte das Tempolimit reduziert und der Schutzweg mit dem Gefahrenzeichen „Fußgängerübergang“ angekündigt werden. Darüber hinaus könnten auch Signalfarben eingesetzt oder die weißen Zebrastreifen stark verbreitert werden (z.B. um die Kurve herum).

Sichere und attraktive Radinfrastruktur schaffen

Seit Jahrzehnten fordern PolitikerInnen fast aller im Nationalrat vertretenen Parteien eine Steigerung des österreichischen Radverkehrsanteils. Doch – bis auf wenige lokale Ausnahmen – konnte keine signifikante Steigerung erreicht werden (lediglich COVID-19 führte zu mehr Radverkehr). Nur mit konsequenter Verkehrspolitik wird eine spürbare Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zu aktiver Mobilität nachhaltig zu erreichen sein.

Während das österreichische Autobahnen- und Schnellstraßennetz als eines der dichtesten in Europa gilt, lässt sich das heimische Radverkehrsnetz am besten als „Fleckerlteppich“ beschreiben. Das betrifft sowohl die Situation innerhalb der Städte und Gemeinden als auch die Verbindung zwischen benachbarten Orten. Das bedeutet, dass das Radfahren aktuell von vielen Menschen als zu gefährlich betrachtet wird. Das betrifft alle Radfahrenden, die stark befahrene Straßen mit einem Tempolimit über 30 km/h benutzen müssen, ganz besonders aber Kinder, Personen, die wenig Übung haben und ältere Personen.

Es bedarf daher der Erstellung eines österreichweiten Radverkehrsplans, der Erstellung landesweiter Radverkehrspläne in Abstimmung mit den Nachbarbundesländern, der Erstellung regionaler und örtlicher Radverkehrspläne zur Schließung der Lücken im Radverkehrsnetz innerorts und zu den Nachbargemeinden.

Auch bei der Straßenverkehrsordnung besteht Anpassungsbedarf. Hier nur zwei wesentliche Aspekte:

- Gesetzliche Festlegung eines Mindestabstands von 1,5 Metern beim Überholen von Radfahrenden und hohe Strafen bei Missachtung – zu knappes Überholen ist lebensgefährlich.
- Radfahren gegen die Einbahn als Regelfall, Ausnahmen davon nur im begründeten Einzelfall.

Attraktivität bedeutet auch: die Vermeidung von Umwegen, die Bevorrangung von Hauptradrouten analog zu den parallel verlaufenden Straßen, die Herstellung fließender Übergänge in Kreuzungsbereichen statt holpriger Randstein-Abschrägungen, ausreichend Schatten, die Einrichtung von Rastplätzen entlang regionaler Radrouten, qualitativ hochwertige Radabstellanlagen sowie die Vermeidung von größeren Steigungen im Vergleich zu parallel verlaufenden Straßen. Umgekehrt bedeutet dies jedoch nicht, dass bei größeren Steigungen auf Radverkehrsinfrastruktur verzichtet kann – wir leben im Zeitalter des E-Bikes.

Bestehende Radverkehrsanlagen gehören regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf verbessert. So ist beispielsweise so mancher Poller zwar gut gemeint, aber ein Hindernis für Lastenbikes und Radanhänger.

Zuständigkeit, Budget, sachkundiges Personal

Für den Radverkehr entlang von Landesstraßen (L und B) sowie deren Querungen, für überregionale Hauptradrouten sowie für wichtige Tourismusradrouten sollen statt der Gemeinden künftig die Bundesländer zuständig sein – sowohl für die Errichtung als auch für den Betrieb. Derzeit sind die Radagenden der Länder auf verschiedene Einrichtungen aufgeteilt, sinnvoll wäre jedoch eine Bündelung bei nur einer Stelle, zum Beispiel bei einem Mobilitätslandesrat oder einer Mobilitätslandesrätin.

Wir fordern im Einklang mit der Radagenda Niederösterreich der Radlobby für die nächsten zehn Jahre ein jährliches Radbudget von 300 Millionen Euro (Gemeinden, Bundesländer, Bund).

Alle mit der Radverkehrsplanung und Radverkehrsbetrieb befassten Personen – in Verwaltung und Planung sowie die Sachverständigen – müssen die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs kennen und in der Lage sein, diese Verkehrsarten in die Infrastrukturplanung entsprechend zu integrieren. Dazu sind Ausbildungs- und Weiterbildungsschienen an der TU Wien, der TU Graz sowie an der BOKU einzurichten. Diese oder vergleichbare Ausbildungen sollen künftig für Planungsbüros Bedingung werden, um entsprechende Aufträge zu erhalten. Ebenso ist eine rasche Nachschulung für das Personal der Bundesländer nötig. Während in Niederösterreich derzeit beispielsweise rund 3.400 Personen für den Kfz-Verkehr arbeiten, verfügt das Land nur über wenige Personen mit Fahrradkompetenz.

Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur im Ortsgebiet

Die gesamte innerstädtische/innerörtliche Infrastruktur muss mit dem Fahrrad (und natürlich auch zu Fuß) sicher erreichbar gemacht werden: Zielorte des täglichen Bedarfs, wie Bahnhöfe und Bushaltestellen, Kindergärten und Schulen, Geschäfte und Supermärkte, Behörden, Arztpraxen, Kirchen, Veranstaltungsgebäude, Ausflugsziele, Sportvereine etc.

Dazu stehen prinzipiell zwei Vorgehensweisen zur Auswahl:

1. Verkehrsberuhigung: Wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine Trennung von Radverkehr und motorisiertem Individualverkehr möglich ist, sind Tempo 30- oder Begegnungszonen oder Radfahrstraßen einzurichten. Im Bereich von Schulen und Kindergärten sollten – wo immer möglich – Schulstraßen mit temporären Fahrverboten ausgenommen RadfahrerInnen oder auch Wohnstraßen oder Fußgängerzonen ausgenommen RadfahrerInnen eingerichtet werden.

2. Bauliche Maßnahmen: Am attraktivsten sind beidseitige Einrichtungsradwege sowie in unmittelbarer Nähe zu Hauptstraßen verlaufende Radrouten durch verkehrsberuhigte Straßen und Gassen. Kombinierte Geh- und Radwege führen oft zu Konflikten zwischen FußgängerInnen und Radfahrenden. Sie eignen sich daher nur in Bereichen mit sehr geringem (aktiven) Verkehrsaufkommen. Fahrrad- und Mehrzweckstreifen können bestenfalls als Notlösung betrachtet werden. Diese sind sogar ausgesprochen gefährlich, wenn Radfahrenden weniger als 1,2 Meter Abstand zum ruhenden Verkehr eingeräumt werden – Stichwort Dooring-Unfälle.

Geh- und Radverkehrsinfrastruktur zwischen benachbarten Städten und Orten

Vom einen Ort zum nächsten sind es oft nur ein paar hundert Meter (fußläufige Distanz) oder ein paar Kilometer (Fahrrad-Distanz). Zwischen benachbarten Städten und Orten sind daher sichere Gehwege und Radwege oder Radrouten anzulegen. Die Radwege können/sollen im Idealfall als Schnellradwege ausgeführt werden.

Auch außerorts sind beidseitige Einrichtungsradwege und ein davon getrennter Gehweg am attraktivsten. Die zweite Wahl wäre ein Zweirichtungsradweg mit getrenntem Gehweg. Bei ausreichender Breite und geringer Nutzung sind auch Geh- und Radwege eine gute Lösung. Solange es keine sichere Geh- und Radverkehrsinfrastruktur gibt, fordern wir auf den betreffenden Straßenabschnitten, wie bereits erwähnt, ein Tempolimit von maximal 70 km/h, besser 50 km/h.

Als Übergangslösung bis zur Schaffung einer geeigneten Infrastruktur für die aktive Mobilität empfehlen wir rote Seitenstreifen (Mehrzweckstreifen) am Fahrbahnrand. Wie Beispiele aus den Niederlanden zeigen, spielt es dabei auch keine Rolle, wenn dadurch für die Autofahrspuren weniger Platz als benötigt übrig bleibt. Denn bei Gegenverkehr können die Randstreifen mitbenutzt werden, sofern sich dort keine RadfahrerInnen oder FußgängerInnen befinden. Die Radstreifen haben vor allem psychologische Wirkung und führen zur Wahl einer geringeren Geschwindigkeit.

Infrastrukturbauten, die von unterschiedlichen Trägern (Land, Gemeinden, ÖBB usw.) geplant, errichtet und erhalten werden, wie etwa Über- oder Unterführungen über Bahngleise müssen zukünftig so gestaltet werden, dass sie auch für den Fuß- und Radverkehr sicher und komfortabel zu nutzen sind. Sollten neu errichtete Infrastruktur nicht von FußgängerInnen und RadfahrerInnen komfortabel und sicher nutzbar sein, muss ausreichend belegt werden, wieso dies zulässig ist – etwa wenn es in unmittelbarer Nähe eine Infrastruktur gibt für Rad- und Fußverkehr, deren Nutzung keinen gravierenden Umweg oder Zeitverlust darstellt.

Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs

Abgesehen vom dringend notwendigen generellen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und dessen Attraktivierung (preislich und angebotsmäßig) möchten wir speziell auf folgende Punkte eingehen:

Gemeinde- und länderübergreifende Planung des ÖV

Der öffentliche Verkehr wird bislang oft innerhalb einer Gemeinde oder innerhalb einer Region geplant. Dies führt dazu, dass Linien nicht selten an Gemeindegrenzen enden, obwohl eine Weiterführung sinnvoll wäre. Ziel sollte eine gemeinde-, regions- und bundesländerübergreifende Planung sein.

Als Positivbeispiele können hier die Verlängerung der Gmundner Straßenbahn zur Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf, die Rettung der Pinzgauer Lokalbahn oder der geplante Straßenbahnausbau von Wien nach Groß-Enzersdorf angeführt werden.

Ausbau des schienengebundenen ÖV

Schienengebundener öffentlicher Verkehr ist zwar teurer in der Erstellung, hat dafür im Betrieb auf Hauptverkehrsrouten einige Vorteile gegenüber Bussen: Die Fahrgastkapazität ist höher und die Bahn genießt bei der Bevölkerung im allgemeinen eine höhere Beliebtheit als Linienbusse. Elektrisch betriebene Bahnstrecken sind außerdem deutlich klimafreundlicher als Buslinien.

Wir fordern daher:

- den Ausbau der Bahnkapazitäten,
- keine weitere Einstellung von Nebenbahnen,
- die Elektrifizierung von Nebenbahnen,
- die Errichtung zusätzlicher Güterterminals,
- die Schaffung bzw. den Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken der Bahn sowie
- weitere bundesländerübergreifende Projekte im Schienenbereich. Gerade im Großraum Wien gäbe es dafür Potenzial. Früher fuhr die „Bim“ bis Perchtoldsdorf und Mödling – das sollte sie auch in Zukunft wieder tun. Auch andere Umlandgemeinden von Wien wären lohnenswerte Ziele für den Straßenbahnausbau.

Sukzessive Umstellung von diesel- und erdgasbetriebenen Bussen auf Elektrofahrzeuge

Das medial stark beachtete Projekt „Paris–Vorderwald“ der Klima- und Energie-Modellregionen Vorderwald zeigte unter anderem auf, dass es derzeit nicht möglich ist, die in Paris beschlossenen Klimaziele auf familiärer Ebene zu erreichen, wenn einzelne Familienmitglieder mit dem dieselbetriebenen Linienbus nach Bregenz zur Schule oder Arbeit fahren. Wir betrachten es daher als enorm wichtige Aufgabe der öffentlichen Hand, den Einsatz von elektrisch betriebenen Bussen voranzutreiben und entsprechende Förderungen zur Verfügung zu stellen.

Verpflichtende Einrichtung von Fahrgastbeiräten in allen Verkehrsverbänden

Wir würden die verpflichtende Einrichtung von Fahrgastbeiräten in allen österreichischen Verkehrsverbänden begrüßen (z.B. nach dem Vorbild der Wiener Linien), um der Meinung der Fahrgäste zum Angebot mehr Gehör zu verschaffen und auch deren Ideen zu Verbesserungen in die Planungen einfließen lassen zu können.

Ausbau von Mikro-ÖV und E-Car-Sharing, Förderung des multimodalen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr scheitert oft an der sogenannten „letzten Meile“. Wir regen daher Folgendes an:

- Auf- und Ausbau bedarfsorientierter Verkehre wie Anrufsammeltaxis, Rufbusse und/oder ehrenamtlich betriebene Bürgertaxis, Dorfmobile etc. in Bereichen ohne Linienverkehr, Ausbau von E-Carsharing-Angeboten,
- Vernetzung der E-Car-Sharing-Anbieter, sodass E-Cars nicht nur in der Heimatgemeinde, sondern auch an Zielorten genutzt werden können – im Urlaub oder auf Geschäftsreisen,
- Beibehaltung der Befreiung von der motorbezogenen Versicherungssteuer für Elektrofahrzeuge im Car-Sharing-Einsatz, wenn die allgemeine Ausnahme für E-Fahrzeuge aufgehoben wird,
- Verknüpfung der Mikro-ÖV- und E-Carsharing-Angebote mit dem ÖPNV durch kombinierte Tarif-Angebote (Vorbild Tirol: E-Carsharing-Nutzung für JahreskartenbesitzerInnen) und bezüglich Betriebszeiten (z.B. vom letzten Zug oder Bus mit dem AST oder Dorfmobile heimkommen),
- Förderung von Bike & Ride: Schaffung ausreichender überdachter Radabstellanlagen im Bereich von Bahnhöfen (Vorbild: Baden) und Busstationen mit überregionalem Linienverkehr,
- Verbesserungen für die Fahrradmitnahme in Nah- und Fernverkehrszügen (geeignetes Wagenmaterial, Angebot sowie mehr und bessere Radabstellplätze in Fernverkehrszügen, einfachere Buchung) sowie in Regionalbuslinien und Schienenersatzverkehren,
- Auf- bzw. Ausbau des Angebots von Fahrrad- und E-Bike-Verleih sowie E-Carsharing im Bereich von Bahnhöfen,
- Schaffung günstiger kombinierter Tarife auch für ÖV und (E-)Bike.

Schaffung attraktiver ÖV-Tarife

In Österreich gibt es derzeit sieben verschiedene Verkehrsverbände und daneben auch noch die ÖBB mit einem eigenen Tarifsysteem. Ein Tarifdschungel aus Verbundtickets, ÖBB-Tickets, verschiedenen Vorteils cards und Ermäßigungen sowie Jugendtickets für ganze Verkehrsverbände erschwert den Leuten den Durchblick im Tarifsysteem. Die Preise von Tickets im öffentlichen Verkehr sind zudem teilweise sehr intransparent geregelt.

- Wir begrüßen ausdrücklich die Einführung des 1-2-3 Klimatickets. Dieses stellt für Personen, die den ÖV österreichweit oder innerhalb eines größeren Gebiets nutzen, ein attraktives Angebot dar. Für manche Personen käme die neue Jahreskarte jedoch teurer als der bestehende Tarif. Das sollte unbedingt vermieden werden. Neben den Jahreskarten für ein ganzes Bundesland sollten daher auch günstige Netzkarten für beliebige regionale Gebiete angeboten bzw. beibehalten werden.

Dazu ein Beispiel: Derzeit zahlen WienpendlerInnen aus Klosterneuburg (bei Einmalzahlung) 626 Euro für ihre kombinierte Jahresnetzkarte – 365 Euro für Wien und 261 Euro und für Klosterneuburg. Für manche dieser WienpendlerInnen mag die Jahreskarte für die Bundesländer Wien und Niederösterreich ein Vorteil sein. Für jene, die so gut wie nie nach Tulln oder St. Pölten fahren, jedoch bloß eine Preiserhöhung auf 730 Euro. Es wäre großartig, auch diesem Personenkreis künftig ein günstigeres Angebot zu unterbreiten.

- Zeitkarten: Derzeit kostet eine Jahreskarte im VOR für eine einzelne Gemeinde 365 Euro. Wenn man das riesige ÖPNV-Angebot in Wien dem Angebot in jeder beliebigen Landgemeinde gegenüberstellt, ergibt sich ein krasses Missverhältnis. Wir fordern daher günstige Zeitkarten für frei wählbare Regionen, zum Beispiel auch auch für nur Teile eines Gemeindegebiets.
- Einzelfahrten: Die Preise von Einzelfahrscheinen sind in den vergangenen Jahren überproportional gestiegen. Gerade in Zeiten, in denen das Home-Office an Bedeutung gewinnt, scheint es uns wichtig, dass Einzelfahrscheine wieder günstiger werden. Menschen mit geringeren Mobilitätsbedürfnissen – die damit auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten – sollten nicht benachteiligt werden. Eine Einzelfahrt innerhalb einer Gemeinde im VOR kostet derzeit 1,80 Euro. Außerdem steigen die Preise sprunghaft an, sobald eine Gemeindegrenze überfahren wird. All das führt dazu, dass man mitunter für sehr kurze Strecken einen relativ hohen Fahrpreis bezahlt. Wir schlagen für Einzelfahrscheine ein österreichweit einheitliches, verkehrsmittelunabhängiges Preismodell vor. Grundlage könnte ein streckenabhängiger, leicht degressiver Tarif sein. Unserer Ansicht nach dürfte der erste Kilometer nicht mehr als 30 Cent kosten.
- Wenn unsere Kinder in der Zukunft ein klimaverträglicheres Verhalten an den Tag legen sollten, wäre es wichtig, dass sie auch an den Gebrauch des öffentlichen Verkehrs herangeführt werden. Eine österreichweite Freifahrt für alle bis 18 Jahre wäre eine sofort umsetzbare Maßnahme, die dies begünstigen würde. Es würde zudem einfacher und günstiger für Familien, den ÖV zu benutzen. Auch die Schwelle für Kinder, den ÖV auch ohne Erwachsene zu benutzen, würde sinken. Nicht zuletzt, gäbe es auch eine deutliche administrative Vereinfachung.
- Für StudentInnen, Menschen mit Handicap und SeniorInnen regen wir ein vergünstigtes 1-2-3-Ticket an.

Quellen

<https://www.umweltbundesamt.at/news210119/rueckblick2019>

<https://www.umweltbundesamt.at/news210119/sectoren>

<https://ecomonto.de/2020/05/29/adac-co2-emissionen-aktueller-plug-in-hybride/>

https://oekobuero.at/files/516/positionsrapport_okosoziale_steuerreform_19_11_2020.pdf

https://www.oerok-atlas.at/documents/OEROK_Bauland_Jan_2016_v2.pdf

<https://www.vcoe.at/publikationen/blog/detail/ende-der-freifluege-auf-klimakosten>

<https://www.radlobby.org/noe/radpolitik/>

<https://www.energieregion-vorderwald.at/paris-vorderwald>

<https://www.vvt.at/page.cfm?vpath=service/faq&genericpageid=489>

Für allfällige Rückfragen wenden Sie sich bitte an die Verkehrswende Tulln-Klosterneuburg (TUKG): Eva Seibold (kontakt@verkehrswende-tukg.at, Tel.: 0650 4314611) oder Robert Koch (ro-ko@aon.at, Tel.: 02243 30 535).

Beste Grüße

vom gesamten TUKG-Radlobby-Verkehrswende-Team