

# **Mobilitäts- und Verkehrswende - Fragenkatalog zur Kärntner Landtagswahl 2023 -**

## **Antworten der wahlwerbenden Parteien im ungekürzten Originalwortlaut**

*Mit der einsetzenden Massenmotorisierung in den 50er Jahren des letzten Jahrhunderts haben sich Mobilität und Verkehr zu einem Schlüsselfaktor unserer dringendsten Umweltprobleme entwickelt:*

- Der äußerst ineffiziente motorisierte Straßenverkehr führt dazu, dass rd. 36% des gesamten Endenergiebedarfs in Österreich für den Verkehr verbraucht werden.<sup>1</sup>*
- In Kärnten ist der Verkehr mit einem Anteil von 45 % an den Gesamtemissionen (ohne die dem Emissionshandel unterliegende Großindustrie) der größte Verursacher von Treibhausgasen.<sup>2</sup>*
- Die Zersiedelung und der hohe Bodenverbrauch in Kärnten ist eine Folge der jahrzehntelangen autozentrierten Verkehrspolitik und der ihr folgenden Raumplanung. Denn nur mit dem Auto sind die weit verstreuten Siedlungen, Einkaufszentren und Arbeitsplätze „auf der grünen Wiese“ erreichbar. Nicht automobile Menschen haben hier das Nachsehen.*
- Immer mehr Straßen und immer mehr Verkehr zerschneiden, verlärmern und versiegeln die Landschaft. Darunter leidet die Natur, da zusammenhängende große Naturflächen getrennt werden. Dies ist auch ein bedeutender Faktor für das immer weiter fortschreitende Artensterben.*
- Lärm, Abgase, Feinstaub, insbesondere auch aus Reifenabrieb, sind nach wie vor eine große Gesundheitsbelastung für die Bevölkerung, insbesondere in den Städten und an den Hauptverkehrsstraßen.*

*Eine tiefgreifende und konsequente Mobilitäts- und Verkehrswende, die die Probleme an der Wurzel packt, bietet die große Chance unser aller Lebensqualität zu steigern und vor allem die großen Zukunftsbedrohungen, die die Fortsetzung einer nicht nachhaltigen Verkehrspolitik mit sich bringt, zu überwinden.*

*Mit dem Mobilitätsmasterplan Kärnten (MoMaK 2035) wurde bereits im Jahr 2015 seitens des Landes ein erster Versuch unternommen, dieser Wende zu mehr Nachhaltigkeit bei Mobilität und Verkehr ein Konzept zu geben. Er bildet auch heute noch eine gute Grundlage für die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen, die in den vergangenen 7 Jahren jedoch erheblich den selbst gesteckten Zielen hinterher hinkt.*

---

<sup>1</sup> <https://vcoe.at/energie>

<sup>2</sup> <https://www.ktn.gv.at/Service/Publikationen?kid=18>

*Mit diesem Fragenkatalog möchten wir Sie auf die großen Chancen und Möglichkeiten aufmerksam machen, die in der Umsetzung einer Mobilitäts- und Verkehrswende für die Entwicklung des Landes Kärnten liegen. In einigen Bereichen des Klima- und Umweltschutzes, wie z.B. der Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien, nimmt Kärnten bereits eine Spitzenposition in Europa ein. Die Verkehrswende ist ein weiterer notwendiger Meilenstein Kärnten zukunftsfit und enkeltauglich zu machen.*

*Wir möchten Sie mit Vorlage dieses Fragenkatalogs dazu einladen und bitten, das Verbindende über das Trennende zu stellen und in der nächsten Regierungsperiode über Parteigrenzen hinweg und unter aktiver Einbeziehung der Zivilgesellschaft gemeinsam an Lösungen der inzwischen wirklich großen, dringlichen Probleme unserer Zeit zu arbeiten, die weit über das Thema Mobilität hinausgehen.*

### **A) Mobilität und Verkehr - Tragfähige Lösungen für die Zukunft**

*Das wichtigste Ziel des MoMaK 2035 ist die Verlagerung des Verkehrs weg von der Straße und hin zum ÖV sowie Fuß- und Radverkehr. Dies folgt der Erkenntnis, dass auch eine vollständige Elektrifizierung des Straßenverkehrs auf heutigem oder weiter steigendem Niveau, die Probleme nicht lösen wird.*

*Daher soll laut MoMaK bis 2035 der Anteil*

- des motorisierten Individualverkehrs von derzeit über 60% auf 40 % sinken,*
- des ÖV von derzeit 6% auf 20 % und*
- des Fuß- und Radverkehrs von derzeit 17% auf 40 % gesteigert werden!*

*Im Bereich Güterverkehr soll der zukünftige Zuwachs wie auch der existierende Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden<sup>1</sup>.*

**Frage 1:** Sehen Sie diese Ziele als ausreichend an, um die Klima- und Umweltziele (z.B. das 1,5 Grad Ziel) zu erreichen bzw. welche Ziele bzgl. Modal Split im Personen- und Güterverkehr streben Sie bis wann an?

SPÖ	Wir wissen, dass der Bereich Mobilität im Hinblick auf Klimaschutz die größte Herausforderung ist – nicht nur in Kärnten. Allerdings ist es aufgrund der zersiedelten Struktur Kärntens nochmal herausfordernder. Das Ziel ist, bis 2030 zumindest die Hälfte des definierten Ziels aus dem MoMaK 2035 zu erreichen. Bis 2035 soll der ÖV-Anteil sowie der Radverkehr-/Fußverkehr-Anteil am Modal Split verdoppelt werden (ausgehend von den von Ihnen genannten Prozentsätzen). Im Güterverkehr können wir hierbei nur auf die Bundesziele verweisen, da es hierbei keine Länderkompetenz gibt.
FPÖ	Diese Frage kann man unmöglich für ganz Kärnten beantworten. In der Stadt gibt es ganz andere Voraussetzungen wie in ländlichen Regionen. Wer eine U-Bahn um die Ecke hat, kann aufs Auto verzichten, aber nicht jemand, der 20 Minuten von daheim zum Arbeitsplatz fahren muss und bei

<sup>1</sup> [www.ktn.gv.at/Verwaltung/Amt-der-Kaerntner-Landesregierung/Abteilung-7/MoMaK2035](http://www.ktn.gv.at/Verwaltung/Amt-der-Kaerntner-Landesregierung/Abteilung-7/MoMaK2035)

dem alle heiligen Zeiten, jedenfalls nur selten dann, wenn er es braucht, ein Bus vorbeifährt. Ein erster Schritt muss jetzt sein, dass die Güterbahnumfahrung endlich weitergeplant und umgesetzt wird. Es kann nicht sein, dass die Koralmbahn nicht fertiggestellt wird und ab 2025 die lauten Güterzüge durch die Wohngebiete in Klagenfurt, die Wörthersee-Gemeinden und Villach rattern. Das ist unzumutbar für die 200.000 Kärntner, die im Zentralraum wohnen und außerdem massiv schädlich für den Kärntner Tourismus. Man darf auch nicht vergessen, dass der öffentliche Schienenverkehr sehr Stromintensiv ist und dieser auch produziert werden muss.

**ÖVP** Die im Mobilitätsmasterplan des Landes festgelegten Ziele, den Modal Split zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Aktivverkehrs wie dem Fahrradverkehr oder des Zufußgehens zu verändern, sind ambitioniert, aber richtig und müssen weiterverfolgt werden. Sie sind aber nur erreichbar, wenn die Menschen mitgenommen werden. Wir wollen deshalb Anreize und Angebote für den Umstieg schaffen und keine Verbote. Das bedeutet, ein deutlich besseres Angebot - von der Taktung, der besseren Erschließung auch abgelegener, ländlicher Regionen mit dem öffentlichen Verkehr, über die gezielte Schließung von Taktlücken bis hin zur Stärkung der Multimodalität. Leider wurde in der Vergangenheit deutlich zu wenig investiert. Auf die Zielsetzungen des MoMaK 2035 aufbauend hat die ÖVP deshalb in der Landesregierung die Maßnahmen konkretisiert und viele Verbesserungen eingeführt (siehe Frage 2). Diesen Weg wollen wir auch weitergehen und nochmals an Tempo zulegen, indem wir den öffentlichen Verkehr massiv ausbauen, das ÖPNV-Budget sollte in Kärnten dafür verdoppelt werden und auch im Rahmen der FAG Neuerhandlungen sollten die Regional- und Stadtverkehre in Kärnten Berücksichtigung finden. Zudem braucht es eine gezielte Stärkung des Fahrradverkehrs und ein Mitplanen der Aktivmobilität bei der Infrastruktur. Darüber hinaus soll dort, wo es wirtschaftlich sinnvoll und der Lärmschutz für die umliegende Bevölkerung gewährleistet ist, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene angestrebt werden.

**KÖFER** Aus der Sicht des Team Kärnten ist es entscheidend, dass alle Bürger so unterwegs sein können, wie sie das wollen. Es gilt ganz grundsätzlich, den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen, in vielen ländlichen Bereichen gibt es hier eine klare Unterversorgung, mit der Folgewirkung, dass Bürger auf Ihr Auto angewiesen sind und keine Alternative dazu vorfinden.

**GRÜNE** Mobilität ist ein wichtiges Grundbedürfnis in unserer Gesellschaft, gleichzeitig aber auch Sorgenkind Nr. 1 in der Klimapolitik. In Kärnten wird stärker auf das Auto gesetzt als in allen anderen Bundesländern – 76% der Wege werden über den motorisierten Individualverkehr zurückgelegt. Kärnten ist österreichweit also Schlusslicht beim öffentlichen Verkehr. Viel zu lange wurden in Kärnten Milliarden in den Bau von Autobahnen und Straßenprojekten gepumpt und damit eine rückwärtsgerandete Verkehrspolitik betrieben. Die Zeit ist reif für den Aufbruch in eine neue Mobilität! Der Mobilitätsmasterplan aus dem Jahr 2015 liefert dafür eine Grundlage, die aber ständig anzupassen und weiterzuentwickeln ist. Natürlich braucht es heute unter diesen neuen Voraussetzungen einen neuen Mobilitätsmasterplan 2.0, den wir neu aufrollen, und unter Einbindung der Bevölkerung erstellen müssen. Dazu ist vorab eine Erhebung aktueller Werte zum Modal Split in Kärnten durchzuführen, um eine Evaluierung der Erreichung der Ziele des Mobilitätsmasterplanes vornehmen zu können.

Die Zukunft der Mobilität, für die wir heute die Weichen stellen müssen, baut jedenfalls nicht nur Schienen statt Autobahnen. Sie ist klimaschonend, emissionsfrei, leistbar für alle, sie ist gut vernetzt, sodass alle Kärntner:innen bequem und rasch von A nach B kommen und dementsprechend fahrgastfreundlich – das beinhaltet auch die Möglichkeit, die Fahrpläne schnell und digital abrufen zu können. Die gesamte Mobilität befindet sich gerade im Umbruch und wird sich in Zukunft anders gestalten, als wir das bisher kennen. Wir spüren das durch den Ausbau der Elektromobilität – sei es beim Auto oder beim Fahrrad, und durch eine steigende Nachfrage im

	<p>öffentlichen Verkehr. Und hier setzen wir Grüne an. Unser Fokus liegt im massiven Ausbau des Angebots und der Taktung von Bus, Zug und Ruftaxis und im Ausbau der Infrastruktur für die E-Mobilität. Auch das Radfahren wird zukünftig eine wesentlich wichtigere Rolle spielen als heute. Dafür brauchen wir ein Radwegenetz für das Alltagsradeln. Für einen Kärntner Mobilitätsmasterplan 2.0 gibt es noch viel zu tun. Die Schritte in eine neue Mobilität müssen jedenfalls innerhalb der kommenden Legislaturperiode gesetzt werden.</p>
NEOS	<p>Uns NEOS ist bewusst, dass ohne Veränderungen in der Wirtschaft, Mobilität und Energieproduktion durch den menschengemachten Klimawandel katastrophale Folgen drohen. Wir denken Mobilität daher neu. Es reicht nicht nur über einzelne Maßnahmen zu reden – sondern über den Weg, den der/die einzelne zurücklegen muss und wie dieser individuell gestaltet werden kann. Und das muss in ein Gesamtkonzeptmobilitätskonzept eingebettet sein.</p>
VÖ	<p>Einleitend wollen wir festhalten, dass VÖ den Natur- und Umweltschutz als zentrales Thema auch in seinen Zielen und dem Parteiprogramm festgeschrieben hat. Wir arbeiten aktiv an sinnvollen, nachhaltig durchdachten Konzepten (mit) und sehen den Erhalt unserer Natur und Umwelt als zentral wichtiges Thema. Allerdings distanzieren wir uns von der allgemeinen Klima-Panikmache und „Klimaradikalismus“, wo dieses ernstzunehmende Thema missbraucht wird, um durch zentralistische Maßnahmen über die Köpfe der Bevölkerung hinweg Einschränkungen aufzuerlegen und lehnen ökonomisch unverträgliche Lösungen, die die Wirtschaft und damit die Bürgerinnen und Bürger unverhältnismäßig belasten, ab.</p> <p>Daher fordern wir eine objektiv und wissenschaftlich begründbare, regionale Betrachtungsweise der Situation und ein regional abgestimmtes und ökonomisch vertretbares Maßnahmenkonzept, das immer mit basisdemokratischen Instrumenten direkt mit den betroffenen Menschen abzustimmen ist. Dies betrifft auch die Ziele im Verkehrskonzept. Daher sollen breite Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen für eine objektive, sachliche Information sorgen und in Bürgerkonventen danach eine Abstimmung über die Ziele und Maßnahmen direkt mit der Bevölkerung legitimiert werden.</p> <p>Den Rad- und Fußverkehr zu erhöhen tragen wir mit, allerdings halten wir eine Steigerung von 17% auf 40% für unrealistisch. Den öffentlichen Nahverkehr in den Städten und den Umlandgemeinden auszubauen, sehen wir als sinnvoll an, wenn die Haltestellendichte und die Fahrtenfrequenz auch sinnvoll gestaltet sind. Weiters wäre ein Ansatz über Pendler-fahrgemeinschaften, Verdichtung des Schulbusnetzes und Shuttledienste zur Vernetzung von Betriebs- und Industriestandorten mit dem öffentlichen Basisnetz sinnvoll.</p> <p>Ein wesentliches Potenzial zur Akzeptanz derartiger Angebote, sehen wir in der Attraktivität. Daher sollte neben dem bedarfsgerechten, engmaschigen Taktangebot auch ein Gratisticket für die regionale Bevölkerung angeboten werden.</p> <p>Das 1,5 Grad-Ziel und andere übergeordneten Ziele scheinen uns so nicht geeignet, solange im internationalen Vergleichsmaßstab die großen Emittenten (China, USA, etc.) nicht im gleichen Maßstab mitziehen. Die ehrgeizig beworbene Vorbildwirkung Europas im CO<sub>2</sub>- und Klimawandelthema um jeden Preis halten wir für einen Trugschluss, der lediglich zur massiven und überproportionalen Belastung und damit Schwächung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Wirtschaft führt. Die fossilen Einsparungen Europas fließen beispielsweise in Richtung China und werden daher nicht eingespart, sondern in der ‚schmutzigen Industrie‘ der Großemittenten verbraucht werden und diese ökonomisch stärken, während vor allem deutsche und österreichischen Betriebe geschwächt und zerstört werden.</p> <p>Für alle Maßnahmen fordern wir einen tragfähigen, demokratischen Konsens mit der betroffenen Bevölkerung und keine zentralistischen Zwangspakete. Nur so können Maßnahmen auch langfristig in der Bevölkerung akzeptiert und getragen = umgesetzt werden. Alles andere halten wir für sinnbefreit.</p>

BFK	-
KPÖ	Die Frage selbst klingt nach Erbsenzählerei. Es gehört ein Gesamtkonzept für Kärnten maßgeschneidert entwickelt.

**Frage 2:** *Welche konkreten Maßnahmen werden Sie setzen, um die Autoabhängigkeit der Kärntner Bevölkerung zu reduzieren und den Modal Split Anteil des Autoverkehrs zu vermindern sowie den Anteil des Umweltverbundes (Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr) zu erhöhen? Wie hoch schätzen Sie die Verlagerungswirkungen Ihrer Maßnahmen ein?*

SPÖ	<p>Es wurden in den letzten Jahren wesentliche Schritte beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs gesetzt – vom attraktiven und jetzt erneut vergünstigten Kärnten-Ticket über die Abschaffung der Stadtzuschläge bis hin zum Ausbau von Verbindungen und Taktungen. Diese Anstrengungen sind weiter zu verstärken, um die Menschen in Kärnten auch in die Lage zu versetzen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Zwei Faktoren sind dabei ausschlaggebend, um die Menschen für das Umsteigen auf Öffis zu motivieren: Angebot und Tarif. Für die SPÖ gibt es daher eine klare Prioritätensetzung: 1. Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel (sowie Mikro-ÖV); 2. Erweiterung des Angebots (Taktverdichtung, vor allem zu Stoßzeiten); 3. Attraktivierung der Preise. In den Städten liegt dabei der größte CO2-Hebel, wichtig ist, den ländlichen Raum bestmöglich einzuschließen. Wesentlich dabei sind ergänzende P&amp;R-, Rad- und Scooter-Angebote. Die SPÖ priorisiert vor allem auch Maßnahmen als Zubringer zur baltisch-adriatischen Achse.</p> <p>Konkrete Maßnahmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung des ÖV für die "letzte Meile" mit anderen Verkehrsträgern (Mikro-ÖV, Carsharing, Verleihsystem) – dies hat höchste Priorität</li> <li>• Schrittweise Dekarbonisierung des ÖV (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Ausbau des Verkehrsangebotes auf Basis eines landesweiten Konzeptes (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Zielgruppenorientierte Angebotserweiterung (Erledigungsverkehr, Freizeit, Tourismus), je nach regionalen Gegebenheiten (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Differenzierte Bedienung: Verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote werden in Abhängigkeit von der räumlichen Situation eingesetzt (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Kärnten Takt: Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Sinne eines integrierten Taktfahrplanes (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Vernetzung durch multimodale Mobilitätsdrehscheiben (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Zugangsbarrieren (z.B. Information, Image) zum ÖV sollen deutlich gesenkt werden (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Vereinfachung Tarifsystem (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Neuer Marktauftritt des ÖV: Gewinnung neuer Zielgruppen &amp; Imageverbesserung (bereits in Umsetzung)</li> <li>• Ausbau von Rad- und Gehwegen (bereits in Umsetzung)</li> </ul> <p>Was die Verlagerungswirkung betrifft, so soll mit diesen Maßnahmen das Ihrerseits eingangs erwähnte MoMaK-Ziel erreicht werden.</p>
FPÖ	<p>Für viele Kärntner Pendler ist das Auto die Grundlage ihrer beruflichen Existenz. So viel Geld wird man nie haben, um überall in Kärnten den öffentlichen Verkehr so auszubauen, dass die Menschen aufs Auto verzichten können. Ich bin dafür, dass man dort, wo es sinnvoll und möglich ist, die Investitionen in den öffentlichen Verkehr durchführt und damit den Anteil des Umweltverbundes erhöht. Aber ich bin gegen eine Verteufelung des Autos.</p> <p>Man sollte auch im Mobilitätsbereich technologieoffen sein. Denn es gibt beispielsweise auch</p>

Technologien, die den Verbrenner CO<sub>2</sub>-neutral machen. Die Forschung und Entwicklung z.B. von E-Fuels ist zu forcieren. Die E-Mobilität darf nicht über alles gestellt werden, denn auch hier muss das Gesamtpaket betrachtet werden und der ökologische Fußabdruck, den E-Autos – vom Abbau der Rohstoffe bis hin zum Ende ihres Lebenszyklus – hinterlassen.

Der FPÖ ist es vom Landtag aus bereits gelungen, ein Kärntner Öffi-Jahresticket zu einem günstigen Preis durchzusetzen. Nunmehr muss auch die Möglichkeit geschaffen werden, dass auch das GO-Mobil mit diesem Jahresticket gratis genutzt werden darf, zudem sind die Verbindungen zu verbessern.

Auch für die Jugend muss im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel besser gesorgt werden. Dazu haben wir die Einführung der Gratis-Jugend-Kärnten-Card vorgeschlagen, mit der die Jugendlichen nicht nur die Freizeiteinrichtungen der Kärnten Card gratis besuchen, sondern auch die Öffis kostenlos nutzen können sollen – auch am Wochenende und in Ferienzeiten.

## ÖVP

Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ist der beste Weg, um den Anteil des fossil angetriebenen motorisierten Individualverkehrs und die verkehrlichen Treibhausgas-Emissionen durch Anreize, nicht durch Verbote, zu reduzieren. Seit die ÖVP im Jahr 2018 dafür die Verantwortung übernommen hat, wurde eine Trendwende bei den Investitionen in den ÖPNV geschaffen. Im Landesbudget konnte das ÖPNV-Budget auf rund 43 Mio. Euro (Finanzrahmen, 2023) gegenüber dem Beginn der Legislaturperiode deutlich gesteigert werden. Damit wird derzeit so viel wie noch nie in den öffentlichen Verkehr investiert. Insbesondere wurden, hier nur demonstrativ aufgelistet, unter ÖVP-Verantwortung folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Einführung eines landesweiten attraktiven Netztickets („Kärnten Ticket“) mit der Bundesregierung um maximal 399 Euro
- Abschaffung der Stadtzuschläge für alle Zeitkarten für die Städte Klagenfurt und Villach
- Einführung von vier S-Bus Verbindungen zur Erschließung an die S-Bahn
- Taktverdichtungen und Qualitätsverbesserungen auf der Schiene durch den Verkehrsdienstvertrag neu (2020/2021 mit rd. +12% die höchste Steigerung bisher) sowie Ausweitungen und Taktverdichtungen der S-Bahn (insb. Halbstunden-Takt zwischen Spittal und St. Veit)
- Förderoffensive für regionale Mobilitätsdrehscheiben
- Deutliche Ausweitung des Regionalbusangebots bei allen neuen Vergabeverfahren von Verkehrsregionen
- Impuls-Förderungen für die Stadtverkehre in Villach und Klagenfurt von insgesamt 9,4 Mio. Euro – Unterstützung beim Aufbau des Halbstunden-Takts im Stadtverkehr Villach und Steigerung der Bustaktung in Klagenfurt von rd. 3 Mio. bis 2024 auf 4,6 Mio. Buskilometer sowie Einführung des 10-Minuten-Takts an ausgewählten Linien
- Einsatz von Wasserstoff-Bussen
- „Kärnten Paket II“ - 650 Mio. Euro Ausbauprogramm für die Schieneninfrastruktur verhandelt
- Einführung der „Umsteigertage“
- Einheitliches Design der Kärntner Linien als bewusstseinsbildende Maßnahme
- Ausweitung des GoMobils und Umsetzung erster Pilotprojekte im Mikro-ÖV
- Landesweiter Ausbau von Park & Ride und Bike & Ride Anlagen
- uvm.

Der eingeschlagene Kurs zum Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots soll jedenfalls auch in den kommenden Jahren weitergeführt werden und nochmals mehr an Tempo gewinnen, damit möglichst viele Kärntnerinnen und Kärntner eine Alternative zum Auto haben. Dazu setzen wir uns für eine nochmalige Verdoppelung des ÖPNV-Budgets in der kommenden Regierungsperiode ein, wollen eine Modernisierung des Regionalverkehrsplans vornehmen, um eine Mindestbedienhäufigkeit aller Siedlungskerne verbindlich einzuführen sowie mehr Taktung bei den

	<p>Regionalbussen vorzusehen. Auf der Schiene soll landesweit mit der Einführung eines 30-Minuten-Takts auf der S-Bahn die PendlerInnenanbindung verbessert werden. Eine eigene Mikro-ÖV-Strategie für Kärnten soll die Anbindung am Land und Mobilitätsketten (Vorbild: Postbus Shuttle am Ossiacher See) verbessern. Eine neue Förderschiene für moderne, multimodale Mobilitätsknoten soll die Errichtung in den Gemeinden forcieren, um den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV im ländlichen Raum zu erleichtern. Zusätzlich sollen bis 2028 rund 40 Wasserstoff-Busse für Kärnten einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten (grüner, doppelt genutzter Wasserstoff). Bundesweit setzen wir uns für die kostenfreie Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr ein. Keinesfalls darf es in Kärnten mehr, wie 2016, einer Einstellung oder gar zu einer Auflassung von Bahnstrecken und Haltestellen kommen, vielmehr müssen Nachnutzungskonzepte für aufgelassene Strecken gefördert werden.</p> <p>Wir haben zudem Kärntens ersten „Masterplan Radmobilität 2025“ in der Landesregierung mit externen Stakeholdern erarbeitet. Die darauf aufbauenden Arbeitsprogramme mit 160 einzelnen Maßnahmen zur Stärkung der Radmobilität vorsehen. Erstmals überhaupt wurde im Straßenbaureferat ein eigenes Radwegebudget vorgesehen. Wir wollen das weiterführen und mit einer Radmobilitätsoffensive sowie der vorbereiteten Straßengesetznovelle die Aktivmobilität ausbauen, insbesondere durch Lückenschlüsse im überregionalen Radwegenetz zu den Bezirkshauptstädten und Mobilitätsknoten, bspw. der Finalisierung des Radwegs durch die Lieserschucht, Finalisierung von Radrundwegen um große Kärntner Badeseen und deren Anbindung an den Drauradweg, die Umsetzung eines „Radhighway Unterkärnten“ durch Nachnutzung der Koralmtrasse, die Erweiterung der Rad-Infrastruktur mit überdachten Abstellplätzen, Servicestationen, sicherer Verwahrung bis hin zu Ladestationen für E-Bikes und mit touristischen Förderprogrammen zur Schaffung attraktiver Mountainbike-Trail-Angebote.</p>
KÖFER	<p>Es gilt den öffentlichen Verkehr weiter zu stärken und auszubauen. Auch der Ansatz „multi-modal-mobil“ muss weiter forciert werden, bspw. durch Park &amp; Ride-Anlagen. Um Fahrten zu vermeiden, erscheint auch eine Erweiterung von Homeoffice-Modellen (partiell) möglich. Durch diese Maßnahmen sind Verlagerungswirkungen in einem beträchtlichen Ausmaß denkbar.</p>
GRÜNE	<p>Wir gehen in die Öffi-Offensive und schaffen mehr Verbindungen und bessere Taktungen, um schneller von A nach B zu kommen: Unser Ziel: Ein 30-Minuten-Öffitakt für Kärnten. Damit der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel unkompliziert und zeitsparend möglich ist, soll jede Ortschaft in Kärnten gut angebunden und erreichbar sein. Dazu modernisieren wir die Kärntner S-Bahnen und das Schienennetz und bauen die Mobilitätsknoten aus. Die neue Koralmbahn muss in den Regionalverkehr optimal integriert werden. So können die Regionalbahnen als rasche Verbindungen durchs Bundesland erhalten und attraktiviert werden. Die verschiedenen Fahrpläne sind besser aufeinander abzustimmen. Durch entsprechend ausgebautes Angebot und günstige Tarife wird der ÖV zur bequemen Mobilitätsform, wodurch auch viele Personen umsteigen werden.</p>
NEOS	<p>1. Hybrider Individualverkehr statt Ideologiescheuklappe: Wir möchten ein ganzheitliches Verkehrskonzept implementieren, das die Schwachstellen der Einzelmaßnahmen für bestimmte Verkehrsmittel wie Auto, Bus, Bahn, Mikrolösung oder Fahrrad überwindet. Beim hybriden Individualverkehr werden Wege mit einem Mix aus allen Mobilitätsangeboten zurückgelegt. Die Menschen werden in diesem Sinne selbstverständlich die neuen Arten der Mobilität, wie E-Bikes, E-Scooter, Car-Sharing und Leihräder nutzen können. Unterstützt wird der hybride Individualverkehr mit der allumfassende Kosten- und Ticket-App, die es möglich macht, für jede Wegstrecke in Kärnten mit einem Klick ein günstiges, digital bezahlbares und überall gültiges Ticket zu kaufen.</p> <p>2. Wir haben ein 80/30-Konzept im Berufsverkehr auf den Tisch gelegt: 80 % der Kärntnerinnen und Kärntnern werden demnach mit den entsprechend getakteten öffentlichen Verkehrsmitteln und Mikro-Lösungen sowie dem Rad auf dem flächendeckend ausgebauten Radwegnetz samt</p>

	<p>Radhighways in 30 Minuten ihren Arbeitsplatz erreichen können.</p> <p>3. Zudem wollen wir das Ridesharing intensivieren, um so die für einige Menschen unvermeidbaren Pendler-Kilometer zu reduzieren.</p> <p>4. Radverkehr erleichtern: Radwege sollen nicht nur touristisch gedacht werden, sondern es müssen alle Lücken in den Städten geschlossen werden: Dies geschieht mit direkten Radhighways und ausreichend multimodalen Knotenpunkten an Bus- und Bahnstationen, die schnellstmögliche Anbindungen an das Umland und die Einzugsgebiete bieten. Neben einer Förderung für E-Bikes für die pendelnden Arbeitnehmer, wollen wir die Arbeitgeber hinsichtlich Dusch- und Umkleidemöglichkeiten am Arbeitsplatz fördern.</p>
VÖ	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eine Überarbeitung und objektivierte Neubeurteilung der Faktenlage.</li> <li>2. Eine breite, sachliche und objektive Informationskampagne für die Bevölkerung über die Situation und über Vor- und Nachteile von Maßnahmen, also auch wirtschaftliche bzw. Belastungsfaktoren (und nicht nur propagandistische, subjektive Panikkampagnen mit einseitigen Sichtweisen)</li> <li>3. Attraktivierung von klima- und umweltschutzfördernden Maßnahmen (dichtes Angebot, Gratisangebot Öffentlicher Verkehr für die regional ansässige Bevölkerung, Förderung von Angeboten wie Umweltbuddies=Bewerbung von BürgerIn zu BürgerIn etc.)</li> <li>4. Umschichtung von Finanzierungsquellen für die bürgernahen Angebote zB durch Reduktion der Parteienförderung, Verwaltungsvereinfachung und Streichung sinnloser ‚Selbstbeidiengstöpfen‘.</li> <li>5. Prüfung der Praxistauglichkeit in Pilotprojekten mit anschließender Evaluierung mit Information der Bevölkerung</li> <li>6. Abstimmung über jene Maßnahmen, die die Bevölkerung mittragen und auch mitfinanzieren will. Das hat das bindende Mandat der Politik zu sein!</li> </ol> <p>Wir denken, dass damit mittelfristig eine Verschiebung von ca. 30% weg vom Individualverkehr machbar ist.</p>
BFK	-
KPÖ	Kernfrage: Radikaler Ausbau der Öffis zu erschwinglichem Tarif oder - für Menschen an der Armutsschwelle - zum Nulltarif ist der Kern jeglicher verkehrspolitischer Verbesserung.

**Frage 3:** Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern (Unterscheidung nach Maßnahmen bzgl. Binnen/ Quell-Ziel und Transitverkehr) wie es im MoMaK gefordert wird?

SPÖ	<p>Hier sind die Kompetenzen der Länder leider sehr eingeschränkt (Bundeskompentenz, ÖBB). Wichtige Schritte in diese Richtung werden sicherlich durch den Start der Koralmbahn erreicht werden. Die SPÖ Kärnten bekennt sich allerdings dazu, Flächenwidmung so auszurichten, dass neue Unternehmen in erster Linie entlang von bestehenden Bahntrassen angesiedelt werden.</p>
FPÖ	<p>Die Landespolitik hat hierfür kaum Kompetenzen. Das ist vor allem eine Entscheidung der Unternehmen, wobei es wiederum sehr darauf ankommt, wo sich die Betriebe befinden und ob sie überhaupt einen Anschluss ans Bahnnetz haben.</p> <p>Wie in Antwort eins bereits erwähnt, sollte in jedem Fall die Güterbahnumfahrung weitergeplant und umgesetzt werden.</p>



<p>ÖVP</p>	<p>Die Verlagerung der Güterströme von der Straße auf die Schiene braucht vor allem die dafür nötige Verladeinfrastruktur und unternehmerische Anreize. Besonders für Kärnten, das geografisch am Schnittpunkt von zwei transeuropäischen Verkehrsachsen liegt, ergeben sich dadurch viele positive wirtschafts- und klimapolitische Effekte. Dafür hat die ÖVP in der Landesregierung die ÖBB als strategischen Partner für das Logistik Center Austria Süd als Gesellschafterin gewinnen können und Europas ersten Zollkorridor zum Hafen Triest zur Umsetzung gebracht. Dadurch und mit strategischen Betriebsansiedlungen soll die Auslastung des Güterverkehrszentrums deutlich gesteigert werden. Auch in Unterkärnten wurde mit privaten Investoren ein Konzept für den Erhalt des Verladebahnhofs in Kühnsdorf erarbeitet. Auf Initiative der ÖVP hat das Land Kärnten rund 2 Mio. Euro in den Ankauf des Bahnhofareals, die Liegenschaften zur Errichtung des Gleisbogens an die neue Koralmbahn sowie für die fachliche Aufbereitung der Umweltverträglichkeitserklärung zu diesem Projekt investiert. Die Entwicklung dieser Güterverkehrszentren soll weiter forciert werden und wird künftig eine Anschlussbahnförderung für Betriebe sowie eine Förderung von Verlagerungen von der Straße auf die Schiene angestrebt. Im Sinne des Lärmschutzes soll der in dieser Legislaturperiode eingeführte Lärmschutzfonds weitergeführt und aufgestockt werden.</p>
<p>KÖFER</p>	<p>Die Vorteile der Schiene müssen vor allem auf der Preisebene sichtbar und spürbar sein. Grundsätzlich gilt es ob der Entwicklungen rund um die Koralmbahn und die Belastung des Zentralraums durch Schienenverkehr, hier sehr sensibel vorzugehen.</p>
<p>GRÜNE</p>	<p>Für uns ist klar, dass es absolut notwendig ist, die Verkehrsbelastung durch den Schwerverkehr zu verringern und den LKW-Transit einzudämmen. Wo immer möglich, soll der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Kärntens Wirtschaft kann hier insbesondere durch die neue Koralmbahn profitieren: Um Güter von der Straße auf die Schiene verlagern zu können braucht wir einen regionalen Güterknoten und eine leistungsfähige Auffahrt auf die Hochleistungsstrecke der Bahn. Die vorhandenen Betriebsflächen in Alplog Süd sind für die Verladung von Containern und anderen Gütern von und für Kärntens Wirtschaftsbetriebe optimal benützlich. Außerdem muss die Koralmbahn durch Güterterminals und Firmengleise an das regionale Verkehrsnetz angebunden und damit in die regionale Wirtschaft eingebunden werden.</p>
<p>NEOS</p>	<p>Seit Jahren fordern NEOS mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Dazu braucht es einen massiven Ausbau des Schienenverkehrs in Kärnten, um ihn für die Wirtschaft attraktiver zu machen. Das Land und die ÖBB müssen erkennen, dass die Güter am Anschlussgleis nicht nur auf die Schiene kommen müssen, sondern im Export das Land auch wettbewerbsfähig verlassen können. Dazu braucht es dringend einen mehrgleisigen Ausbau zu unseren wichtigsten Handelspartnern. Zudem sollen Güterbahnhöfe wiederbelebt und das Potenzial das durch die Koralmbahn entsteht voll genutzt werden.</p>
<p>VÖ</p>	<p>Wir denken, dass eine Prüfung des Verkehrsnetzes und eine partielle Limitierung von Transitkontingenten (zB durch Gewichtsbeschränkungen) überlegt werden sollte.</p> <p>Die Umlagerung auf die Schiene muss attraktiver gestaltet werden als der LKW-Straßenverkehr. Das bedeutet strategisch sinnvoll platzierte Logistik-Hubs, rasche und effiziente Umladung und kostenneutrale Beförderung zum nächsten Hub. Die gesamten Kosten- und Zeitaufwände müssen gegenüber dem Straßenverkehr verringert werden, ansonsten wird das Angebot wohl (weiterhin) nicht angenommen werden. Förderung derartiger Projekte, wobei die Fördersummen abhängig vom erzielten Effekt gemacht werden.</p> <p>Die regionale Versorgung im Binnenverkehr aber auch im Quell und Zielverkehr könnte durch die gezielte Ausweitung von regionalem Angebot und damit kürzeren Wegen umweltgerechter gestaltet werden. Es müsste auch hier die Information und Sensibilisierung der Bevölkerung und die Herstellung der Kostenwahrheit forciert werden. Solange die über den Großhandel getriebenen,</p>

	<p>unsinnig langen Transportwege quer durch Europa (und die ganze Welt) sich kostenmäßig nicht niederschlagen, wird sich die Situation nicht ändern. Lange Transportwege müssen etwas kosten – dann verringern sich die Wege und damit auch das Verkehrsaufkommen zwangsläufig. Konkret sind lokale und regionale Förderungen für die Nahversorger, regionale Betriebe und Landwirte anzudenken.</p>
BFK	-
KPÖ	Im Bezirk Villach z. B. Verhindern von Alplog, stattdessen Nutzung des Verschubbahnhofs Fürnitz/Brnca

**Frage 4:** Welche konkreten Maßnahmen werden Sie ergreifen, um die weitere Zersiedlung zu stoppen und die „Stadt (Gemeinde) der kurzen Wege“ umzusetzen?

SPÖ	Siehe Antworten auf Fragen 6 und 7
FPÖ	Wir haben in vielen Kärntner Gemeinden eher das Problem der Abwanderung als das Problem der Zersiedelung. Oberstes Ziel muss es daher sein, die Abwanderung zu stoppen und den ländlichen Raum zu stärken. Zersiedelungs-Stopp darf nicht auf Kosten der ländlichen Regionen Kärntens gehen, hier ist größte Vorsicht geboten.
ÖVP	Ziel muss es sein, die Erreichbarkeit von Orten des alltäglichen Lebens künftig so zu verbessern, damit Menschen ihre Wege schneller in den Ortszentren zurücklegen können. Insbesondere, wenn es um die Erreichbarkeit von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitmöglichkeiten oder von Dienstleistungen geht. Die Errichtung von Co-Working-Spaces und die Ansiedelung von gemeinsam genutzten Vereinslokalen in Ortszentren, aber auch die Möglichkeit einer fußläufigen Entfernung zu den Nahversorgern mit guter Erreichbarkeit zu öffentlichen Verkehrsmitteln sind Maßnahmen die gesetzt werden müssen. Daher werden wir uns auch weiterhin für den Ausbau eines modernen Mobilitätsangebots einsetzen. Zudem muss das Prinzip der kurzen Wege auch bei künftiger Stadtplanung und Raumordnung langfristig mitgedacht werden. Auch die Umsetzung von Smartcities soll in Zukunft forciert werden. Ein wesentlicher Faktor muss es sein, als Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsstandort attraktiv und dennoch lebenswert, ressourceneffizient und ökologisch nachhaltig zu sein.
KÖFER	Hier sind die Gemeinden gefordert, individuelle Lösungen anzustreben. Das Leben in den Orts- und Stadtzentren muss attraktiv sein, beispielsweise durch Lokale und Einkaufsmöglichkeiten.
GRÜNE	Dass immer mehr Boden am Ortsrand verbaut wird, hat negative Folgen für ein gutes Leben in den Gemeinden. Auf grünen Wiesen außerhalb der Zentren werden Einkaufszentren errichtet, während die Orts- bzw. Stadtzentrum aussterben. Das hat zur Folge, dass die Wege länger werden und viele Menschen im Alltag nicht mehr ohne Auto auskommen. Deswegen gilt es, in die Wiederbelebung der Ortskerne zu investieren, nur so schaffen wir kurze Wege, die bequem zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Um Zersiedlung zu stoppen, müssen wir die Ortskerne stärken und der Innenentwicklung der Orte ganz klar den Vorrang vor der Außenentwicklung geben. Wir möchten Sanierungen im Ortskern, die Nutzung der Leerstände und mehr Grün und Begegnungsräume im Zentrum stärker unterstützen und fördern als boden- und klimaschädliche Projekte der Ortsentwicklung. Entsprechende Maßnahmen zur Stärkung und Wiederbelebung der Ortskerne müssen aber jedenfalls Teil einer neuen Raumordnung sein, die so bald wie möglich in Angriff genommen werden sollte. Denn gerade hier haben wir viele Möglichkeiten in der Hand, Rahmenbedingungen zu verankern, die beispielsweise auch leistbaren Wohnraum und kurze Wege für den täglichen Bedarf schaffen, um ein attraktives Lebensumfeld in den Gemeinden zu erhalten.

NEOS	Für Flächennutzung, Raum- und Verkehrsplanung brauchen wir in Österreich eine bundesweite Gesamtstrategie und einen bundesgesetzlichen Rahmen. Nur so können wir die Zersiedelung stoppen, Naturraum und Böden schützen und eine nachhaltige Wohn- und Infrastrukturpolitik ermöglichen. Durch eine Reform der Fördersysteme und Widmungskompetenzen, neue Anreize für Siedlungsverdichtung und Flächenrecycling sowie verstärkte Transparenz und Kontrolle werden wir dem Flächenfraß entgegenwirken.
VÖ	Ein wesentlicher Aspekt dabei sind auch überzogene Immobilienpreise in den Städten und Stadträndern. Solange dort Gründe ein x-faches gegenüber ruralen Gegenden kosten, werden sich die Menschen oft kein Haus oder Wohnung in Stadtnähe leisten können. Hier denken wir an die Regulierung von Immobilienspekulation und Maßnahmen gegen die ‚Entartung‘ des Marktes vor allem durch institutionelle Investoren. Abgesehen davon betrachten wir es aber als Grundrecht jedes Bürgers und jeder Bürgerin, selbst zu entscheiden, wo er/sie sich niederlässt. Die generelle Fokussierung auf Urbanisierung halten wir nicht für erstrebenswert, denn hier werden auch viele Nachteile (Lebensqualität, Individualismus, Resilienz und Krisenfestigkeit) nicht ausreichend berücksichtigt. Weiters denken wir an die Förderung der regionalen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Damit wird eine kleinstrukturierte, regional verankerte Wirtschaft gefördert und damit auch die Nachteile aus der dezentralen Ansiedelung verringert.
BFK	-
KPÖ	Um- und Durchsetzung entsprechender raumordnungsmäßiger und verkehrspolitischer Auflagen

**Frage 5:** Wie stehen Sie zum Flughafen Klagenfurt im Bezug zur Erreichung der Klimaziele und im Bezug zur Eröffnung der Koralmbahnstrecke (ca. 60 Minuten Reisezeit bis zum Flughafen Graz)?

SPÖ	Der Kärntner Flughafen in Klagenfurt ist eine für den Arbeits-, Wirtschafts-, Tourismus- und Lebensstandort Kärnten wesentliche Infrastruktur. Wir bekennen uns zu ihm und dazu, dass die verantwortlichen alles zu tun haben, ihn zu erhalten und entsprechend weiter zu entwickeln. Nicht zuletzt durch immer weiter voranschreitende neue Techniken und die Erforschung und Anwendung neuer, umweltschützender Treibstoffe, kann, soll und wird der Flughafen für eine enkelverantwortliche Zukunft Kärntens von großer Bedeutung sein.
FPÖ	Den Flughafen in Klagenfurt gibt es seit über 100 Jahren. Er ist einer der ältesten in Österreich und es muss ihn auch die nächsten 100 Jahre geben. Es wäre für den Wirtschaftsstandort Kärnten eine Bankrotterklärung, würde er dieses Asset aufgeben. Denn der Kärnten Airport ist einer der wichtigsten Infrastruktureinrichtungen für den Wirtschaft-, Industrie- und Tourismusstandort Kärnten. Diesen gilt es zu erhalten und auszubauen. Zur Erinnerung: Noch vor einigen Jahren wurden am Flughafen Klagenfurt 500.000 Passagiere abgefertigt, dies gilt es wieder zu erreichen.
ÖVP	Die Frage, ob es einen Flughafen braucht, stellt sich nicht, da es einen einstimmigen Beschluss des Kärntner Landtages gibt, diese Infrastruktur zu erhalten. Diesen Beschluss hat die Kärntner Politik daher auch umzusetzen. Der Flughafen Klagenfurt ist ein wichtiger Standortfaktor, der sowohl für die Wirtschaft als auch für den Tourismus Relevanz hat. Deshalb stehen wir klar zum Erhalt und der Entwicklung des Flughafens, insbesondere durch eine Anbindung an internationale Hub-Verbindungen für

	<p>Langstrecken. Die Koralmbahn wird jedoch die Reisemöglichkeiten verändern, insbesondere im Kurzstreckenbereich. Im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele ist jedoch auch im Bereich des Flugverkehrs die Weiterentwicklung der Antriebstechnologien und Treibstoffe in Richtung CO2-Neutralität zu forcieren und die Infrastruktur zukunftsorientiert anzupassen.</p>
KÖFER	<p>Der Flughafen Klagenfurt ist für den Wirtschaftsstandort unerlässlich und muss endlich belebt werden. Wir bekennen uns zum Fortbestand dieser wichtigen Infrastruktur für unser Bundesland.</p>
GRÜNE	<p>Der Causa Flughafens hat sich zu einem reinen finanziellen und politischen Fiasko entwickelt. Die Mehrheit des Flughafens und ein 220 Hektar großes Grundstück wurden an einen Immobilienspekulanten verkauft. Anstatt der vertraglich fixierten Belebung und Modernisierung des Flughafens sanken die Passagierzahlen kontinuierlich und liegen seit Jahren unter 100.000 Fluggästen pro Jahr. Die alten Hangars wurden abgerissen, die Ausrüstung verkauft und geblieben sind nur leere Versprechungen und Lippenbekenntnisse. In der ganzen Causa fehlt es an Vernunft und Transparenz. Wir Grünen fordern eine Neubewertung der Situation und den Rückkauf des Flughafens und der gesamten Liegenschaft. Bevor man Spekulant:innen Flügel verleiht, den Flughafen weiterbetreibt und damit an den Klimazielen vorbeifliegt, sehen wir die Zeit gekommen, hier neue innovative Konzepte umzusetzen. Deswegen sagen wir: Kaufen wir den Flughafen zurück und bauen wir am Areal die größte Sonnenstromanlage Kärntens, die saubere und leistbare Energie für alle Kärntnerinnen und Kärntner produziert. Das wäre ein wichtiger und mutiger Schritt in Richtung Energiewende, die unser Leben wieder leistbar macht. Durch Beteiligungen der Bürger:innen halten alle Kärntner:innen einen Teil der Anlage, wovon das Geldbörsel zusätzlich profitiert.</p> <p>Die neue Koralmbahnstrecke zwischen Graz und Klagenfurt rückt die beiden Landeshauptstädte näher aneinander, und ermöglicht das bequeme Erreichen des Grazer Flughafens innerhalb von 45 Minuten. Dadurch entsteht eine ganz neue Mobilitätsdrehzscheibe, die großes Potential und viele Optionen mit sich bringt.</p>
NEOS	<p>Wir NEOS stehen voll und ganz hinter den Klimazielen. Die Diskussion rund um das weitere Prozedere des Klagenfurter Flughafens ist unserer Ansicht nach aber überflüssig. Statt herum zu streiten brauchen wir Lösungen. Z.B. bessere Anbindung an Ljubljana oder Graz. Auf jeden Fall aber bessere Zusammenarbeit, um die Herausforderungen des Klimawandels zu meistern. Die Koralmbahn ist eine große Chance für Kärnten als innovativen und klimagerechten Standort. Wir dürfen hier nicht wieder verschlafen.</p>
VÖ	<p>Grundsätzlich stehen wir dazu, die Rücknahmeoption zu ziehen und die Liegenschaft in Landeseigentum zu bringen. Es ist sinnvoll eine aktuelle Prüfung durchzuführen, ob die bestehende Infrastruktur ermöglicht ein sinnvolles und wirtschaftlich tragfähiges Konzept zur Weiterführung als Flughafen ermöglicht. (Gibt es genug Bedarf? Sind ausreichend Fluglinien an Lizenzen interessiert etc.) – dies müsste von Luftverkehrsexperten geprüft werden. Auch die Nutzung als überwiegender Air-Cargo Port könnte ein Thema sein). Dabei sind natürlich auch die Flughäfen Graz, Laibach und Salzburg sowie die Verbindung der Koralmbahn als Parameter zu berücksichtigen. Die Faktoren Nachhaltigkeit und Umweltschutz müssen ebenfalls (auch kostenmäßig) adäquat in die Beurteilung einfließen – aber eben nicht ausschließlich. Eine Abstimmung in der Konzepterstellung mit den anderen österreichischen Flugplatzbetreibern ist sinnvoll. Falls eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Lösung möglich ist, sollte der Flugplatz erhalten bzw. revitalisiert werden. Falls nicht, muss eine Alternativverwendung angestrebt und die Koralmbahn als Zubringer nach Graz attraktiviert werden. Tendenziell sieht es wohl danach aus, dass der Betrieb als Flughafen auch wirtschaftlich nicht so einfach machbar ist – aber da muss ein (echtes, und objektives!) Expertengutachten die Grundlagen liefern. Jedenfalls sind die Vorschläge mit Vor- und Nachteilen sachlich der Bevölkerung vorzustellen und per Abstimmung zu</p>

	legitimieren.
BFK	-
KPÖ	Vergesellschaften und umwidmen, öffentlichen Raum schaffen. Klagenfurt/Celovec braucht keinen Flughafen, Brnik und Graz sind nahe genug.

## **B) Bodenverbrauch und Raumordnung**

*Kärnten ist Österreichmeister im pro Kopf Bodenverbrauch kritisiert die Organisation Scientists for Future in ihrem Factsheet von 2021<sup>2</sup>. Mit dem Anfang des letzten Jahres in Kraft getretenen neuen Raumordnungsgesetz sind zwar die rechtlichen Rahmenbedingungen diesem „Flächenfraß“ entgegenzuwirken, verbessert worden. Dies reicht aber bei weitem nicht aus, um den vom Bund vorgegebenen Zielwert zu erreichen<sup>3</sup>. Damit ist klar, es muss deutlich nachgeschärft werden. Und es ist nicht damit getan, das Neu-Bauen auf den Innenbereich zu konzentrieren – bei den hohen Leerstandsquoten muss die Nutzung des Bestandes Vorrang haben. Abriss darf da nur das letzte Mittel sein, Ersatzneubauten sind Ressourcenverschwendung und belasten die Umwelt. Die Chancen liegen im Bestand, Umbauen ist das neue „sexy“.*

**Frage 6:** Welche Maßnahmen werden sie setzen, um den Bestand besser zu nutzen und vorhandene Leerstände zu bekämpfen?

SPÖ	Das neue ROG bildet die perfekte Grundlage für eine erfolgreiche Baulandmobilisierung und Leerstandsaktivierung, sowie für eine effiziente Belebung der Orts- und Stadtkerne. Das zeigen mittlerweile auch die Zahlen. Im Jahr 2022 wurde nämlich unter Anwendung des neuen ROG um sagenhafte 270 % mehr Bauland mobilisiert als im Jahr davor. Das entspricht in etwa einer Größe von 30 Fußballfeldern. Ebenfalls wurden EKZ in der grünen Wiese am Orts- und Stadtrand de facto verboten. Im Jahr 2022 wurde daher auch kein einziges EKZ außerhalb von Orts- und Stadtkernen genehmigt. EKZ sind nunmehr nur noch in den bestimmten Orts- und Stadtkernen zulässig, was wiederum einen positiven Einfluss auf die erforderliche Orts- und Stadtkernbelebung hat. Deshalb wurde auch unmittelbar nach in Kraft treten des neuen ROG die entsprechende Durchführungsverordnung zur Festlegung der Orts- und Stadtkerne erlassen. Ebenfalls befindet sich zurzeit ein Tool zur Baulandmobilisierung und Leerstandsaktivierung in Ausarbeitung, das nach Abschluss den jeweiligen Entscheidungsträgern in Form eines Leitfadens zur Verfügung gestellt wird.
FPÖ	Beim Bauen im Bestand gibt es zum Teil noch viele Hürden durch die der Neubau meist günstiger ist. Im Altlastensanierungsgesetz beispielsweise ist geregelt, dass man für das Material, das bei einem Umbau oder Abriss entsteht, Entsorgungskosten zahlen muss. Diese Regelung und die daraus resultierenden Kosten sind ein wesentlicher Faktor dafür, dass der Neubau auf der grünen Wiese in der Regel günstiger ist, als Bauen im Bestand. Wenn man das ändern will, wird man Maßnahmen ergreifen, bestimmte Regelungen ändern und Fördersysteme umstellen müssen.
ÖVP	[Gemeinsame Antwort auf Frage 6+7] Unser Ziel ist es, eine Trendwende herbeizuführen und

<sup>2</sup> [https://at.scientists4future.org/wp-content/uploads/sites/21/2021/07/Positionspapier\\_S4F\\_Boden-Raumplanung-1.pdf](https://at.scientists4future.org/wp-content/uploads/sites/21/2021/07/Positionspapier_S4F_Boden-Raumplanung-1.pdf)

<sup>3</sup> ebenda

	<p>unsere Städte und Gemeinden zu revitalisieren, um belebte und prosperierende Ortskerne zu erhalten. Das neue Kärntner Raumordnungsgesetz hat das klare Ziel der Zersiedelung entgegenzuwirken und Ortszentren lebendig zu halten. Substanz zu erhalten und innovativ weiterzuentwickeln, soll immer der Grundsatz, aber nicht die generelle Pflicht sein, d.h. wo es ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist, soll eine Sanierung bestehender Bausubstanz statt eines Neubaus bevorzugt werden. Insbesondere natürliche und regional nachwachsende Bau- und Dämmstoffe wie Holz, Lehm oder Stroh sollen dabei verstärkt zum Einsatz kommen.</p> <p>Es soll ein strategisches Leerstandsmanagement-System in den Gemeinden aufgebaut werden, unter Ausnutzung des dahingehenden Schwerpunktes im europäischen ELER-Förderprogramm. Weiters soll die Fortführung der Kleinprojektförderung zur Gestaltung öffentlicher Räume und die Errichtung von Co-Working-Spaces in den Ortszentren forciert werden. Mit dem auf Initiative der ÖVP 2023 beschlossenen Regionalentwicklungsgesetz werden erstmals für die Orts- und Regionalentwicklung zweckgewidmete Fördermittel verpflichtend zur Verfügung gestellt. Auch die für eine Haussanierung attraktiven Wohnbaufördermittel können ein Argument für den Substanzerhalt sein. Darüber hinaus muss es Ziel sein, Behördenverfahren zur Erzeugung regionaler, erneuerbarer Energien zu beschleunigen und nicht durch neue Prüfverfahren zu verlangsamen. Die in dieser Legislaturperiode reformierte Kärntner Bauordnung, erleichtert bereits die Anbringung von Photovoltaik-Anlagen auf Betriebsgebäuden. Diese müssen auch in Zukunft massiv ausgebaut werden – sowohl auf Dächern, als auch auf bereits versiegelten oder belasteten (jedoch nicht auf agrarisch bewirtschafteten) Freiflächen. Weiteres Ziel ist es, innovative Technologien wie grünen Wasserstoff und regionale Alternativenergieprojekte zu forcieren.</p>
<p><b>KÖFER</b></p>	<p>Unser Spitzenkandidat Gerhard Köfer zeigt es als Bürgermeister von Spittal vor und hat dort einen Leerstandskataster geschaffen, der allen Interessenten einen transparenten Überblick über nutzbare Leerstände gibt. Leerstände müssen aktiv gemanagt werden. Auch das Preiselement spielt eine große Rolle.</p>
<p><b>GRÜNE</b></p>	<p>Der Gebäudesektor ist besonders ressourcenintensiv, für einen wesentlichen Anteil am Energieverbrauch und an CO<sub>2</sub>-Emissionen und zusätzlich für fast zwei Drittel des österreichischen Abfallaufkommens verantwortlich. Die Bauwirtschaft spielt also eine zentrale Rolle auf dem Weg zu einem klimaneutralen Österreich. Das zeigt, wie wichtig es ist, kreislauffähige Gebäude zu errichten und Abriss zu verhindern, wo es möglich ist. Sanierungen sind Neubauten vorzuziehen, denn so können Ressourcen weiterverwendet und eingespart werden. Unser Ansatz ist es, bei gleichzeitiger Förderung von klimafreundlichen Maßnahmen, wie die Gebäudesanierung eine ist, klimaschädliche Landesförderungen abzubauen. Eine neue Bauordnung soll die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft verankern und ein klimagerechtes Maßnahmenbündel bestehend u.a. aus Sanierungsoffensive, Heizungstausch und Dekarbonisierungsstrategie enthalten. In weiterer Folge bedeutet klimagerechtes Bauen für uns den Einsatz ökologischer Baustoffe in der regionalen Bauwirtschaft zu unterstützen, den Holzbau zu stärken und die Entwicklung und den Einsatz von Recyclingmaterial und umweltfreundlichen Baustoffen zu fördern. Hier gilt es natürlich auch mit gutem Vorbild voranzugehen: Bei öffentlichen Gebäuden soll die Verwendung von Holz, nachwachsenden Rohstoffen sowie Recycling-Baustoffen als Baumaterial zum Standard werden.</p>
<p><b>NEOS</b></p>	<p>In Kärnten gibt es unzählige engagierte Start-ups – im digitalen und technischen Bereich gleichermaßen wie im Handel, dem Handwerk oder dem Tourismus. Auf der einen Seite steigen Mietpreise und gleichzeitig gibt es viele leerstehende Lokale in den Innenstädten. Flächen, die dem Land gehören, sollen daher an die Gründerinnen und Gründer günstig vermietet und Leerstände von Privatvermieterinnen und Privatvermietern durch Förderungen leistbar gemacht werden. Mit dieser Art des Freiflächenmanagements steuert das Land Kärnten positiv den Leerständen und sinkenden Frequenzen in den Ortskernen entgegen.</p>

VÖ	<p>Auch hier treten wir gegen jede Zwangsmaßnahme auf. Es ist wohl die Frage zu klären, warum es die Leerstände gibt (zB alle 10 Jahre ein neues Einkaufszentrum an der Peripherie und dann leerstehende Gewerbeobjekte. Warum – inwieweit spielt Spekulation hier eine Rolle, wer profitiert? etc.) Außerdem ist hier auch zu berücksichtigen, dass in der ländlichen Struktur natürlicherweise andere Faktoren gelten als im städtischen Bereich.</p> <p>Ein Ansatz ist aber, durch Abgaben- und Steuermaßnahmen, die Attraktivität für nicht sinnvolle Nutzung (reine Anlageobjekt, Immobilienspekulation, etc.) zu verringern. Die Einführung einer ‚volkswirtschaftlichen‘ Kosten-Nutzenwahrheit könnte (neben der individualökonomischen Betrachtungsweise, die momentan vorherrscht) sinnvoll sein. Auch hier muss man zur volkswirtschaftlichen Kostenwahrheit finden – nicht genutzte oder deaktivierte Liegenschaften kosten den Menschen gesamtheitlich Geld (und belasten die Umwelt). Diese Kosten müssen Eingang finden. Ein diesbezügliches Konzept soll erarbeitet werden und nach eine Informationsphase einer Abstimmung durch die Bevölkerung unterzogen werden.</p>
BFK	-
KPÖ	Leerstand besteuern bzw. ankaufen.

**Frage 7:** Wie wollen sie verbindliche Rahmenbedingungen schaffen, um den Bodenverbrauch einzudämmen und eine bedarfsgerechte, gemeinwohlorientierte sowie ökologisch und klimaschutzverträgliche Ortsentwicklung zu fördern?

SPÖ	<p>Wir haben hier mit dem neuen Kärntner Raumordnungsgesetz ganz bewusst auf bestehende Missstände reagiert und klare Akzente gegen weitere Zersiedelung und Flächenfraß gesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortskernbelebung – z. B. EKZ nur noch in Orts- und Stadtkernen (einzigartig).</li> <li>• Baulandmobilisierung – z. B. durch Ausbau der Rückwidmungen (neue Mittel).</li> <li>• Energieraumplanung – z. B. Vermeidung von Zersiedelung (Netzkosten).</li> <li>• Neue Sonderwidmungen für Zweitwohnsitze (Beweislastumkehr).</li> <li>• ÖEK auf Verordnungsebene gehoben für höhere Qualität (Verbindlichkeit).</li> <li>• ÖEK wird zentrales und wichtigstes Planungsinstrument für Gemeinden.</li> <li>• Daher wird es für ÖEK Förderungen geben (IKZ, Energieraumplanung).</li> </ul>
FPÖ	<p>Kärnten hat ein strenges Raumordnungsgesetz. Wir müssen aufpassen, dass wir die Entwicklungschancen für Gemeinden nicht beeinträchtigen und damit die Abwanderung befeuern. Die Menschen in Kärnten müssen die Möglichkeit haben, in ihrer Heimat Wertschöpfung zu erzielen und damit auch bleiben zu können. Verödete verlassene Talschaften würden dem Klimaschutz auch nicht helfen.</p>
ÖVP	[siehe Antwort zu Frage 6]
KÖFER	Es braucht einen Bundesrahmenplan, für den sich das Team Kärnten einsetzt.
GRÜNE	<p>Der sorglose Umgang mit unseren Böden führt dazu, dass Kärnten seine Lebensgrundlage verliert. Bauen wir uneingeschränkt weiter, gibt es in 150 Jahren keinen einzigen Acker mehr. Mit dem Versiegeln wertvoller Böden gefährden wir unsere eigene Ernährungssicherheit – denn Beton macht nicht satt. Um den nächsten Generationen einen guten Lebensraum zu hinterlassen, müssen wir den enormen Bodenverbrauch Kärntens einschränken. Dafür ist es jedenfalls notwendig, die Raumordnung eine Ebene höher zu legen. Wir streben eine stärker gemeindeübergreifende Raumordnungspolitik an, die Bodenschutz und nachhaltige Regionalentwicklung mit Weitsicht</p>

	betreibt und Zonierungen für Bauvorhaben vornimmt. Klimaschutz, Klimaanpassung und nachhaltige Energieversorgung müssen in den Raumordnungsprogrammen einen wichtigeren Stellenwert bekommen.
NEOS	Wir denken die Raum- und Regionalplanung neu - mit uns gibt es keine Umwidmungen im Hinterzimmer mehr: Als Vorbild fungiert hier Bayern, wo Expertinnen und Experten und nicht die Politik verantwortlich für Flächenwidmung ist. Statt wie bei uns die Aufsicht und Kontrolle den Gemeinden zu überlassen, behält dort die Behörde (in Deutschland: das Kreisamt) den Überblick, wann eine Widmung genehmigt werden darf und wann nicht. Das ist nicht nur wesentlich transparenter, sondern fungiert auch als wichtiger Hebel gegen Versiegelung, Korruption und Machtmissbrauch. Der Bund kann in unserem Konzept durch eine neugeschaffene Bundeskompetenz "Bodenverbrauch" klare Vorgaben zum österreichweiten Bodenverbrauch schaffen. Gleichzeitig müssen Förderungen seitens des Landes und Steuermechanismen angepasst werden, um Flächenrecycling zu begünstigen und Neubau auf der grünen Wiese zu minimieren. Gemeinden müssen bei der Umsetzung bestmöglich unterstützt werden.
VÖ	Hier ist zu unterscheiden, ob die Nutzung überwiegend dem Kapitalertrag dient, oder ob private bzw. gewerbliche Nutzung vorliegt. Auch hier ist Kostenwahrheit der größte Hebel. Bei Vorliegen von reinem Kapitalertrag aus Immobilien kann eine hohe Kapitalertragsabgabe für ungenutzte Objekte und Flächen regulierend wirken. Zusätzlich ist in die Kostenstruktur auch die Nachnutzung bzw. ein Abbruch inklusive Entsiegelung und ökologischem Wiederaufbau einzurechnen. Wenn also Gewerbeobjekte wie Einkaufszentren oder Büroobjekte nicht mehr genutzt werden, hat der Eigentümer für eine sinnvolle Nachnutzung oder die Wiederherstellung des Ursprungszustandes zu sorgen. Tut er das nicht so könnte er eine ausreichend hohe, zweckgebundene Pönale zu erstatten haben mit der die öffentliche Hand die nötigen Maßnahmen setzt.
BFK	-
KPÖ	Durch Auflagen, ggfs. kritische Masse durch Vergesellschaftung erreichen.

**Frage 8:** Wie werden sie die allfällige Entsiegelung von ungenutzten, versiegelten Flächen forcieren?

SPÖ	Zunächst ist es uns ein Anliegen, dass alle Möglichkeiten zur Leerstandsaktivierung bestmöglich genutzt werden. Ein weiterer Schritt wird die Erarbeitung von nachhaltigen Maßnahmen zur Entsiegelung sein. Forciert und teilweise bereits umgesetzt wird beispielsweise, dass bereits vor dem Bau von Einkaufszentren uä eine Vereinbarung darüber getroffen wird, was nach der Nutzung mit diesen versiegelten Flächen zu passieren hat.
FPÖ	Das sind punktuelle Entscheidungen vor Ort, welche eine Landesregierung unterstützen kann. Aber allgemeine Vorgaben dafür, halte ich nicht für zielführend. Das würde den ohnehin zu hohen Durchdringungsgrad der Bürokratie weiter antreiben.
ÖVP	Das Kärntner Raumordnungsgesetz wurde in dieser Legislaturperiode novelliert und zeigt bereits Erfolge: 2022 wurde um 47 Prozent weniger Grünland in Bauland umgewidmet, also noch im Jahr



	<p>zuvor. Damit wurde ein Instrument geschaffen, mit welchem unbebautes Bauland nach 20 Jahren in Grünland rückgewidmet werden kann. Ein wichtiger Schritt, um unbebaute Bodenflächen einer Versiegelung zu entziehen. Zusätzlich müssen jedoch auch Möglichkeiten verstärkt ausgenutzt werden, um bereits versiegelte und genutzte Flächen einer zusätzlichen Nutzung zuzuführen, wie beispielsweise Parkplätze, die mit PV ausgestattet werden sollen. Das sollte weiter gefördert werden. Auf belasteten oder versiegelten Flächen ist die PV Nutzung jedenfalls zu forcieren, wie etwa Parkplätze, Autobahnauffahrten und Deponien. Dafür haben wir im Landtag in dieser Legislaturperiode deutlich mehr als 20 Anträge zum Ausbau von Erneuerbarer Energie in Kärnten eingebracht. Gerade Kärnten hat noch enorme ungenutzte Potenziale bei Photovoltaik. Gleichzeitig ist es eine wichtige Maßnahme, um den Klimaschutz voranzubringen.</p>
KÖFER	<p>Hier braucht es individuelle Maßnahmen, insbesondere was nicht mehr genutzte Industrieruinen betrifft, die oftmals ein Umweltproblem darstellen.</p>
GRÜNE	<p>Einmal versiegelter Boden ist für lange Zeit verloren, denn es bedeutet, dass der Boden luft- und wasserdicht abgedeckt wird, Regenwasser nicht mehr versickern kann, der Gasaustausch des Bodens mit der Atmosphäre verhindert wird und das Leben im Boden abstirbt. Die Wiederbelebung verursacht daher hohe Kosten und es dauert viele Jahrzehnte, bis Leben zurückkehrt und Humus wieder aufgebaut wird. Deshalb ist für uns klar, dass wir in erster Linie dafür Sorgen müssen, unsere Lebensgrundlage vor Verbauung zu schützen und fruchtbaren Boden zu erhalten. Nachdem wir in Kärnten aber auch viel Potential zur Entsiegelung haben, brauchen wir eine Entsiegelungsstrategie nicht nur zur Regelung von Kompensationsmaßnahmen, sondern auch für die aktive Rückgewinnung von Böden, damit der Flächenverbrauch reduziert wird und wir wichtige Schritte für die ökologische Nachhaltigkeit und Erreichung unserer Klimaziele setzen können.</p>
NEOS	<p>Der Bund kann in unserem Konzept durch eine neugeschaffene Bundeskompetenz "Bodenverbrauch" klare Vorgaben zum österreichweiten Bodenverbrauch schaffen. Gleichzeitig müssen Förderungen seitens des Landes und Steuermechanismen angepasst werden, um Flächenrecycling zu begünstigen und Neubau auf der grünen Wiese zu minimieren. Gemeinden müssen bei der Umsetzung bestmöglich unterstützt werden.</p>
VÖ	<p>Wie in Frage 7 beschrieben, würden wir die Kosten und die Primärverantwortung dafür von Anfang an den Erwerber/Investor übertragen. Auf Basis einer Gemeinwohlrechnung fällt für die ‚Versiegelung‘ eine Schuld an. Wird das Objekt wirtschaftlich sinnvoll und ökologisch verträglich genutzt, so verringert sich die Schuld, falls dies nicht der Fall ist, bleibt sie für den nutzungsfreien Zeitraum bestehen. Am Nutzungsende besteht jedenfalls immer noch eine Schuld, nämlich der Entsiegelung bzw. Nachnutzung. Somit würden die Kosten in das Geschäftsmodell des Besitzers oder Betreibers eingerechnet und damit sinnbefreite, rein kapitalertragsorientierte Konzepte ökonomisch an das Gemeinwohlinteresse herangeführt und damit regulierend wirken. Für bestehende ‚Problemfälle‘ die nachträglich nicht in das beschriebene Konzept einbezogen werden können, sollte es Förderungen für nachhaltige Entsiegelungsprojekte geben. Also Abbruch, Entsorgung und Bepflanzung bzw. Bodenrestauration stützen und damit eventuell auch lokale Wertschöpfung durch neue, regional verankerte Betriebe schaffen.</p>
BFK	-
KPÖ	<p>Nutzen / Schaden eruieren und nutzlose Versiegelungen umwidmen.</p>

### **C) Lärmimmissionen sowie Schadstoffe in Boden, Wasser und Luft**

*Die massiven Schäden an Mensch und Natur, die der motorisierte Straßenverkehr anrichtet, sind seit vielen Jahren hinlänglich bekannt. Neben dem Lärm und den bekannten Schadstoffen, wie Stickoxide und Feinstaub erweist sich durch neueste Forschung die Emission von Mikroplastik durch Reifenabrieb als weiteres großes Gesundheitsproblem.*

*Heute steht wissenschaftlich außer Streit, dass der Straßenverkehr der größte Verursacher von Mikroplastik in der Umwelt ist, und dass diese straßenverkehrsbedingten Abriebe (TRWPs – Tyre and Road Wear Particles) als teils hoch wirksame Umweltgifte in Luft, Wasser und Böden in Erscheinung treten. Diese Problematik ist auch bei der Verklappung von Schnee aus der winterlichen*

---

*Straßenräumung in Fließgewässer zu beachten.*

*Nach einer aktuellen Studie der BOKU<sup>4</sup> verursacht der Straßenverkehr jährlich rd. 21.000 Tonnen Mikroplastik-Feinstaub in Österreich. Umgerechnet auf die Bevölkerung sind dies 2.4 kg pro Kopf. Die genauen gesundheitlichen Folgen von Mikroplastik sind noch nicht geklärt, grundsätzlich ist Mikroplastik aber als gesundheitsschädlich eingestuft.*

**Frage 9:** Wie wollen Sie die straßenverkehrsbedingten Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe insbesondere in den Städten sowie entlang der Hauptverkehrsstraßen in Zukunft wirksam reduzieren?

SPÖ	<p><i>Eine wirksame Reduktion kann nur gelingen, wenn der Straßenverkehr insgesamt abnimmt. Also weisen wir hier auf die eingangs erwähnten Maßnahmen hin, um den Güterverkehr auf die Schiene und den Individualverkehr weg von der Straße zu bringen.</i></p> <p><i>In diesem Zusammenhang ist die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs wesentlich, um die Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung (Reduktion der Luftschadstoffe, Lärm-Emissionen etc.) zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, soll der ÖV schrittweise auf alternative Antriebsformen umgestellt werden und diese bei Ausschreibungen stärkere Berücksichtigung finden. In Klagenfurt wird im Rahmen des KEBIP-Projekts bereits daran gearbeitet (Klagenfurt Electric Bus Investment Project).</i></p> <p><i>Die SPÖ Kärnten setzt sich weiters für eine eigene Güterverkehrstrasse für Kärnten (Tunnelkette nördlich des Wörthersees samt Entlastungen bzw. Umfahrungen der Städte Klagenfurt und Villach) ein, ebenso für weitreichende Lärmschutz-Maßnahmen entlang der Bahnstrecke (Flüsterzüge, Tempo-Beschränkungen). Dazu gab es bereits einige Petitionen und Vorstöße seitens der SPÖ – wir werden hier nicht lockerlassen!</i></p> <p><i>Zum Thema Mikroplastik: Kärnten führt auf Initiative von Umwelt-Referentin Sara Schaar derzeit eine groß angelegte Studie in Kooperation mit dem Umweltbundesamt durch, die kurz vor dem Abschluss steht. Es wird untersucht, wie stark Kärntens Fließgewässer mit Mikroplastik belastet sind. Derzeit gibt es keine standardisierten Beprobungen oder Auswertungen und auch keine Grenzwerte in Österreich, in der EU oder weltweit. Die Kärntner Studie soll auch dazu beitragen, bundesweite bzw. EU-weite Normen dahingehend auszuarbeiten.</i></p>
FPÖ	<p>Wir haben in Kärnten bereits viele Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt. Es gibt klare Regeln, um dort, wo zusätzlicher Bedarf besteht, diesen zu decken. Lärmschutzmaßnahmen für die Kärntner</p>

<sup>4</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0269749121016845>

	<p>Bevölkerung sind uns ganz wichtig, dies gilt aber nicht nur für den Lärm durch Straßenverkehr, sondern auch dort wo die Bundesregierung zuständig ist konkret für den lauten Bahngüterverkehr in Klagenfurt, dem Wörthersee, Villach/Umgebung und Fürnitz. Hier sind dringend Maßnahmen zu ergreifen.</p>
ÖVP	<p>Ziel muss es sein, anhand technologischer Innovationen Mobilitätsalternativen zu schaffen, die Lärm und Schadstoffe weiter reduzieren. Dazu zählt, dass wir weiter in die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs in Kärnten investieren, vor allem in den Wasserstoffantrieb im Regionalbusbereich und in Elektrobusse in städtischen Gebieten: Mit dem europaweiten Vorzeigeprojekt H2Carinthia nutzen wir grünen Wasserstoff künftig doppelt. Bereits seit November 2022 sind die ersten Wasserstoff-Busse im Linienbetrieb. Aber auch das Pilotprojekt der Großglockner Hochalpenstraßen AG (GROHAG) und dem Land Kärnten hat gezeigt, dass der Einsatz von klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen für Rotationspflüge zur Schneeräumung eine echte Alternative zu fossilen Kraftstoffen sein kann. Darüber hinaus ist im Bereich des Güterbahnlärms als auch entlang der Landesstraßen der Einsatz von Lärmschutzmaßnahmen auszubauen.</p>
KÖFER	<p>Im Bereich des Zentralraums braucht es ob der Entwicklungen im Schienenverkehr endlich wirksamen Lärmschutz, dieser muss gegenüber einer eigenen Güterverkehrstrasse umgehend umgesetzt werden. Was Schadstoffe betrifft, so muss man festhalten, dass die Innovation im Bereich der Automobile bereits für sehr viele positive Entwicklungen gesorgt hat, die Innovationskraft muss weiterverfolgt werden.</p>
GRÜNE	<p>Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffe in verkehrsbelasteten Städten kann langfristig vor allem durch weniger Individualverkehr begegnet werden. Dafür muss der Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel forciert werden. Ein Umstieg wird dann gut gelingen, wenn Öffis entsprechend ausgebaut, gut getaktet und aufeinander abgestimmt sind und Mobilität damit einfach und bequem ermöglichen. Zur Verbesserung der Lebensqualität beitragen können außerdem auch verkehrsberuhigende Maßnahmen: Wir befürworten eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes, die Einrichtung von Begegnungszonen, eine Temporeduktion etc.</p>
NEOS	<p>Wir müssen unbedingt alternativen zum Auto schaffen: Qualitativ hochwertige Öffis und baulich getrennte Fahrradinfrastruktur sind dementsprechend zu forcieren. Zusätzliche müssen natürlich weitere Lärmschutzwände gebaut werden – wo möglich auch so gestaltet, dass sie eine Doppelnutzung als PV-Fläche hat.</p>
VÖ	<p>Regionalisierung der Wirtschaft – vermeiden langer Wege und Fokus auf Nahversorgung (wie bereits beschrieben);  Herstellen von Kostenwahrheit (Gemeinwohlkosten);  Fokussierung des Transitverkehrs auf wenige, bestimmte Routen;  Konzept zur Transitverlagerung auf die Schiene (siehe Punkt 3);  Zusätzliche Kosten für Transitverkehr (Kostenwahrheit);  Prüfung, ob es neue Methoden der Fahrbahnreinigung bzw. Schnee, Salz und Staubentsorgung gibt;  Forschungszentrum für Reifen- und Belagsinnovation (Abriebverringern, Werkstoffe)  in Zusammenarbeit mit europäischen Partnern;  Sachliche und objektive Sensibilisierung und Information der Bevölkerung.</p>
BFK	-
KPÖ	<p>Verdrängung des Individualverkehrs durch günstige bis gratis Öffis, Verlegung auf Schiene.</p>

## **D) Geplante Verkehrsinfrastrukturprojekte**

*In Kärnten sind aktuell drei größere Straßenneubauten, nämlich*

- *die Fortführung des schnellstraßenartigen Ausbaus der B 100 „Ortsumfahrung Greifenburg“ im oberen Drautal,*
- *die Errichtung der Ostspange Klagenfurt und*
- *der „Sicherheitsausbau“ der S 37 Klagenfurt – St. Veit*

*geplant.*

*Außerdem soll nördlich der Südautobahn beim Fürnitzer Verschiebebahnhof das Logistikzentrum bzw. der LKW-Hub ALPLOG-NORD auf einer Fläche von rd. 7 ha (erste Ausbaustufe; 24 ha Endausbau) entstehen.*

*Allen Neubauprojekten ist gemeinsam, dass sie wertvollen Naturraum zerstören und europarechtlich geschützte Tierarten, wie z.B. Fledermäuse, Amphibien und Vögel erheblich beeinträchtigen und mit umfangreichen Maßnahmen versucht werden muss, die Schäden an der Natur zu mindern<sup>5</sup>. Sowohl bei der B 100 „Umfahrung Greifenburg“ als auch beim Projekt ALPLOG-Nord werden zusätzlich auch die in unmittelbarer Nähe befindlichen Natura 2000 Gebiete beeinträchtigt.*

*Des Weiteren wird bei allen Projekten - also auch beim „Sicherheitsausbau“ der S 37 - in großem Ausmaß Boden verbraucht und Landwirtschaftsflächen gehen für immer verloren. Zusätzliche Unfall-, Lärm- und Schadstoffbelastungen durch induzierten Verkehr für die Anrainerinnen und Anrainer sind ebenfalls zu erwarten.*

*In Zeiten immer knapper werdender Ressourcen, des Artensterbens sowie der Energie- und Klima-*

---

*krise müssen geplante Projekte besonders kritisch hinterfragt werden, ob sie weitere ökologischen Schäden und Beeinträchtigungen verursachen werden und insbesondere auch, ob sie den Kernzielen einer nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsplanung, wie sie z.B. im MoMaK 2035 festgelegt wurden, entsprechen und ihrer Umsetzung dienen.*

**Frage 10:** Wie stehen Sie im Einzelnen zu diesen Projekten? Halten Sie diese für einen sinnvollen Beitrag zu einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrspolitik sowie zur Umsetzung des festgeschriebenen politischen Ziels der Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs bzw. der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene (s. z.B. MoMaK sowie Art 1 Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention)?

---

<sup>5</sup> Siehe naturschutzfachliche Gutachten und Stellungnahmen im Rahmen der jeweiligen laufenden, abgeschlossenen oder in Vorbereitung befindlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

SPÖ	<p>Grundsätzlich ist jede Initiative, die eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene bewirkt, zu begrüßen. Wobei man dabei nicht übersehen darf, dass auch dem Schutz der Anrainerinnen und Anrainer entlang von Bahn-Güterstrecken besonderes Augenmerk geschenkt werden muss. Bei den konkret angesprochenen Projekten geht es vor allem um den Schutz der unmittelbaren Anrainerinnen und Anrainer bzw. der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Daher werden diese Projekte, die dem Sicherheitsausbau dienen von uns unterstützt, denn die derzeitigen Straßenverläufe haben bereits viel zu viele Opfer gefordert.</p>
FPÖ	<p>Ich bin kein Anhänger der Idee, dass man aus lauter Rücksicht auf den Klimaschutz keine Projekte mehr in Kärnten realisieren darf. Es muss Weiterentwicklung und Wertschöpfung möglich sein. Verkehrswege sind auch Lebensadern. Der Ausbau der B 100 und S 37 ist in meinen Augen notwendig. Die damit leider verbundenen ökologischen Verluste, kann man durch Ersatzflächen wettmachen.</p>
ÖVP	<p>[Gemeinsame Antwort auf Frage 10+11] Unser grundlegendes Ziel ist eine flächendeckende und sicher befahrbare Infrastruktur an Straßen, Brücken und Wegen, die eine wichtige Rahmenbedingung für Anrainer und Pendler sowie den Standort, Wirtschafts- und Lebensraum Kärnten darstellt. Dabei stehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und der bessere Anrainerschutz immer im Fokus. In diesem Sinne befürworten wir die angeführten Projekte.</p> <p>Es wäre unredlich die Sicherheit der Bevölkerung gegen die Interessen des Naturschutzes auszuspielen. Vielmehr arbeiten wir an Lösungen, die die berechtigten Anliegen verschiedener Seiten breitest möglich berücksichtigen. Ein Beispiel dafür ist die B100. Hier wurde etwa bei der Umfahrung von Greifenburg eine Trasse geplant, deren Querschnitt und das Begleitwegenetz so dimensioniert sind, dass der Flächenverbrauch so gering wie möglich ausfällt. Im Rahmen der naturschutzfachlichen Begleitplanung wurden bisher einzigartige Kompensationsmaßnahmen mit einer Ersatzfläche von insgesamt 15,88 Hektar – somit rund das Dreifache der Straßenfläche - gesetzt, die es in Kärnten in diesem Ausmaß noch nie gegeben hat.</p>
KÖFER	<p>Das Team Kärnten bekennt sich uneingeschränkt zum Sicherheitsausbau der B100 und der S37. Die aktuelle Situation ist brandgefährlich, gefährdet Menschleben und ist nicht mehr länger hinnehmbar. Zum Zollfreikorridor Triest-Fürnitz: Der Ausbau des Logistik Zentrum Austria Süd in Villach (Fürnitz) darf nicht verzögert werden. Logistik ist eine der Wachstums- und Zukunftsbranchen überhaupt. Das Logistik Zentrum Austria Süd stärkt Kärnten in seiner Wettbewerbsfähigkeit und den Wirtschaftsstandort allgemein. Es muss jedenfalls weiterfolgt werden, auch um Synergien zu nutzen und Wertschöpfung zu erzielen. Hierbei geht es auch um neue, hochwertige Jobs für Kärntnerinnen und Kärntner. Wichtig ist auch, den Ansatz der grünen Logistik konsequent zu verfolgen.</p>
GRÜNE	<p>Antwort: Hinsichtlich der erwähnten Verkehrsprojekte ist eines klar: Verkehrssicherheit geht immer vor, aber eine Neutrassierung führt nur zu noch mehr Verkehr. Mehr Verkehr führt in weiterer Folge auch zu erhöhtem Unfallrisiko. Das bedeutet, dass im Grunde erst der Ausbau vermehrt Unfälle mit sich bringt. Die Lösung für entsprechende Verkehrsprobleme ist Entlastung der Straßen durch öffentlichen Nahverkehr.</p> <p>Für das Logistikzentrum Alplo-Nord werden nicht nur viele Hektar Natur- und Grünraum vernichtet, sondern auch die Bedürfnisse und Sorgen der Menschen vor Ort ignoriert, die den wichtigen Naturraum „die Schütt“, in dem das Zentrum errichtet werden soll, erhalten und schützen möchten. Nachdem die Stadt Villach und das Land Kärnten bereits intensive Planungsarbeiten zum Logistikcenter und dessen Baustart durchführen, obwohl weitere Prüfungen immer noch ausständig</p>

	<p>sind, fordern wir einen Stopp aller Planungstätigkeiten, bis vollständige Informationen vorliegen: Naturverträglichkeitsprüfung, geotechnische und bodenkundliche Untersuchungen, oder verkehrsrelevante Erhebungen müssen durchgeführt werden. Der Aspekt des Bodenschutzes wird komplett außen vorgelassen: Das Projekt rückt an ein Natura2000-Schutzgebiet heran, überschreitet eine klar ersichtliche Landschaftsgrenze und verbaut wertvolle Ackerböden, obwohl es noch freie Flächen mitten im Betriebsgelände des Logistikzentrums südlich der Gail gibt, das bereits über einen Bahnanschluss verfügt. Das gesamte Areal wird den Anforderungen der Zeit, insbesondere dem Boden- und Klimaschutz nicht gerecht. Diese Projekte entsprechen unserer Meinung nach also keiner nachhaltigen und umwelt- und klimafreundlichen Verkehrspolitik.</p>
NEOS	<p>Grundsätzlich sehen wir weitere Straßenausbau- bzw. Versiegelungsprojekte aus der Perspektive des Klimawandels kritisch, da insbesondere Österreich ein riesiges Problem mit der Versiegelung von Flächen hat. Bei der S 37 bspw. sprechen wir uns aber nur unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit dafür aus, denn sie ist eine der unfallträchtigsten Strecken in Kärnten. Eine neue Transitroute gilt es aber zu verhindern. Ziel muss es sein, alternative umweltfreundliche Möglichkeiten in der Mobilität zu schaffen.</p>
VÖ	<p>Wie bei allen anderen Fragen sehen wir hier die Bürgerinnen und Bürger, vor allem die aktuell betroffenen, als maßgebliche Entscheidungsinstanz. Voraussetzung für Bürgerbeteiligung sind eine vorab stattfindende, ausgewogene, sachliche und objektive Information und Sensibilisierung zu Vor- und Nachteilen von Maßnahmen. Anschließend sind konkrete Vorhaben durch die BürgerInnen abzustimmen! Das muss bindend für die Politik sein. Grundsätzlich sehen wir den Ausbau / die Fertigstellung von bereits bestehenden Verkehrsrouten dann als sinnvoll, wenn die regionale Anbindung (zB Raum St Veit) oder Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gefördert werden. Die Förderung von Fahrgemeinschaften oder sinnvollen, bedarfsgerechten Pendlershuttles (eventuell sogar gratis für die Pendler) und alles was Menschen wirklich überzeugt, die Maßnahmen anzunehmen (nicht durch Zwangsregelung) und ihnen Vorteile bietet ist aus unserer Sicht zu befürworten.</p> <p>Die Verlagerung des Güterverkehrs (insbesondere Transit) auf die Schiene ebenfalls wie bereits beschrieben. Aber auch dafür sind Infrastrukturausbau-Projekte nötig (siehe Güter Hub) Die scheinbar einfachen und eindeutigen bzw. alternativlosen Lösungen gibt es aus unserem Verständnis der Lage nicht.</p> <p>Das Artensterben und die Naturbeeinträchtigung ist ebenso ein wichtiges Thema wie die ökonomischen Interessen der Bevölkerung. Wir stehen dafür, einen bestmöglichen Konsens zu erzielen, der aber nur dann funktionieren kann, wenn er breite Akzeptanz in der Bevölkerung findet und nicht einseitig ist. Ein wesentlicher Hebel liegt unserer Meinung nach in übergeordneten Themen, wie Förderung der Wirtschaft in der Region, Logistik der kurzen Wege, Kostenwahrheit bei Preisbildung von Waren und Dienstleistungen im Sinne einer Gemeinwohlrechnung, saisonal ausgerichtetes Warenangebot usw.</p> <p>Durch eine Veränderung in diesen Bereichen und bspw. einem geänderten Konsumverhalten würden zwangsläufig die zugrundeliegenden Ursachen des steigenden Verkehrsaufkommens positiv beeinflusst und nicht nur die Effekte gemindert. Das ist unser Ansatz in allen diesbezüglichen Fragen: Es macht keinen Sinn die Effekte zu bekämpfen ohne die Ursachen zu beheben!</p>
BFK	-
KPÖ	Absolut negativ.

**Frage 11:** Sehen Sie umweltfreundlichere und verkehrspolitisch sinnvollere Alternativen zu den aktuellen Planungen dieser Projekte?

SPÖ	Bei jedem einzelnen Projekt ist im Detail im Zuge des Bewilligungsverfahrens die Umweltrelevanz zu prüfen. Anrainerinnen und Anrainer und Umweltschutz sind auf das engste mit einzubeziehen. Dennoch darf man nicht vergessen, dass in manchen Bereichen die Anrainerinnen und Anrainer schon seit Jahrzehnten unter dem Verkehr leiden und es Lösungen braucht, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dem Schutz der Anrainerinnen und Anrainer auch den entsprechenden Stellenwert zu geben.
FPÖ	Nein, ich sehe da keine Alternativen.
ÖVP	[siehe Antwort zu Frage 10]
KÖFER	Der Sicherheitsausbau der B100 sowie der S37 sowie das Logistik Zentrums in Fürnitz sind alternativlos.
GRÜNE	Ja, die Verkehrsinfrastrukturprojekte, die einen Ausbau der Straßen mit sich bringen, entsprechen einmal mehr einer rückwärtsgewandten Verkehrspolitik, die zukünftige Entwicklungen außer Acht lässt. Das ist altes Denken. Die Zeit ist reif, um neue Mobilitätskonzepte anzudenken und die Grundsteine dafür zu legen. Denn unsere Mobilität wird sich verändern – E-Mobilität, Car-Sharing, öffentlicher Verkehr, Radfahren, zu Fuß gehen, all diese Mobilitätsformen werden in Zukunft eine wichtigere Rolle in unserem alltäglichen Mobilitätsverhalten spielen. Diese Entwicklungen müssen auch in den Investitionen berücksichtigt werden.
NEOS	Wir möchten ein ganzheitliches Verkehrskonzept implementieren, das die Schwachstellen der Einzelmaßnahmen für bestimmte Verkehrsmittel wie Auto, Bus, Bahn, Mikrolösung oder Fahrrad überwindet. Beim hybriden Individualverkehr werden Wege mit einem Mix aus allen Mobilitätsangeboten zurückgelegt. Die Menschen werden in diesem Sinne selbstverständlich die neuen Arten der Mobilität, wie E-Bikes, E-Scooter, Car-Sharing und Leihräder nutzen können. Unterstützt wird der hybride Individualverkehr mit der allumfassenden Kosten- und Ticket-App, die es möglich macht, für jede Wegstrecke in Kärnten mit einem Klick ein günstiges, digital bezahlbares und überall gültiges Ticket zu kaufen.
VÖ	Siehe auch vorhergehende Frage. Ergänzend ist noch anzumerken, dass man bei Beeinträchtigung oder Verschleiß von Naturraum, ergänzende bzw. verpflichtende Begleitmaßnahmen andenken könnte. Beispielsweise Umsiedelung und Wiederauswilderung von Tieren in Schutzräumen, Schaffung von Schutzgebieten im gleichen Ausmaß wie der Verschleiß ist, etc. Diese Auflage (auch mit den damit verbundenen Kosten) würde eine sorgfältigere Überlegung im Sinne des Naturschutzes bedingen. (Dies gilt übrigens auch und insbesondere für zB Windkraftanlagen – auch hier kommt es zu massiven Eingriffen) Auch wenn man hier keine 1:1 Kompensation erreichen kann, so ist es jedenfalls ein Beitrag zu einer gewissen Balance von Naturraum und Siedlungs-/Verkehrsraum. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass in Österreich die Gesamtwaldfläche zunehmend ist und nicht rückläufig. Also es gibt auch positive Aspekte die bei Entscheidungen zu beachten sind.
BFK	-
KPÖ	eindeutig ja, kein Kommentar notwendig

## E) Beteiligung

*Zivilgesellschaftliche Stakeholder haben sich in lebendigen Demokratien als wichtige treibende Kräfte erwiesen, um den Umwelt- und Klimaschutz im gebotenen Tempo voranzubringen.*

*Auch in Kärnten gibt es ein großes Spektrum an NGOs und Bürgerinitiativen (BI), die sich mit großem Engagement für den Erhalt der Natur und eine lebenswerte Zukunft in zahllosen Projekten einsetzen.*

*Auf der politischen Ebene, wo die Entscheidungen für Kärnten fallen, vermissen wir jedoch Partizipationsmöglichkeiten und Transparenz. Es fehlen Formate der Zusammenarbeit zwischen Bürgerschaft, Politik und Verwaltung, die den verstärkten Beteiligungs- und Gestaltungswünschen der Bürger entgegenkommt und die ihre Anregungen und ihr Engagement wertschätzen. Regelmäßige Konsultationen zwischen der Landesregierung und den Sozialpartnern haben eine lange Tradition, reichen aber nicht. Für Stakeholder so existenzieller Anliegen, wie z.B. dem Klimaschutz, dem Erhalt der Biodiversität, dem Ressourcenschutz und insgesamt einer zukunftsfähigen nachhaltigen Entwicklung gibt es jedoch kein vergleichbares Gremium.*

### Falls ihre Partei in der künftigen Landesregierung vertreten wäre:

**Frage 12:** Sind Sie bereit, in der kommenden Regierungsperiode die maßgeblichen Entscheidungsprozesse des Landes proaktiv transparent zu machen?

SPÖ	Kärnten ist das Land mit den umfassendsten Oppositionsrechten im Landtag. Die Akteneinsichtsrechte in Regierungsakte sind nirgends besser ausgebaut als in Kärnten. Die Tagesordnung der Regierungssitzung wird im Vorfeld veröffentlicht. Es gibt einen eigenen Petitionsausschuss im Kärntner Landtag, der erstmals eingerichtet wurde, um Petitionen umfassend mit den Initiatorinnen und Initiatoren diskutieren zu können. Regelmäßig gibt es den Austausch mit jenen Parteien, die bei der Landtagswahl kandidiert haben, aber nicht im Kärntner Landtag vertreten sind. Zivilgesellschaftliche Initiativen werden von uns ernst genommen, und wir treten mit allen in einen ständigen Dialog, ob es sich dabei um Bürgerinitiativen oder NGOs handelt. Wir hoffen, dass das Parlament endlich den Weg frei macht für das Informationsfreiheitsgesetz, damit dieses auch in Kärnten umgesetzt werden kann.
FPÖ	Die FPÖ steht für Transparenz und hat als erste Oppositionspartei in Kärnten mehrmals erfahren, wie die Regierung Transparenz- und informationsregeln verletzt hat. Politischen Entscheidungsprozesse sind unserer Ansicht nach proaktiv transparent zu machen.
ÖVP	[Gemeinsame Antwort auf Frage 12+13] Wir sind dafür, dort wo es rechtlich möglich ist, externe



	<p>Stakeholder in maßgeblichen Entscheidungsprozessen einzubeziehen und haben dies auch bisher so gelebt, beispielsweise bei der Erstellung des „ÖV-Reformplan 2020PLUS“, des „Masterplan-Radmobilität 2025“, des „Masterplan Ländlicher Raum“ oder der „Roadmap Wasserstoff“. Dies soll auch weiterhin beibehalten werden, um im Rahmen der verfassungsrechtlichen Zulässigkeiten eine möglichst breite Einbindung und transparente Entscheidungsprozesse zu gewährleisten. Auch im auf Initiative der ÖVP neubeschlossenen Regionalentwicklungsgesetz ist die Einbindung regionaler Stakeholder vor Ort gesetzlich verpflichtend vorgesehen.</p>
KÖFER	<p>Das Team Kärnten hat Transparenz seit dem Beginn der Bewegung fest in seiner politischen DNA verankert. Für uns ist es selbstverständlich, alle Entscheidungen transparent zu machen, über die Veröffentlichung von Protokollen hinaus.</p>
GRÜNE	<p>Antwort: Wir Grüne sind der Meinung, dass jede:r das Recht hat, zu erfahren, wie politische Entscheidungsprozesse zustande kommen. Denn Demokratie lebt vom Vertrauen der Bürger:innen in ihre politischen Vertreter:innen und vom Vertrauen darin, dass Entscheidungsprozesse demokratisch und sauber sind. Die Stärke unserer Demokratie hängt also maßgeblich von der Transparenz und Nachvollziehbarkeit ab.</p> <p>Die großen anstehenden Entscheidungsprozesse werden auch die Energiewende betreffen, die umfassende Beteiligung ermöglichen wird. Dabei wird es sowohl um die Energieraumplanung als auch um die Errichtung von erneuerbaren Anlagen gehen, von der alle Kärntner:innen und die Gemeinden langfristig profitieren werden.</p>
NEOS	<p>Wir haben vor 10 Jahren NEOS gegründet, um mit der Intransparenz im Staat Schluss zu machen. Transparenz leben wir auch selbst vor und legen als einzige Partei Österreichs unsere Finanzen und öffentlichen Mittel komplett offen. Doch uns ist bewusst, dass es große Veränderung braucht, damit Bürgerinnen und Bürger der Politik wieder vertrauen. Deshalb arbeiten wir auf allen Ebenen daran, dass aus dem schwarz-rot-blauen Selbstbedienungsladen Österreich wieder ein ehrlicher Betrieb wird, der für die Menschen arbeitet. Das beste Instrument hierfür wäre daher die Informationsfreiheit endlich umzusetzen - die schwarz-grüne Regierung bleibt hier wieder einmal säumig und sollte rasch in die Gänge kommen.</p> <p>Darüber hinaus sollte die Transparenzdatenbank nach dem Beschluss des Transparenzgesetzes im Nationalrat 2013 endlich vollständig befüllt und die Informationen aktiv vom Land Kärnten übermittelt werden, obwohl keine Verpflichtung dazu besteht. Kärnten muss in Sachen Nachvollziehbarkeit und Anständigkeit Vorreiter sein, indem die Transparenzdatenbank des Landes Kärnten nutzerfreundlich und zeitnah für jede und jeden einseh- und nachvollziehbar gestaltet werden soll. Öffentliche Aufträge, Förderungen &amp; Co. sind demnach nicht als Zahlenkonvolute in 200-Seiten-starken-PDF-Berichten aufrufbar, sondern anschaulich, selektiv und für jeden fassbar dargestellt.</p> <p>Außerdem sollen Förderungen nachvollziehbar vergeben werden: Wer bekommt wieviel Steuergeld wofür und warum? Das wissen wir derzeit nicht und deshalb müssen die Auswahlprozesse für alle Förderwerber in Wirtschaft, Kultur, non-profit sowie im Privatbereich nachvollziehbar sein. Dafür sollen definierte Zielvorgaben und Richtlinien samt fixierter finanzieller Rahmen formuliert werden, die eine faire und transparente Fördervergabe möglich machen.</p> <p>Zu guter Letzt schlagen wir einen Regierungsmonitor vor: Das Regierungsprogramm wird demnach in Projekte gegossen, damit alle Bürgerinnen und Bürger wissen, welche Maßnahmen in der Regierungsperiode für wann geplant sind und in welchem Status sie sich gerade befinden. In Wien, wo wir regieren, haben wir das umgesetzt.</p>
VÖ	<p>Selbstverständlich, und nicht nur das, sondern bereits im Vorfeld müssen objektive, sachliche und ausgewogene Information, Transparenz über Vor- und Nachteile bzw. Folgen viel stärker und näher an die Bevölkerung herangetragen werden. Außerdem stehen wir für die direkte Einbindung der</p>

	Bürgerinnen und Bürger und die Legitimierung von wesentlich mehr Maßnahmen und Aktivitäten durch direktdemokratische Abstimmungen und verpflichtende Bindung der Politik. Dies bildet nicht nur den Bürgerwillen besser ab, sondern fördert auch die Sensibilisierung der Bevölkerung und die kritische Auseinandersetzung mit wichtigen Themen („es geht mich was an – ich kann was beitragen“)
BFK	-
KPÖ	eindeutig ja, kein Kommentar notwendig

**Frage 13:** Sind Sie bereit, ab der kommenden Regierungsperiode zivilgesellschaftliche Stakeholder bei allen maßgeblichen Entscheidungsprozessen verbindlich aktiv einzubeziehen?

SPÖ	Siehe Antwort zu Frage 12. Wir werden das auch in Zukunft so halten und weiter ausbauen. Für uns sind zivilgesellschaftlichen Initiativen wertvoll für die Demokratie. Wir halten es mit dem deutschen Philosophen Oskar Negt, der meinte, Demokratie müsse gelernt werden, immer wieder, tagtäglich, ein Leben lang.
FPÖ	Grundsätzlich ist hier festzuhalten, dass die Anliegen der Kärntner Bevölkerung und der Bürgerinitiativen in allen Bereichen ernst zu nehmen sind. Hier gilt es von Seiten der Politik das Ohr stärker bei den Menschen zu haben und die Bedenken und Ängste ernst zu nehmen. Die Mitsprache der Bevölkerung bei maßgeblichen Entscheidungen ist sicher daher zu stellen.
ÖVP	[siehe Antwort zu Frage 12]
KÖFER	Das Team Kärnten bezieht bereits jetzt viele zivilgesellschaftliche Initiativen in seine Entscheidungen mit ein. Das ist für uns eine Selbstverständlichkeit. Das Feedback von Experten ist für viele politische Entscheidungen von enormer Bedeutung.
GRÜNE	Ja, wir sind der Meinung, dass es an der Zeit ist, die Form, wie Politik betrieben wird, zu ändern. Für uns ist klar, dass es Zuspruch und aufrichtige Anteilnahme für verschiedene Bedürfnisse braucht. Das heißt für unsere politische Tätigkeit neue Formate der Teilhabe zu etablieren und partizipative Prozesse im Austausch mit den Menschen als neue Selbstverständlichkeit zu verstehen. Also einfach gesagt – zuhören, aufeinander Zugehen und Möglichkeiten anbieten, an der Gestaltung unserer Gesellschaft teilzunehmen. Denn nur gemeinsam entwickelte Lösungen werden von vielen Menschen getragen und unterstützt.
NEOS	Wir NEOS stehen klar für mehr Bürger:inneneinbindung: Auf Gemeindeebene sollen daher bestimmte Entscheidungen durch die Gemeindegewählten und -bürger in Abstimmungen legitimiert werden, wie z. B. Großinvestitionen oder Entwicklungskonzepte.
VÖ	Ja – da ist die VÖ wohl aktuell die einzige Partei, die direktdemokratische Instrumente nicht nur zulässt, sondern als zentrales Element der politischen Arbeit und Bürgerkontrolle verpflichtend und bindend fordert. Wir fördern und fordern diese Aktivitäten in allen Bereichen der Politik und Gesellschaftskultur zu stärken und zu fördern. Nur so können die eingefahrenen Unsitten und Systemmissbräuche und die Missachtung des Bürgerwillens durch etablierten Systemparteien abgeschafft werden.
BFK	-
KPÖ	eindeutig ja, kein Kommentar notwendig

**Frage 14:** Sind Sie z.B. auch bereit das Kärntner Straßengesetz zu ändern, da dieses bisher keinerlei Beteiligungs- oder Parteienrechte für Anrainerinnen und Anrainer im Bewilligungsverfahren für Straßenbauprojekte vorsieht?

SPÖ	Die Frage ist in dieser Form nicht richtig. Anrainerinnen und Anrainern kommen selbstverständlich Parteienrechte zu, insbesondere dann, wenn deren Grundstücke betroffen sind.
FPÖ	Darüber kann man diskutieren.
ÖVP	Das Kärntner Straßengesetz wurde über zwei Jahre lang überarbeitet. Die Novelle war im Dezember in Begutachtung und die Regierungsvorlage wurde vom Regierungskollegium am 07. Februar 2023 einstimmig beschlossen. Eine Novelle steht somit in nächster Zeit nicht an.
KÖFER	Man muss solche Änderungen mit Maß und Ziel verfolgen. Die Stärkung von Bürgerrechten ist grundsätzlich essenziell, es muss allerdings auch darauf geachtet werden, nicht noch mehr Verzögerungen und Bürokratie zu produzieren. Ein maßvoller Ausgleich ist wichtig.
GRÜNE	Ja, unsere Forderung nach Beteiligung und Einbindung vielfältiger Interessen gilt für alle Bereiche.
NEOS	Wir setzen uns grundsätzlich dafür ein, dass die ortskundige Bevölkerung verstärkt in politische Entscheidungen, die ihr Leben unmittelbar betreffen, eingebunden werden. Beteiligungs- oder Parteienrechte im Bewilligungsverfahren wäre eine entsprechende Möglichkeit.
VÖ	Ja, sofern dies wirklich die Bürgerinnen und Bürgern stärkt und auch im Sinne einer breiteren Betrachtungsweise von den Bürgerinnen und Bürgern gewollt wird.
BFK	
KPÖ	eindeutig ja, kein Kommentar notwendig

**Frage 15:** Werden Sie sich dafür einsetzen, das zivilgesellschaftliche Engagement der Bürger im Rahmen der Ziele der Lokalen Agenda Gruppen (nunmehr Agenda 2030) politisch, fachlich und auch monetär zu unterstützen, wie es in den anderen Bundesländern der Fall ist?

SPÖ	Nachhaltige Entwicklung war bereits bisher eine unserer Maximen, Wir wollen diese in Zukunft weiter stärken und alle Maßnahmen und Beschlüsse der Landesregierung nicht nur auf ihre finanzielle Relevanz prüfen, sondern auch auf Nachhaltigkeit im Sinne der Erreichung der SDGs. Damit soll nachhaltiges Handeln zur besonderen Agenda öffentlicher Körperschaften werden. Die 17 nachhaltigen Entwicklungsziele einschließlich der 169 Unterziele sollen zur Strategie des Landes werden. Um diese zu erreichen, wird es nicht nur zivilgesellschaftliches Engagement brauchen, sondern den vollen Rückhalt aller gesellschaftlicher Bereiche und Institutionen.
FPÖ	Diese Frage ist zu pauschal gestellt. Da müsste man mehr in Details gehen. Es können sich Punkte finden, die ich befürworten kann, andere wiederum nicht. Grundsätzlich ist hier festzuhalten, dass die Anliegen der Kärntner Bevölkerung und der Bürgerinitiativen in allen Bereichen ernst zu nehmen sind.

ÖVP	Bürgerbeteiligung ist uns ein wichtiges Anliegen, das wir im Rahmen gesetzlicher Beteiligungsmöglichkeiten voll und ganz unterstützen. Wo immer möglich, sollten in strategischen Entwicklungsprozessen die örtlichen Verantwortungsträger miteingebunden werden, wie wir das etwa beim „Masterplan Ländlicher Raum“ und „Masterplan Radmobilität 2025“ erfolgreich umgesetzt haben und dies auf ÖVP Initiative neubeschlossene Regionalentwicklungsgesetz durch Stakeholder-Beteiligung auch gesetzlich festgeschrieben wurde.
KÖFER	Nach jahrelanger politischer Misswirtschaft von SPÖ, ÖVP und Grünen muss als erstes ein Kassasturz her, um lückenlos aufzuklären, wie dramatisch die finanzielle Lage des Landes wirklich ist. Erst dann kann über Maßnahmen diskutiert werden. Eine politische und fachliche Unterstützung darf allerdings keinesfalls ausgeschlossen werden. Zivilgesellschaftliche Gruppen bzw. Privatpersonen leisten wichtige Beiträge.
GRÜNE	Ja, wir unterstützen dieses zivilgesellschaftliche Engagement.
NEOS	Wir als liberale Partei finden zivilgesellschaftliches Engagement essenziell für das Funktionieren des Verhältnisses zwischen Bürgern und Staat. Wir sehen daher keine Gründe, die gegen eine Unterstützung sprechen.
VÖ	Ja wir setzen uns für das zivilgesellschaftliche Engagement ein und unterstützen dies. Eine uneingeschränkte, undifferenzierte, unkritische und pauschale Übernahme der Agenda 2030 Ziele jedoch nicht. Die Agenda 2030 und die festgeschriebenen Zielsetzungen – von denen zahlreich auch aus unserer Sicht wichtig und notwendig erscheinen – muss aber auch einer kritischen Betrachtung, der kontextbezogenen Relevanz für Kärnten und Österreich und damit auch der Priorisierung standhalten. Dazu bedarf es zusätzlich einer breiteren Diskussion und Akzeptanz in der Bevölkerung. Eine einseitige Fokussierung von Zielen und daraus abgeleitet Maßnahmen stimmen wir nicht zu. Vielmehr müssen die einzelnen Ziele im Hinblick auf sozialökonomische Verträglichkeit, Verhältnismäßigkeit und regionale Relevanz im breiten gesellschaftlichen Rahmen geprüft werden und die Bevölkerung über die Akzeptanz der abgeleiteten Maßnahmen und auch deren Auswirkungen befragt werden. In diesem Sinne wollen wir das zivilgesellschaftliche und bürgerdirekte Engagement sehr wohl fördern und fordern.
BFK	-
KPÖ	eindeutig ja, kein Kommentar notwendig

**Folgende Organisationen, Vereine und Initiativen unterstützen diese Aktion und sind an Ihren Antworten sehr interessiert:**



Bürgerinitiative für ein  
windradfreies Lavanttal

eco-cultur-contact



Initiativ Gruppe Kanaltaler Siedlung  
Villach - gemeinnütziger Verein

