



---

# Verkehrswende.at - Fragenkatalog

anlässlich der Nationalratswahl 2024

---

Gesamtzusammenstellung aller Antworten  
der bundesweit antretenden Parteien

21. August 2024



## **Gesamtverantwortung Infrastruktur – Umwelt – Klima**

Die Zusammenführung der Verantwortlichkeiten zur Befriedigung von Mobilitätsbedürfnissen, der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur und der Eindämmung der diesbezüglichen Auswirkungen auf Umwelt und Klima war ein zentraler erster Schritt, um ganzheitliche Lösungskonzepte im Verkehrssektor zu entwickeln und wesentliche Voraussetzungen zu schaffen, um Österreich auf Klimakurs zu bringen.

**Frage 1: Wie werden Sie mit diesem zentralen Erbe der jetzigen Bundesregierung umgehen und welche weiteren Schritte planen Sie in der Ressortzuständigkeit, um eine Verkehrswende in Österreich zügig voranzubringen?**

ÖVP	<p>Zu den gemeinsam gesetzten Maßnahmen der Bundesregierung wie etwa Ausbau der Bahninfrastruktur, Einführung des Klimatickets, Förderung der sanften Mobilität oder Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für unsere Kinder werden wir auch in Zukunft stehen.</p> <p>Wir wollen die Zukunft der Mobilität positiv gestalten, um dem Klimawandel Rechnung zu tragen. Der Wandel hin zu einer zukunftsfähigen, nachhaltigen und inklusiven Mobilitätslandschaft ist eine komplexe und vielschichtige Herausforderung, die klare, kohärente und zielgerichtete Handlungsstrategien erfordert. Wir sind entschlossen, eine lebenswerte, ökologische und innovative Mobilitätszukunft für Österreich zu gestalten.</p> <p>Die Ressortgestaltung und -zuständigkeit ist eine Frage der konkreten Regierungsverhandlungen.</p>
SPÖ	<p>Einzigster Erfolg der derzeitigen Bundesregierung war die Einführung eines bundesweiten Klimatickets. Das wurde von der SPÖ unterstützt. In Zukunft wird es notwendig sein, den öffentlichen Verkehr auszubauen, attraktiv zu gestalten und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wieder voranzutreiben – so wie es unter SPÖ Verkehrsminister:innen schon einmal der Fall war.</p>
FPÖ	<p>Das Erbe der jetzigen Bundesregierung zeigt sich in der Einschränkung der individuellen Mobilität und der Überförderung des öffentlichen Verkehrs. Diese sogenannte Verkehrswende lehnt die FPÖ entschieden ab. Eine „Wende“ ist nicht notwendig. Vielmehr braucht es eine Weiterentwicklung mit Hausverstand, die auf die Bedürfnisse der Bevölkerung Rücksicht nimmt und sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr berücksichtigt.</p>
GRÜNE	<p>Wir werden auch weiterhin alles tun, um die Verkehrswende in Österreich zügig voranzubringen. Österreich würde eine Vereinfachung der im Verkehrsbereich oft noch schwerfälligen Strukturen guttun. Uns sind hier bereits einige wichtige Verbesserungen gelungen, von den Eisenbahnbehörden bis zur Tariflandschaft im Öffentlichen Verkehr. Daran</p>

	möchten wir konsequent weiterarbeiten.
NEOS	Die Notwendigkeit einer ambitionierten, ganzheitlichen Mobilitätspolitik als wesentlicher Pfeiler der Klimapolitik wird in der nächsten Legislaturperiode um nichts geringer sein als in der aktuellen. So gilt es beispielsweise, die Rekordzahl an Klimagesetzen, die in den letzten Jahren auf europäischer Ebene verabschiedet wurden, umzusetzen. Eine Regierungsbeteiligung von NEOS gibt es nur mit einer zukunftsgerichteten Klima- und Mobilitätspolitik, unabhängig davon wie die exakte Zusammensetzung der Ministerien in Zukunft aussieht.
KPÖ	Die Schaffung eines Klimaministeriums war aus Sicht der KPÖ eine wichtige Maßnahme. Dieser Weg sollte fortgesetzt werden.
KEINE	Klima und Verkehr sind eng zusammenhängende Themen, immerhin ist der Verkehrssektor klar hauptverantwortlich für die österreichischen Treibhausgas-Emissionen. Das vereinte Ressort würden wir also beibehalten. Aber auch beispielsweise Gesundheit und Verkehr sind stark miteinander verbunden und benötigen eine entsprechende Abstimmung, bei der die Bevölkerung vertreten wird anstatt parteipolitischer Strategie und Lobbying-Interessen. Und damit die Bevölkerung wirklich vertreten wird, soll sie beispielsweise auch in Form von Bürger:innenräten mit bindenden Ergebnissen direkt eingebunden werden – auf allen Ebenen, vom Bund bis zu individuellen Gemeinden.
BIER	[keine Antwort]
LMP	Die politische Steuerung eines ökologisch verträglichen Modal Splits kann und darf nicht erst bei Fragen des Verkehrs im engeren Sinn beginnen, sondern setzt eine vorausplanende Wirtschaftspolitik, eine über die Bundesländer hinaus koordinierte Raumordnung sowie eine Fülle von Änderungen in materiellen Gesetzen voraus.  Die Grundlagen dafür sind zum Teil schon vorhanden:  * Es ist bekannt, dass eine Reihe von Förderungen bzw. steuerrechtlichen Begünstigungen der Erreichung ökologischer Ziele entgegenstehen (z.B. PendlerPauschale, landwirtschaftliche Förderungen etc.).  * Die ÖROK hat taugliche Grundlagen betreffend die Erreichbarkeit von verschiedenen Orten / Regionen mit dem ÖV erstellt. Diese Modelle sollten Grundlage jeder Förderung sein und damit für die Gebietskörperschaften einen Anreiz zur Schaffung attraktiver Verbindungen im ÖV erzeugen.  * Seitens des Wirtschaftsressorts gibt es Pläne betreffend die Vorkommen von transportintensiven Rohstoffen wie Schotter etc. Diese Pläne sollten als Grundlage für verpflichtende Regelungen betreffend Bezug von Rohstoffen bei einem der drei

nächstgelegenen Standorte sein. Das „Spazierenfahren“ mit Schwerlastern belastet die Infrastruktur überproportional (exponentiell) und ist für die Wohnbevölkerung besonders belastend.

\* Attraktive Verbindungen und Konditionen müssen sowohl in Güterverkehr als auch im Personenverkehr rasch und entschlossen ausgebaut werden; eine Einbindung von Verkehrsvereinen etc. Ist sicherzustellen.

## **Kinderrechte und Generationengerechtigkeit**

Die Folgen von Umweltzerstörung und Klimaerhitzung sind für jeden heute erwachsenen Menschen unübersehbar, und das sogar innerhalb der eigenen Lebenszeit.

Jede heute geplante Infrastruktur hat Auswirkungen auf Generationen und bewirkt schlimmstenfalls, dass Menschen schon in wenigen Jahrzehnten endgültig ihrer Lebensgrundlagen beraubt sein werden.

In heutigen Genehmigungsverfahren werden mit üblichen Planungshorizonten über wenige Jahre solche mittel- bis langfristigen Schadwirkungen ausgeblendet und bleiben daher weitgehend unberücksichtigt<sup>1</sup>. Tatsächlich aber müsste bei jedem einzelnen Infrastrukturprojekt darauf geachtet werden, dass dieses auch über Generationen hinweg einen überwiegenden Nutzen zeitigt.

***Frage 2: Wie stellen Sie sicher, dass Ihre Entscheidungen die Interessen heutiger Kinder und kommender Generationen wahren? Bitte gehen Sie dazu insbesondere auf Ihren Umgang mit jenen Infrastrukturprojekten ein, die sich in der aktuellen Legislaturperiode lt. erfolgter Evaluierung des Straßenbauprogramms<sup>2</sup> als nicht mehr zukunftsfähig erwiesen haben.***

ÖVP Es liegt auch im Interesse kommender Generationen, dass Österreich für einen starken, zukunftsorientierten Wirtschaftsstandort auch über eine umfassend ausgebaute Infrastruktur verfügt. Daher werden wir uns für eine Vielzahl neuer Infrastrukturprojekte starkmachen. Vom Ausbau des öffentlichen und individuellen Verkehrs über die Weiterentwicklung von Glasfaserleitungen bis hin zur Sicherstellung einer zuverlässigen Energieversorgung – wir arbeiten daran, Österreich zukunftsfit zu machen.

Projekte, die der Gesetzgeber gesetzlich festgelegt hat, sind in einem Rechtsstaat umzusetzen; gerade, wenn es – wie in aktuellen Fällen – um Lückenschlüsse, Kapazitätserweiterungen oder Sicherheitsmaßnahmen geht.

1 [https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2024/04/medium\\_2024\\_01\\_Kinderrechte\\_und\\_Strassenbau.pdf](https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2024/04/medium_2024_01_Kinderrechte_und_Strassenbau.pdf)

2 <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/infrastruktur/projekte/evaluierung.html>

SPÖ	<p>Die Beachtung von Umweltinteressen sind bei sämtlichen Großprojekten durch die Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung gewährleistet. Diese Form des Verwaltungsverfahrens bietet enorme rechtliche Möglichkeiten für die Parteien dieses Verfahrens und weist einen sehr breiten Parteienbegriff auf. Damit ist gewährleistet, dass nicht nur direkte Anrainer:innen, sondern auch NGOs und Bürger:inneninitiativen ihre Interessen breitest möglich geltend machen können. Letztlich beruht die Umsetzung eines Straßeninfrastrukturvorhabens auf einer demokratischen Einigung und der Beschlussfassung dieses Projektes durch ein Gesetz. Ein einseitiges Abgehen durch die Verwaltung bzw. durch ein Organ ist verfassungsrechtlich höchst bedenklich.</p>
FPÖ	<p>Die Österreicher alleine werden das „Weltklima“ nicht retten können. Eine Deindustrialisierung lehnen wir deshalb entschieden ab. Unabhängig davon ist ein verantwortungsvoller Umgang mit den Ressourcen sinnvoll und notwendig. Die FPÖ ist historisch gesehen die erste Umweltpartei, allerdings ohne Panikmache.</p>
GRÜNE	<p>Generationengerechtigkeit muss langfristig gedacht werden, auch auf Verkehrs- und Infrastrukturpolitischer Ebene. Deshalb sind uns Grünen die Klimachecks auch so wichtig. Es braucht entsprechende Konzepte und finanziell-budgetäre Festlegungen vom Mobilitätsmasterplan über Fachstrategien bis zum Zielnetz 2040 und den Rahmenplänen für die Bahn – inklusive Finanzierungsvereinbarungen. Bei der Evaluierung von Straßenprojekten wollen wir weiter den notwendigen rechtsstaatlichen Weg gehen. Vorhaben, die wegen unzureichender strategischer Umweltprüfungen EU-widrig in diesen Anhang des BStG gelangt und daher gar nicht genehmigungsfähig sind, sollen nicht realisiert werden.</p>
NEOS	<p>Die Interessen der zukünftigen Generationen werden im politischen Entscheidungsfindungsprozess nur allzu oft ignoriert. Zwar gibt es Instrumente wie die Wirkungsorientierte Folgenabschätzung mit Kinder- und Jugendfokus, die dafür sorgen sollen, dass neue Gesetzesvorschläge auf ihre Auswirkungen auf Kinder und Jugendliche hin untersucht werden, das ist aber in den meisten Fällen komplett zahnlos, wie eine Analyse der Kinder- und Jugendanwaltschaft gezeigt hat, und kommt in vielen Fällen - wenn es sich nicht um eine Regierungsvorlage handelt - gar nicht zur Anwendung. Wir wollen dafür sorgen, dass langfristiges Denken in allen Aspekten der Regierungsarbeit eine wichtige Rolle spielt, z.B. mit einem verbindlichen Jugendcheck und einer Zukunftsquote für das Budget.</p>
KPÖ	<p>Neue Straßen schaffen mehr Verkehr. Auch wenn Autos, unabhängig vom Antrieb, nicht ganz aus unserem Leben verschwinden werden, so steht doch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und seiner Infrastruktur im Mittelpunkt unserer Politik. Die KPÖ wird sich daher bei Infrastrukturprojekten immer für einen Ausbau des Schienennetzes einsetzen. Dabei dürfen allerdings nicht nur die großen Fernverbindungen unterstützt werden, wichtig sind vor allem</p>

	auch lokale Linien.
KEINE	<p>Politik denkt derzeit maximal bis zum Ende einer Legislaturperiode. Die Interessen kommender Generationen können aber nur dann vertreten werden, wenn dieser Horizont massiv erweitert wird und Visionen für die Zukunft entwickelt werden; Visionen, in denen das Wohl von Mensch, Tier und Planet über Profit steht.</p> <p>Im Verkehrssektor brauchen wir gesetzliche Rahmenbedingungen für eine grundsätzliche Priorisierung von Öffi- und Radverkehr statt Autoverkehr. Gleichzeitig muss neue Bodenversiegelung massiv eingeschränkt werden. Neue Großprojekte dürfen nur dann realisiert werden, wenn sie diesen Vorgaben dienen.</p> <p>Diese Einschätzung muss von unabhängigen Expert:innen gemeinsam mit der Bevölkerung (Bürger:innenräte) getroffen werden, ohne Einfluss durch Autoindustrie und Öllobbys. Entsprechend sehen wir beispielsweise die Absage der Lobau-Autobahn positiv.</p>
BIER	[keine Antwort]
LMP	<p>Bei allen künftigen Vorhaben sind verpflichtend Kinder- und Jugend-Anwaltschaften einzubinden.</p> <p>Hinsichtlich der bestehenden Infrastruktur sollte eine Prioritäten-Reihung der besonders dringend zu erneuernden oder zu verbessernden gemeinsam mit Fachleuten, Schulen, Elternvertretungen usw. erstellt und sukzessive realisiert werden.</p>

### **Menschliche Sicherheit und Gesundheit**

In den vergangenen Jahrzehnten hat eine autozentrierte Siedlungsentwicklung vielerorts dazu geführt, dass der Stellenwert des Menschen hinter jenen des Automobils gerückt ist<sup>3</sup>.

Im Kopf so mancher Menschen ist die Verlustangst um den Parkplatz vor der Haustüre teils immer noch größer als die Sorge um die Gesundheit und das Wohlbefinden für sich und ihre Mitmenschen. Für einen bloß vermeintlichen persönlichen Nutzen nehmen wir aber in Wirklichkeit in Kauf, selbst zu Gefährdeten und Geschädigten der Mentalität unserer automobilen Mitmenschen in der Nachbarschaft zu werden, die auf dieselben falschen Werbeversprechen einer Freiheit auf vier Rädern hereinfallen.

Aktuelle Studien zeigen inzwischen einen alarmierenden Anstieg an Krebserkrankten bei den Jungen<sup>4</sup>. Schon heute sind in Österreich und Europa rund 10% aller Krebsfälle auf Umweltverschmutzung

3 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-10/verkehrspolitik-kinder-eltern-autos-schulweg>

4 <https://www.krone.at/3330759>

zurückzuführen<sup>5</sup>; allem voran steht hier die Kontaminierung unserer Atemluft und unserer Nahrungskette über Boden und Wasser durch Schadstoffemissionen aus dem motorisierten Straßenverkehr<sup>6</sup>.

Selbst ausgewiesene Fachleute warnen inzwischen sogar von einem Desaster, wenn sich die Faktenlage weiter verdichtet, wonach die massenweise aus dem motorisierten Straßenverkehr herrührenden Mikro- und Nanopartikel Krebs im menschlichen Körper begünstigen<sup>7</sup>.

Temporeduktion im motorisierten Straßenverkehr ist von der Unfallprävention bis zur Schadstoff- und Lärmentwicklung die wirksamste und kosteneffizienteste Einzelmaßnahme, um die Gesundheit und das Leben von Menschen zu schützen<sup>8</sup>.

**Frage 3: Mit welchen politischen Mitteln werden Sie den Austrag von straßenverkehrsbedingten Abrieben eindämmen?**

ÖVP	Die Feinstaubbelastung in Österreich ist rückgängig. Auch hier sollte auf die Entwicklung neuer Technologien gesetzt werden.
SPÖ	Die SPÖ tritt für eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs ein, um die negativen Folgen des motorisierten Individualverkehrs so gering wie möglich zu halten. Diesbezüglich wurde ein Bundesverkehrszielegesetz vorgelegt, in dessen Mittelpunkt die zur Verfügungstellung von zeitnahe öffentlichem Mikro- und Nahverkehr steht. Die schwarz-grüne Regierung hat diesem Vorschlag der SPÖ nicht zugestimmt.
FPÖ	Die in der Vorbemerkung der Frage indizierten Schuldzuweisungen an einzelne Bevölkerungsgruppen lehnen wir strikt ab. Unabhängig davon ist eine bewusste Nutzung von Verkehrsmitteln sinnvoll und nicht jeder Weg muss mit dem Auto zurückgelegt werden. Staatliche Autofahrverbote oder ähnliches sind jedoch abzulehnen.
GRÜNE	Mehr Bahn-, Öffi- und Radverkehr wirkt grundsätzlich gegen die Gesundheitsgefahr Abrieb. Mit dem Klimaticket, verstärktem Bus- und Zugsangebot, der Ver-27-fachung der Bundesgelder für den Rad- und Fußverkehrs-Infrastruktur und Rekordbudgets für Öffi-Infrastruktur sind uns hier bereits große Schritte gelungen. Diese wollen wir fortsetzen. Im Straßenverkehr selbst hilft wirksame Temporeduktion auf allen Ebenen. Bereits durchgesetzt haben wir Erleichterungen für Tempo 30 für Gemeinden samt wirksamer Kontrolle. Dies wollen wir auch für andere

5 <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-burden-of-cancer/beating-cancer-the-role-of-europes>

6 <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/SBI/5215/>

7 <https://youtu.be/D88PDZmzrWg?si=cPZwDGLyjmZcojJA>

8 <https://www.openpetition.eu/!tslr>

	<p>Straßenkategorien, etwa Autobahnabschnitte in Siedlungsnähe ausweiten.</p>
NEOS	<p>NEOS hat die Vereinfachung von Tempo 30 in Gemeinden begrüßt und besonders aus Sicherheitsgründen treiben lokale Ortsgruppen diese Forderung auch immer wieder stark voran. Auch die Förderung von öffentlichem Verkehr kann diese Abriebe so gesehen reduzieren und immer neue Erkenntnisse über Gesundheitsfolgen verschiedenster Materialien führen zu mehr Innovation in der Materialtechnik und damit hoffentlich zu einer zusätzlichen Reduktion des Abriebs.</p>
KPÖ	<p>Wir sprechen uns für eine Herabsetzung des Tempolimits im Ortsgebiet auf 30 km/h sowie für ein niedrigeres Tempolimit auf der Autobahn aus. Beim Reifenabrieb müssen internationale Vorgaben für die Reifenhersteller eingeführt werden.</p> <p>Außerdem setzen wir auf Vermeidung: Rascher Ausbau des Öffis und Aufbau eines dichten Netzes von Zubringerbussen zur Bahn. Des Weiteren regelmäßiges Angebot im Bus und Bahnverkehr auch in der Nacht und in der Freizeit, damit das eigene Auto weitgehend stehen bleiben kann. Gleichzeitig soll die Freifahrt mit den Öffis eingeführt werden. Das schafft zusätzlich gesellschaftspolitisch sinnvolle Arbeitsplätze in den Regionen.</p>
KEINE	<p>Ein generelles Tempolimit von 100 auf der Autobahn, 80 auf der Landstraße, und 30 im Ortsgebiet, hätte massive Vorteile – von Reifenabrieb über Treibhausgasemissionen bis zum Unfallrisiko; abgesehen von der steigenden Lebensqualität durch die Lärm- und Stressreduktion neben Straße und Autobahnen. Noch dazu ist diese Forderung derart leicht umsetzbar, dass jeder Tag ohne eine überarbeitete Rechtslage als ein massives politisches Versagen gewertet werden muss.</p> <p>Noch besser als langsamere Autos sind natürlich weniger Autos – und mehr Fahrräder. Daher soll gleichzeitig die generelle Verkehrswende massiv vorangebracht werden, mit einem visionären Plan für die Zukunft und sofortigen großen Eingriffen für die Gegenwart. Denn das Radfahren hat im Vergleich zu Autos sogar positive Wirkungen auf die Gesundheit, sofern eine sichere Infrastruktur gegeben ist.</p>
BIER	<p>[keine Antwort]</p>
LMP	<p>Gesundheitlich sowie ökologisch bedenkliche Abrieb-Stoffe aus dem Straßenverkehr werden sich nur im Zuge einer ökologisch und gesundheitspolitisch ausgerichteten Verkehrspolitik (siehe Frage 1) erreichen lassen. Überdies müssen Stoffe, deren Schädlichkeit erwiesen ist, tunlichst auch auf europäischer Ebene und in Österreich zurückgedrängt und verboten werden. Das gilt nicht nur für Abrieb-Partikel, sondern auch für die Ausbringung gefährlicher Streusalze. Es gibt ungefährlichere Alternativen, die teurer sind. Das muss uns die Verbesserung der Gesundheit wert sein!</p>

## **Alltag der kurzen Wege und regionale Wertschöpfung**

Attraktive weltverbundene Siedlungsräume mit vielfältigem Freizeitangebot und mit Beschäftigungsmöglichkeiten in der Region sind das Fundament für sozialen Wohlstand und einen Alltag der kurzen Wege. Durch Schaffung und Sicherstellung von kurzen Lieferketten bis hin zur kleinräumigen Kreislaufwirtschaft entsteht eine resilientere Wirtschaft, von der wir alle profitieren.

### ***Frage 4: Welche Maßnahmen planen Sie, um den Übergang von einem Alltag der langen Wege beim Güter- und Personenverkehr zu einem Alltag der kurzen Wege zu schaffen?***

ÖVP	<p>Wir setzen auf die Entwicklung differenzierter Mobilitätspläne für die unterschiedlichen Transportbedürfnisse von öffentlichem Verkehr über Transport bis zur Luftfahrt. Dabei sind die unterschiedlichen Ausgangslagen und Ansprüche im urbanen und ländlichen Raum zu berücksichtigen. Der Mobilitätsbedarf im nicht dicht besiedelten Raum muss genau erhoben werden, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu entwickeln. Der Verkehr muss gesamthaft gedacht werden, so öffentlicher Verkehr auch inklusive Fußgänger oder Radfahrer.</p> <p>Wir setzen uns dafür ein, dass im ÖBB-Rahmenplan Vorkehrungen getroffen werden, damit die Digitalisierung der Schiene mehr Kapazitäten für den Güterverkehr ermöglicht. Österreich soll eine zentrale Schnittstelle im europäischen Bahnverkehr werden, um wirtschaftliche Vorteile und verbesserte Anbindungen zu realisieren.</p> <p>Wir sind Verfechter der Wahlfreiheit, gerade auch in Sachen Mobilität. Unsere Vision ist eine Gesellschaft, in der jede/r Bürger/in selbstbestimmt entscheiden kann, welches Verkehrsmittel sie/er präferiert – sei es öffentlicher Verkehr, das Auto, das Fahrrad oder die eigenen Füße.</p>
SPÖ	<p>Aus Sicht der SPÖ ist es notwendig, dass Handelsunternehmen, Einkaufszentren und Unternehmen ab einer bestimmten Größe unmittelbar an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind. Letztlich wird eine entsprechende Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs nur über ein verstärktes öffentliches Angebot möglich sein.</p>
FPÖ	<p>Regionalität ist ein wichtiger Faktor, sowohl für die Umwelt als auch für den sozialen Zusammenhalt. Eine entsprechende Bewusstseinsbildung und Förderung wäre daher sinnvoll.</p>
GRÜNE	<p>Unser Zielbild des "Mobilitätsmasterplans 2030" formuliert es so: Lokales Wirtschaften, eine bedürfnisorientierte Siedlungsentwicklung und die Stärkung von Stadt- und Ortskernen ermöglichen kurze Wege, die bequem zu Fuß oder mit dem Rad oder in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Damit ist der Rahmen für die nötigen</p>

Maßnahmen bereits skizziert: Kompaktere, nicht mehr autozentrierte Orts- und Stadtentwicklung, Aufwertung des Zufußgehens und Radfahrens, beste Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehrsangebot samt Mikro-ÖV. Generell ist auch die Stärkung der Kreislaufwirtschaft - neben der Änderung des Konsumverhaltens - ein zentraler Lösungsweg. Unsere Kreislaufwirtschaftsstrategie gibt klar die Richtung vor und nennt die nötigen Maßnahmen. Von mehr Biolandwirtschaft und regionalen Bio-Lebensmitteln bis zum von uns umgesetzten Reparaturbonus und den Energiegemeinschaften, konnten wir bereits einiges im Sinn kleinräumigerer Kreisläufe umsetzen. Beim zentral wichtigen Eindämmen von Zersiedlung und Bodenverbrauch hat der Widerstand der laut Verfassung Zuständigen die Notwendigkeit einer Bundesraumordnung und steuerlicher Reformen erneut bestätigt.

NEOS NEOS setzen sich beispielsweise für Maßnahmen zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft ein, die ein integrativer Bestandteil von Produktionsprozessen werden soll. Außerdem benötigen wir auf nationaler Ebene eine durchdachte Raumplanung, um die weiträumige Zersiedelung aufzuhalten und lokale Ortszentren zu stärken. Dazu beitragen soll die schrittweise Umwandlung der Pendlerpauschale in ein zielgerichtetes soziales Konzept zur Regionalförderung im Rahmen einer Steuerreform. Ebenso müssen die Standortbedingungen in Österreich verbessert werden, indem wir bestehende Bürokratiehürden abbauen und finanzielle Entlastung für Unternehmer:innen schaffen.

KPÖ Wir schlagen folgende Punkte vor:

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

Rechtlichen Rahmen schaffen, dass Radschnellverbindungen auf diesen Straßen errichtet werden können.

Bevorrangung von Radstrecken bei Neu- bzw. Umbauten

	- logistische Maßnahmen zur Ermöglichung der leichteren Enteignung von Grundstücken zum Bau von Gehund Radwegen
KEINE	<p>Diese Frage lässt sich nur mit einem gesamtgesellschaftlichen Blick beantworten. Warum ist es derzeit profitabel, Güter über absurde Strecken zu transportieren und für billigste Langstreckenflüge zu werben? Warum stellen wir den Profit von solchen Unternehmen über die Grundbedürfnisse von Mensch, Tier und Planet? Dieses Problem muss systemisch behoben werden.</p> <p>So müssen wir (wieder) dafür sorgen, dass Unternehmen dort entstehen, wo die Menschen leben und arbeiten wollen und nicht dort, wo die Unternehmen die günstigsten Grundstücke für ihre Firmen erwerben. Für uns ist klar, dass wir eine regionalere und kleinteiligere Wirtschaft wollen, bei denen die Menschen und die KMUs im Mittelpunkt stehen.</p> <p>Gleichzeitig braucht es natürlich auch sofortige Maßnahmen: Beispielsweise eine starke Besteuerung von Kerosin und ein Importstopp von Waren und Gütern, die nicht nach österreichischen Arbeits-, Sozial- und Umweltstandards produziert wurden.</p>
BIER	[keine Antwort]
LMP	<p>Kürzere Transportwege und eine Betonung regionaler Wertschöpfung lassen sich in Teilbereichen mit Maßnahmen auf einfachgesetzlicher Ebene fördern, gesamtwirtschaftlich jedoch nur mit neuen und geänderten Grundrechten.</p> <p>Solange es kein Grundrecht auf Gesundheit gibt (wurde im Rahmen des ÖsterreichKonvents ernsthaft diskutiert, aber nicht realisiert) und solange der freie Warenverkehr ein europäisches Grundprinzip darstellt, sind allgemeine Regelungen im Sinne von allgemein verpflichtenden Reduktionen von Fahren kaum umzusetzen.</p> <p>Allerdings könnten und sollten z.B. Baubewilligungen für neue Wohn- oder Industrieviertel daran gebunden sein, dass jeweils adäquate Anbindungen an den ÖV Grundvoraussetzung sind. Ebenso ist es heute schon möglich, aus Gründen des Umweltschutzes Verkehre in bestimmten Gegenden (Luftschutz, Wasserschutz, Lärmschutz) zu beschränken. Das wird tendenziell zu einer Reduktion von Verkehren führen. Auch Tiertransporte sollten zum Schutz der Tiere grundsätzlich nur bis zum nächstgelegenen Schlachthof zulässig sein.</p>

### **Vermeidung von Mobilitätsarmut**

Menschen ohne eigenes Kraftfahrzeug oder ohne Führerschein werden v.a. im ländlichen Raum massiv diskriminiert, Abwanderung und Ortssterben sind die Folge.

**Frage 5: Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um Mobilitätsarmut zu reduzieren und möglichst vielen Menschen insbesondere in infrastrukturschwachen Regionen ein weltverbundenes Leben ohne eigenes Kraftfahrzeug zu ermöglichen?**

<p>ÖVP</p>	<p>Mit dem Klimaticket haben wir ein attraktives Angebot für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr geschaffen. Dieser Umstieg soll durch weitere Maßnahmen noch attraktiver gestaltet werden. Das Angebot entscheidet, ob Pendler öffentlich oder mit dem Auto fahren. Wesentlich für die Öffi-Wahl ist etwa die erforderliche Zeit für das Zurücklegen der gewünschten Strecke. Mikro-ÖV-Systeme spielen für den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, insbesondere im ländlichen Raum, eine besondere Rolle; besonders wenn es um die „letzte Meile“ geht.</p> <p>Mobilität ist ein Grundbedürfnis und darf nicht zur sozialen Frage werden - weder in der Stadt noch am Land. Die Integration von KI in den Mobilitätssektor eröffnet zahlreiche Möglichkeiten zur Optimierung und Individualisierung von Transportlösungen. Eine umfassende und diversifizierte Infrastruktur, die regionale Bedürfnisse berücksichtigt, ist für uns essentiell. Sie bildet das Fundament für die Vielfalt an Verkehrsmitteln, einschließlich Straße, Schiene, Rad- und Fußwege, aber auch Luftfahrt, Schifffahrt, und Seilbahnwesen, die für Österreich prägend sind.</p>
<p>SPÖ</p>	<p>Im ländlichen Raum ist für jede Gemeinde ein Taktfahrplan verbunden mit einem öffentlichen Verkehrsmittel, das zumindest tagsüber im Halbstundentakt geführt wird absolut notwendig. Nur ein Klimaticket zur Verfügung zu stellen, reicht nicht aus. Mehr dazu auch im „Herz und Hirn“-Plan des SPÖ-Bundesparteivorsitzendem Andreas Babler: <a href="http://www.spoe.at/mit-herz-und-hirn">www.spoe.at/mit-herz-und-hirn</a></p>
<p>FPÖ</p>	<p>Individualverkehr darf nicht zum Luxus werden. Insofern ist die von der aktuellen Bundesregierung verordnete Autofahrerabzocke abzulehnen und rückgängig zu machen.</p>
<p>GRÜNE</p>	<p>Das laufend weiterentwickelte Klimaticket ist ein Meilenstein für leistbare Mobilität für alle und eine wichtige Alternative zum teuren Kfz für möglichst viele Menschen, nicht zuletzt auch durch die vom Bund zusätzlich für regionale Tarifmaßnahmen und Angebotsausbau eingespeisten Mittel von über 200 Mio. Euro jährlich. Für die Bekämpfung der Mobilitätsarmut wirken weiters der rasche Ausbau des Öffentlichen Verkehrs, die Lösung der Letzten Meile (Grundversorgung in der Fläche mit Mikro-ÖV, wo Bus oder Bahn überdimensioniert wären) und mehr Platz und Stellenwert für die Aktive Mobilität mit Radfahren und Zuzußgehen als die zentralen Hebel. Beispiele wie Vorarlberg zeigen anschaulich, dass sich mit diesem Maßnahmenmix das „Ausrinnen des ländlichen Raums“ verhindern lässt. Daneben geht es um fiskalische Maßnahmen, wie einen höheren Verkehrsabsetzbetrag samt höherer Negativsteuer für Wenigverdienende, ein auch für den Umweltverbund weit faireres</p>

	Kilometergeld oder die bessere steuerliche Förderung von Fahrgemeinschaften.
NEOS	<p>Aus Sicht von NEOS ist klar: In der öffentlichen Mobilität darf es keine Grenzen mehr geben. Es müssen auch die letzten Kilometer ohne eigenes Auto zurückgelegt werden können. Deswegen reformieren wir die ASFINAG weg von einer Autobahnagentur hin zu einer Mobilitätsagentur, damit vorhandene Mittel in sinnvolle Mobilitätsinfrastruktur investiert werden können. Hierzu zählt nicht nur ein Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel im städtischen und ländlichen Bereich, sondern vor allem auch eine vernetzte Mobilität, die nahtlos ineinandergreift. Ein Grund, warum viele auf ihren PKW angewiesen sind, ist die Zersiedelung und die damit einhergehenden weiten Wege für Grundbedürfnisse wie Wohnen, Freizeit, Versorgung oder Bildung. Es bedarf daher einen grundsätzlichen Paradigmenwechsel bei der Stadt- und Raumplanungspraxis, um klimaschonenden Mobilitätsformen entsprechenden Platz einzuräumen.</p>
KPÖ	<p>Wir wollen mittelfristig kostenlosen öffentlichen Verkehr für die Menschen, die in diesem Land leben.</p> <p>Weitere Maßnahmen sind zum Beispiel die Stärkung der Öffis vor allem in noch bestehenden zeitlichen Lücken und Wochenendlöchern und die Verbesserung der Zubringerbusse zur Bahn als Rückgrad um flächendeckend ohne Auto mobil sein zu können. Außerdem die Förderung der Sharingkultur durch ein österreichweites Radverleihsystem inkl. Lastenradverleih innerorts – neben einem Ausbau von CarsharingAngeboten zum Beispiel an Bahnhöfen.</p>
KEINE	<p>Die Angewiesenheit auf das Auto ist die Folge von jahrzehntelangen politischen Fehlentscheidungen und sie</p> <p>ist mittlerweile so stark, dass Alternativen kaum mehr vorstellbar sind. Sie wird durch die Auto- und</p> <p>Ölindustrie getrieben und durch Rückkopplungen mit anderen Wirtschaftsinteressen wie Gewerbezentren, die rein auf Autopendelrouten ausgelegt sind, verstärkt. An entsprechend vielen Schrauben muss gedreht werden, um vom motorisierten Individualverkehr loszukommen: Von visionären gesetzlichen Vorgaben bei der Verkehrsplanung über Leerstandabgaben und eine Verschiebung der Flächenwidmungskompetenz bis hin zu härteren Gesetzen bei Transparenz und Lobbying in der Politik.</p> <p>Ziel muss sein, dass die wichtigsten Strecken zu Fuß erreichbar sind und alle anderen alltäglichen Erledigungen schnell und sicher mit dem Fahrrad getätigt werden können. Für größere Strecken soll kostenloser und lückenloser öffentlicher Verkehr das Ziel sein. Das Auto muss die Ausnahme, nicht die Regel sein. Um aber auch diese Ausnahmen inklusiver zu gestalten, sollen öffentliche Sharingmodelle für (Elektro-)Autos, (Elektro-)Fahrräder, (Elektro-)Transporträder, usw. in allen Ballungszentren zum Selbstkostenpreis geschaffen</p>

	werden. Dies gilt insbesondere für Städte; aber auch am Land können solchen Mobilitätsangebote viel ändern.
BIER	[keine Antwort]
LMP	<p>Mobilität darf kein Privileg der Menschen in Ballungsräumen sein. Allerdings können (und sollen!) nicht alle regionalen Unterschiede politisch ausgeglichen werden.</p> <p>Individuelle Präferenzen – es gibt Menschen, die lieber Ruhe und Abgeschiedenheit wollen und andere, die ganz bewusst nur in besonders belebten Zonen leben und wohnen wollen – sind zu beachten.</p> <p>Echte Mobilitätsarmut muss mit den jeweils regional adäquaten Mitteln verhindert werden. Das können z.B. günstige oder kostenlose Ruf-Taxi-Dienste sein oder die Förderung von Fahrgemeinschaften, Werksverkehre für Arbeitskräfte usw.</p>

### **Rechtsstaatlichkeit in UVP-Verfahren**

Der Schutz unserer Lebensgrundlagen kann nur durch Wahrung des Rechts auf wirksame Beschwerde gewährleistet werden.

In Österreich wird aber bis heute Projekten Umweltverträglichkeit bescheinigt, die dieses Attribut unter keinen Umständen verdienen<sup>9</sup>. Unzulänglichkeiten in den nationalen UVP-Verfahren haben mittlerweile dazu geführt, dass die EU gegen Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat<sup>10</sup>.

***Frage 6: Wie werden Sie Rechtsstaatlichkeit und wirksamen Menschen- und Umweltschutz bei Infrastrukturprojekten sicherstellen, insbesondere auch in jenen Fällen, die offenbar Anlass für die EU waren, ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich einzuleiten?***

ÖVP	Wir bekennen uns, die Klimaziele konsequent zu verfolgen und unterstützen umweltfreundliche Initiativen. Dabei gewährleisten wir, dass wirtschaftliche, soziale und regionale Aspekte in Einklang bleiben. Durch kontinuierliche Verbesserung und Innovation reduzieren wir Emissionen und tragen zu einem nachhaltigen und ökologischen Europa bei.
SPÖ	Aus heutiger Sicht erscheint das österreichische Verwaltungsverfahren in Form der Umweltverträglichkeitsprüfung und in der vorgelagerten sogenannten strategischen Prüfung (für Verkehrsinfrastrukturprojekte) als sehr parteienfreundlich, da unter anderem auch der

9 <https://www.verkehrswende.at/2023/04/20/wachtelkoenigs-erkenntnis/>

10 [https://austria.representation.ec.europa.eu/news/europaische-kommission-fordert-osterreich-zur-einhaltung-von-eu-umweltrecht-auf-2024-04-24\\_de](https://austria.representation.ec.europa.eu/news/europaische-kommission-fordert-osterreich-zur-einhaltung-von-eu-umweltrecht-auf-2024-04-24_de)

	<p>Parteienbegriff sehr ausgeweitet ist. Von Seiten der SPÖ wurde die Anwendung dieser Verfahren immer forciert. Etwaige Problemstellungen, die unter der türkis-grünen Regierung aufgetreten sind, bedürfen einer raschen Lösung.</p>
FPÖ	<p>UVP-Verfahren müssen so gestaltet werden, dass Infrastrukturprojekte nicht unnötig verzögert werden können. Gleichzeitig müssen berechnete Bürgeranliegen berücksichtigt werden.</p>
GRÜNE	<p>Die Grünen treten seit jeher für die wirksame und korrekte Verankerung und Anwendung sowie für die laufende Verbesserung der UVP (und auch der SUP/strategischen Prüfungen) ein. Mit der UVP-Novelle 2023 wurden neben verbessertem Rechtsschutz mehrere inhaltliche Fortschritte erzielt, etwa mehr Bodenschutz durch verpflichtendes Bodenschutzkonzept und vertiefte Prüfpflicht für Einkaufszentren, Business Parks und Großparkplätze auf der grünen Wiese durch niedrigere UVP-Schwellenwerte. Das Mahnschreiben der EU-Kommission vom Frühjahr 2024 betrifft wichtige Themen, wie die Prüfung der Auswirkungen der kumulierten Umwelteffekte in Zusammenhang mit anderen Projekten und die Berücksichtigung von empfindlichen Gebieten wie Feuchtgebieten, ufernahen Bereichen, Flussmündungen, Bergregionen und Waldgebieten bei der UVP-Einzelfallprüfung. Dieses Mahnschreiben wird derzeit vom BMK evaluiert. Wir wollen in der kommenden Legislaturperiode alle nötigen weiteren Reformen für optimalen Schutz von Raum, Umwelt und Anrainer:innen einleiten.</p>
NEOS	<p>NEOS unterstützen Maßnahmen, die zu einer Beschleunigung von UVP-Verfahren führen. Vor allem bei Infrastrukturvorhaben im Energiebereich sehen wir Handlungsbedarf. Dabei muss selbstverständlich die Wahrung aller Verfahrensrechte gewährleistet bleiben. Europarechtliche Vorgaben sind dafür natürlich natürlich konsequent einzuhalten.</p>
KPÖ	<p>UVP-Verfahren müssen auch die langfristige Perspektive des Klima- und Umweltschutzes stärker einschließen. So kann es zum Beispiel möglich sein, dass ein Eisenbahnprojekt kurzfristig umweltschädlich ist, langfristig aber unsere Lebensgrundlagen durch klimafreundliche Mobilität sicherstellt.</p> <p>Außerdem braucht es mehr Personal zur Abwicklung von UVP-Verfahren, um die Bearbeitungszeit und die Qualität der Prüfung zu verbessern.</p>
KEINE	<p>Das österreichische Recht muss natürlich schnellstmöglich an die Vorgaben des EU-Umweltrechts angepasst werden. Zudem sind unsere derzeitigen UVP-Verfahren enorm viel Bürokratie mit wenig Wirkung. Moderne Umweltprüfungen sollten aktuelle gesellschaftliche Herausforderungen wie die Nachhaltigkeitsziele und den Klimaschutz in den Vordergrund stellen, aber auch soziale Aspekte verstärkt beleuchten. Klimaschutz und Naturschutz müssen im Einklang sein und die Bevölkerung soll von Beginn an miteinbezogen werden, nicht erst im Falle einer Beschwerde. Auch der produktive Einsatz der Digitalisierung muss</p>

	eine Rolle spielen.
BIER	[keine Antwort]
LMP	<p>Wirksamer Schutz von Menschen und der Umwelt bei Verkehrsinvestitionen wird sich nur erreichen lassen, wenn die bestehenden Instrumente auch EU-Ebene (Vertragsverletzungsverfahren) nachgeschärft werden und wenn diejenigen, die ein derartigen Verfahren provozieren, auch die Konsequenzen zu tragen haben. Aufgrund des föderalistischen Aufbaus Österreichs sind Entscheidungen in den Bundesländern zwar oft die Ursache für Beschwerden, die Konsequenzen sind jedoch von der Republik Österreich zu tragen. Eine Bundesstaatsreform ist lange überfällig: Gerade im Naturschutz sind es immer die Bundesländer, die EU-Recht verletzen, aber nicht die Konsequenzen zu tragen haben.</p> <p>Überdies sollten alle Vertragsverletzungen bzw. auch Verletzungen von österreichischen Normen transparent publik gemacht werden, z.B. im öffentlich-rechtlichen Rundfunk und im Fernsehen – und zwar zur besten Sendezeit. Erst wenn die Bevölkerung weiß, welche Fehler begangen wurden, kann das Einfluss auf Wahlen haben.</p>

### **Ressourcen- und Energieverbrauch**

Mit jeder Verkehrsinfrastruktur, jedem Verkehrsmittel und jedem Weg ist ein mehr oder weniger großer Ressourcenverbrauch und Energieaufwand verknüpft, der bei aktiver Mobilität am geringsten und beim Flugverkehr exorbitant ist. Durchschnittlich 50m<sup>2</sup>/Person fürs Wohnen<sup>11</sup> steht vielerorts ein weitaus höherer Flächenbedarf für den Verkehr<sup>12</sup> gegenüber, sogar einzelne Parkplätze sind größer als viele Kinderzimmer<sup>13</sup>. Radfahrende legen bei gleichem Energiebedarf im Vergleich zum durchschnittlichen Verbrenner eine ca. 20-mal höhere Distanz zurück und kommen auch gegenüber dem Elektroauto auf eine etwa 5-fach höhere Reichweite<sup>14</sup>.

### ***Frage 7: Welchen Beitrag werden Sie leisten, um den Menschen eine ressourcen- und energieschonende Mobilität zu ermöglichen?***

ÖVP	Gemäß unserer Klimaverantwortung beabsichtigen wir, heimische Ressourcen für die Produktion von Biokraftstoffen zu nutzen und eine kollaborative Industriestrategie mit allen
-----	---

11 gemäß Auswertung von <https://www.statistik.at/statistiken/bevoelkerung-und-soziales/wohnen/wohnsituation>

12 <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-beim-flaechenverbrauch-des-verkehrs-grosse-unterschiede-zwischen-den-landeshauptstaedten-und-auch-zwischen-den-bezirken>

13 <https://www.klimaaktiv.at/bildung/klimadialog/infografiken/parkplatzkinderzimmer.html>

14 <https://www.verkehrswende.at/effizienzwunder/>

wesentlichen Stakeholdern zu entwickeln. Unsere Ambition ist, dass Österreich bei Innovation wie CO2-freiem Busverkehr oder MaaS („Mobility as a Service“) europaweit führend wird. Hierdurch streben wir die Verringerung von Importen fossiler Treibstoffe, lokale Wertschöpfung, Unabhängigkeit von Drittstaaten, Ökologisierung von Verbrennungsmotoren und die Förderung österreichischen Unternehmertums an.

Angebot, Qualität und Kundeninformation im öffentlichen Verkehr sollen verbessert werden. Leistbare Mobilität ist ein zentrales Anliegen unserer Politik. Preise sowohl für den öffentlichen als auch für den Individualverkehr sollen stabil und nachhaltig sein, um eine inklusive Mobilitätslandschaft zu gewährleisten. Preisstabilität fördert den sozialen Zusammenhalt und die individuelle Entfaltung jedes Einzelnen.

SPÖ

Durch die SPÖ wurde das Bundesverkehrszielegesetz vorgelegt, das ganz klare ökologische Ziele vorgibt und eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs vorsieht. Wir werden uns in Regierungsverantwortung dafür einsetzen, dieses umzusetzen. Bisher wurde es durch die schwarz-grüne Regierung abgelehnt.

Auch der Ausbau von Radwegen in den Städten ist unbedingt notwendig und hat zum Schutz der Radfahrer:innen unter der Beachtung von Verkehrssicherheitsprinzipien zu erfolgen.

Aus SPÖ Sicht ist es notwendig, bei jedem Bahnhof eine Radfahrinfrastruktur (Verleihung, Ladestation, Reparaturmöglichkeit etc.) zu schaffen, da dadurch der Microverkehr gefördert wird und auch die Benutzung der Bahn durch diese Anbindung attraktiviert wird.

FPÖ

Keinem Bürger darf durch Einschränkung der Mobilität seine Freiheit genommen werden. Unabhängig davon ist eine ressourcenschonende Lebensweise zu unterstützen, jedoch durch positive Anreize und nicht durch Zwangsmaßnahmen.

GRÜNE

Elektrisch betriebene Öffis und deren konsequenter Ausbau sowie die Aktive Mobilität sind energieeffizient und zentral für die Lösung. Mit dem günstigen Klimaticket und seinen regionalen Varianten samt Extrageld für mehr Zugs- und Busangebot haben wir beim leistbaren Öffentlichen Verkehr vorgelegt. Das wollen wir fortsetzen. Die aktive Mobilität wollen wir von der StVO bis zum Kilometergeld weiter besser stellen und die in dieser Periode erreichte Ver27fachung der Bundesgelder für Rad und Fuß-Infrastruktur weiter ausbauen.

NEOS

Wie in Frage 5 bereits beschrieben, setzen wir auf auf einen Ausbau der öffentlichen Mobilität, eine ambitionierte Steuerreform und möchten den Ausbau von sicherer und baulich getrennter Fahrradinfrastruktur sowie von Gehwegen vorantreiben. Das langfristige Ziel muss sein, dass Mobilitätsangebote abseits des Pkw eine attraktive Alternative darstellen. Beim Pkw-Verkehr selbst wird durch den Hochlauf von emissionsfreien Fahrzeugen ebenso auf energieeffizientere Antriebstechnologien gesetzt. Wir unterstützen auch in diesem Sinne die europäische Regelung, ab 2035 nur mehr emissionsfreie Pkw neu zuzulassen.

KPÖ	<p>Hier schlagen wir unter anderem folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schaffung von überdachten, beleuchteten Radabstellanlagen, Servicestationen bei öffentlichen Gebäuden, Bahnhöfen, Schulen, Geschäften, ...</li> <li>- Beleuchtung von Schulwegen, Wegen zu den Öffis,... überprüfen und verbessern</li> <li>- Stadt- und Ortsgebiete für Fußgänger*innen attraktiver gestalten (Bäume, Pflanzen, Sitzgelegenheiten, ...), sodass sich die Menschen gerne darin aufhalten</li> <li>- Informationsoffensive Richtung Entscheidungsträger:innen und Bevölkerung</li> <li>- Förderung (strukturell und finanziell) überregionaler Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden</li> <li>- Überarbeitung der StVO zur Förderung des Radfahrens und Zufußgehens</li> </ul>
KEINE	<p>In unserem 100-Schritte-Programm fordern wir eine Generalmobilisierung für Klima und Umwelt, indem monatlich eine Milliarde Euro in den Erhalt unseres Lebensraumes investiert wird. Zum Vergleich: derzeit werden rund eine Milliarde Euro pro Monat allein für Auto-Infrastruktur ausgegeben, und das noch ohne Berücksichtigung der externen Kosten durch beispielsweise Unfälle und Lärm.</p> <p>Neben dem enormen Flächenverbrauch ist der Verkehrssektor in Österreich für fast die Hälfte der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich, entsprechend hoch sollten die Investitionen in diesem Bereich ausfallen. Konkret für den Radverkehr rechnen wir mit rund 100 Euro pro Einwohner:in pro Jahr gegenüber den derzeitigen 12 Euro. Wir nennen es bewusst eine Investition und keine Kosten, denn die zahlreichen positiven Nebenwirkungen des Radverkehrs werden langfristig sogar zu Einsparungen im Vergleich zur derzeitigen Situation führen.</p> <p>Dieses Budget soll für die Entwicklung und Umsetzung eines ambitionierten bundesweiten Gesamtkonzeptes genutzt werden, aber auch individuelle lokale Projekte für eine moderne, ressourcen- und energiesparende Infrastruktur unter Einbindung der Bevölkerung fördern.</p>
BIER	[keine Antwort]
LMP	<p>Welchen Beitrag die Liste Madeleine Petrovic leisten kann, wird davon abhängen ob bzw. in welchem Ausmaß wir Zuspruch aus der Bevölkerung erhalten.</p> <p>Jedenfalls werden bei uns Fragen der Verkehrspolitik, der Raumordnung und des Schutzes der Gesundheit eine zentrale Rolle spielen.</p>

## **Aus Liebe zum Leben**

Lebensgrundlagen zu schützen geht uns alle an. Es braucht vielfältiges Engagement von Menschen, die auch gegen den Widerstand verschiedener Lobbys Maßnahmen durchsetzen, um auch kommenden Generationen einen lebenswerten Planeten zu hinterlassen. Egoistische und Partikularinteressen müssen allseits hintangestellt werden, um die Krisen unserer Zeit zu bewältigen.

**Frage 8: (Weshalb) können sich Ihre Wählerinnen und Wähler am 29. September 2024 bei Ihnen und Ihrer Partei darauf verlassen, dass der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen oberste Priorität hat und nicht noch mehr Verkehr?**

ÖVP	<p>In Anlehnung an den Grundsatz der Wahlfreiheit streben wir an, aktive Mobilität durch optimierte Rahmenbedingungen zu fördern. Wir setzen uns dafür ein, den Anteil der zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu steigern, um eine vielfältige und inklusive Mobilitätskultur zu etablieren. Dazu werden wir etwa die Einrichtung von Mikro-ÖV-Systemen forcieren.</p> <p>Für uns ist Mobilität ein universelles Grundbedürfnis. Jeder soll Zugang zu vielfältigen und leistbaren Mobilitätsformen haben, um seine Lebenswelt in ihrer Gänze zu entdecken und zu gestalten, sei es im privaten, beruflichen oder gesellschaftlichen Kontext. Mobilität ist ein Schlüssel zu vollumfänglicher Partizipation am gesellschaftlichen Leben.</p>
SPÖ	<p>Die SPÖ sieht seit Jahrzehnten den öffentlichen Verkehr als zentrale Maßnahme zur Umsetzung einer umweltfreundlichen und leistbaren Mobilität. Unter SPÖ-geführten Regierungen hat die Attraktivität der Bahn enorm zugenommen. Die Finanzierung des Bahnausbau und der Infrastruktur rund um die Bahn (Stichwort: Bahnhöfe) wurde gesichert.</p> <p>Die SPÖ steht für leistbare, attraktive, öffentliche Verkehrsmittel und die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Eisenbahn. Ebenso wie für Zugverbindungen innerhalb Europas mittels Nachtverkehren.</p> <p>SPÖ-Bundesparteivorsitzender Andreas Babler will mit Herz und Hirn das Leben aller Menschen in Österreich besser machen. Der Kampf gegen die Klimakrise und der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen spielt dabei eine große Rolle.</p>
FPÖ	<p>Unsere Wähler können sich darauf verlassen, dass sich keine Lobby-Gruppen durchsetzen, die für sich in Anspruch nehmen, der großen Mehrheit der Bevölkerung vorzuschreiben, wie sie zu leben haben.</p>
GRÜNE	<p>Ja, sie können sich verlassen. Selbst in einer Koalition mit der ÖVP haben die Grünen mutige Entscheidungen für Klima, Umwelt und Zukunft getroffen, wie etwa die Absage der Lobau-Autobahn und weiterer Straßen durch Naturschutzgebiete oder das „Ja“ zum EU-Naturschutzgesetz. Das spricht für sich. Auch in den Budgetschwerpunkten Bahn, Öffis, Aktive</p>

	<p>Mobilität, mit ökosozialer Steuerung und CO2-Preis und vielen weiteren Erfolgen haben wir Grüne immer für Klima- und Naturschutz in all seinen Facetten gekämpft. Klimaschutz gibt es nur mit den Grünen.</p>
NEOS	<p>Weil NEOS seit seiner Gründung Umwelt und Wirtschaft verbinden. Davon zeugt auch unser ausführlicher Klima-Leitantrag. Wir bekennen uns klar zu den gemeinsamen Zielen auf EU-Ebene und wollen diese bestmöglich in Österreich umsetzen.</p>
KPÖ	<p>Die KPÖ stellt als einzige kandidierende Partei die vorherrschende Profitlogik in Frage. Wenn stattdessen der Mensch in den Mittelpunkt der Politik gerückt wird, steht natürlich auch der Schutz unserer Lebensgrundlagen im Mittelpunkt.</p>
KEINE	<p>Den Protest gegen die derzeitige egoistische Politik tragen wir diesmal direkt im Namen: Keine von denen, den Parlamentsparteien, vertritt uns. Wir haben uns gegründet und treten auch bei dieser Wahl an, weil es uns reicht und weil wir etwas grundlegend Neues im Parlament brauchen.</p> <p>Im Verkehrssektor zeigt sich der Einfluss von jahrzehntelanger politischer Intransparenz, egoistischen Bereicherungen und rein profitorientiertem Denken besonders stark. Im Gegensatz zu den anderen Parteien erkennen wir die systemischen Ursachen für diese Probleme an und haben sowohl eine zukunftsgerichtete Vision als auch einen konkreten Plan, um sie zu lösen.</p>
BIER	<p>[keine Antwort]</p>
LMP	<p>Die Liste LMP ist gegründet worden, um frühere Werte der Grünbewegung wieder hochzuhalten.</p> <p>Ökologisch, basisdemokratisch usw., das sind die Werte, die geeignet sind, eine Politik der Wahrung der Lebensgrundlagen zu sichern.</p> <p>Das ist unser wichtigstes Anliegen.</p>

### Impressum und Kontakt

Verkehrswende.at | ZVR-Zahl: 1946764203

3100 St. Pölten, Saarstraße 1

Email: [info@verkehrswende.at](mailto:info@verkehrswende.at)

Mobil: +43 664 855 92 81

