

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?

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 möchten wir konsequent weiterarbeiten.

Kinderrechte und Generationengerechtigkeit

Die Folgen von Umweltzerstörung und Klimaerwärmung 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. 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 als nicht mehr zukunftsfähig erwiesen haben.

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.

Menschliche Sicherheit und Gesundheit

In den vergangenen Jahrzehnten hat sich die autozentrierte Siedlungsentwicklung dazu geführt, dass Autos mehr Platz gegeben wird als den Menschen. Dabei ist zu viel Straßenverkehr tatsächlich schlecht für die Gesundheit. Aktuelle Studien zeigen inzwischen einen alarmierenden Anstieg an Krebserkrankten bei den Jungen. Schon heute sind in Österreich und Europa rund 10% aller Krebsfälle auf Umweltverschmutzung zurückzuführen; allem voran steht hier die Kontaminierung unserer Atemluft und unserer Nahrungskette über Boden und Wasser durch Schadstoffemissionen aus dem motorisierten Straßenverkehr. 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.

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

Mehr Bahn-, Öffi- und Radverkehr wirkt grundsätzlich gegen die Gesundheitsgefahr Abrieb. Mit dem Klimaticket, verstärktem Bus- und Zugangebot, 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 Straßenkategorien, etwa Autobahnabschnitte in Siedlungsnähe ausweiten.

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?

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 Maßnahmen bereits skizziert: Kompaktere, nicht mehr autozentrierte Orts- und Stadtentwicklung, Aufwertung des Zu Fußgehens 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.

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?

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 Zufußgehen 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 Verkehrsabsatzbetrag samt höherer Negativsteuer für Wenigverdienende, ein auch für den Umweltverbund weit faireres Kilometergeld oder die bessere steuerliche Förderung von Fahrgemeinschaften.

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. Unzulänglichkeiten in den nationalen UVP-Verfahren haben mittlerweile dazu geführt, dass die EU gegen Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat.

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?

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.

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 50m²/Person fürs Wohnen steht vielerorts ein weitaus höherer Flächenbedarf für den Verkehr gegenüber, sogar einzelne Parkplätze sind größer als viele Kinderzimmer.

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.

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

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.

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?

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 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.

Partei:

Die Grünen

Name und Zuständigkeit der Verfasserin/des Verfassers der Antworten:

Hermann Weratschnig, Verkehrssprecher

Die Fragen wurden durch bzw im Einvernehmen mit unserer Spitzenkandidatin/ unserem Spitzenkandidaten **Werner Kogler** beantwortet.