

Verkehrswende

Frage 1

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. Pendler-Pauschale, 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 ein. 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.

Frage 2

Bei allen künftigen Vorhaben sind verpflichtend Kinder- und Jugend-Anwaltschaften einzubinden.

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.

Frage 3

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!

Frage 4

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.

Solange es kein Grundrecht auf Gesundheit gibt (wurde im Rahmen des Österreich- Konvents 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.

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.

Frage 5

Mobilität darf kein Privileg der Menschen in Ballungsräumen sein. Allerdings können (und sollen!) nicht alle regionalen Unterschiede politisch ausgeglichen werden. 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.

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.

Frage 6

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 derartiges 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.

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.

Frage 7

Welchen Beitrag die Liste Madeleine Petrovic leisten kann, wird davon abhängen ob bzw. in welchem Ausmaß wir Zuspruch aus der Bevölkerung erhalten.

Jedenfalls werden bei uns Fragen der Verkehrspolitik, der Raumordnung und des Schutzes der Gesundheit eine zentrale Rolle spielen.

Frage 8

Die Liste LMP ist gegründet worden, um frühere Werte der Grünbewegung wieder hochzuhalten.

Ökologisch, basisdemokratisch usw., das sind die Werte, die geeignet sind, eine Politik der Wahrung der Lebensgrundlagen zu sichern.

Das ist unser wichtigstes Anliegen.

Madeleine Petrovic

Im August 2024