

Mobilitäts- und Verkehrswende

- Fragenkatalog zur Kärntner Landtagswahl 2023 -

An die Spitzenvertreterinnen und Spitzenvertreter der wahlwerbenden Parteien

Ausgabedatum: 1.2.2023

Impressum/Kontakt: Dr. Štefan Merkač stefan.merkac@ecocontact.info

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.¹*
- *In Kärnten ist der Verkehr mit einem Anteil von 45 % an den Gesamtemissionen (ohne die dem Emissionshandel unterliegende Großindustrie) der größte Verursacher von Treibhausgasen.²*
- *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.

¹ <https://vcoe.at/energie>

² <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 werden³.

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?

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?

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?

³ www.ktn.gv.at/Verwaltung/Amt-der-Kaerntner-Landesregierung/Abteilung-7/MoMaK2035

Frage 4:

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

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)?

B) Bodenverbrauch und Raumordnung

Kärnten ist Österreichmeister im pro Kopf Bodenverbrauch kritisiert die Organisation Scientists for Future in ihrem Factsheet von 2021⁴. 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 erreichen⁵. 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?

Frage 7:

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

Frage 8:

Wie werden sie die allfällige Entsiegelung von ungenutzten, versiegelten Flächen forcieren?

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 hochwirksame Umweltgifte in Luft, Wasser und Böden in Erscheinung treten. Diese Problematik ist auch bei der Verklappung von Schnee aus der winterlichen

⁴ https://at.scientists4future.org/wp-content/uploads/sites/21/2021/07/Positionspapier_S4F_Boden-Raumplanung-1.pdf

⁵ ebenda

Straßenräumung in Fließgewässer zu beachten.

Nach einer aktuellen Studie der BOKU⁶ 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?

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 mindern⁷. 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-

⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0269749121016845>

⁷ Siehe naturschutzfachliche Gutachten und Stellungnahmen im Rahmen der jeweiligen laufenden, abgeschlossenen oder in Vorbereitung befindlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren.

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)?

Frage 11:

Sehen Sie umweltfreundlichere und verkehrspolitisch sinnvollere Alternativen zu den aktuellen Planungen dieser Projekte?

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?

Frage 13:

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

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?

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?

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



Verkehrswende.at
verbindet Menschen

