

Stellungnahme zur Agenda Weiß-Grün

Mobilität: Nachhaltig oder nicht?

Graz, 20.12.2019

Mobilität in der Agenda Weiß-Grün

Die „Agenda Weiß-Grün“ ist das Arbeitsprogramm der Steiermärkischen Landesregierung für die XVIII. Gesetzgebungsperiode, besser bekannt als „**Regierungsprogramm**“ für die Jahre 2020 bis 2024. Es wurde am 16.12.2019 der Öffentlichkeit präsentiert.

Dem Thema „**Mobilität**“ werden vier Seiten im ersten Kapitel „Lebenswerte Steiermark“ vier Seiten eingeräumt. Das ist weit überdurchschnittlich und zeigt, dass sich die neue Landesregierung dem Thema hohe Bedeutung beimisst.

Bewertung der Vorhaben zum Thema Mobilität

Die **Absichtserklärungen** zur Förderung nachhaltiger Mobilität sind gut formuliert. Bewertet werden kann das Regierungsprogramm aber nur an den **konkret geplanten Maßnahmen**.

Folgende Vorhaben stehen in Zusammenhang mit den Forderungen der Kampagne „MoVe iT“ und werden wie folgt bewertet:

-
- + **Erhöhung des Anteils der Radinfrastruktur / der Radverkehrsteilnehmer*innen:** Die Entwicklung und der Bau einer attraktiven Radverkehrsinfrastruktur mit möglichst direkten, schnellen und sicheren Verbindungen muss höchste Priorität haben.

 - + **Etablierung Fußverkehrskoordinator*in:** Hoch an der Zeit, rasch umzusetzen.

 - + **Leistbare Jahreskarten für Pendler*innen:** Gerade Zeitkarten für Pendler*innen sind unverhältnismäßig teuer. Hier könnte eine attraktivere Preisgestaltung zum Umstieg bewegen – vorausgesetzt, das Angebot stimmt.

 - ~ **Ausbau, Qualitätssteigerung und Kapazitätserweiterung auf ÖBB- und GKB-Strecken:** Grundsätzlich gut, aber entscheidend wird sein, ob der Ausbau soweit reicht, dass im Großraum Graz ein 15-Minuten-Takt angeboten werden kann – und ob im Zuge dessen auch dringend benötigte, weitere Bahnhöfe und Bahnhaltstellen im Grazer Stadtgebiet realisiert werden (v.a. Bahnhof Gösting).

 - ~ **Mehr Schulbusse:** Schulbusse verursachen weniger Probleme als Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Zuallererst sollten Kinder aber die Möglichkeit haben, sicher und rasch zu Fuß oder (ab 10 Jahren) mit dem Fahrrad in die Schule zu kommen. Da Schulen meist an zentralen Orten liegen, sollten sie sonst auch ein gut ausgebautes ÖV-Netz erreichbar sein. Schulbusse sind eine Ergänzung, aber kein Ersatz.

 - ~ **Optimierung des Mikro-ÖV:** Mikro-ÖV kommt in den Forderungen von „MoVe iT“ nicht vor, weil er keinen Beitrag zum Umstieg von Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsmittel leisten kann. Er kann daher nur eine Ergänzung zum regulären öffentlichen Verkehr sein, um mobilitätseingeschränkten Personen einen Zugang dazu zu ermöglichen.
-

-
- **Dreispuriger Ausbau der A9 bis Wildon:** Dieses Vorhaben würde nicht nur die Bemühungen zur Attraktivierung des ÖV südlich von Graz konterkarieren, sondern auch einen Verkehrskollaps im Süden von Graz auslösen: Durch den Ausbau entstünden auf der Autobahn neue Kapazitäten für den Kfz-Verkehr, wodurch Pkws bzw. Lkws noch mehr bzw. noch weiter fahren würden. Im schlimmsten Fall würde sich der Kfz-Verkehr auf der A9 dadurch um 50% erhöhen. Das würde alle anliegenden Gemeinden noch stärker belasten. Die Einfahrtsstraßen im Grazer Süden könnten den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen, was zwei Mal täglich zum völligen Stillstand führen würde.
 - **Nicht-Erwähnung der RegioBusse:** Obwohl klar in der Verantwortung des Landes Steiermark, fehlt dieser Teil (im Gegensatz zum Mikro-ÖV) komplett. Dabei sollen RegioBusse und S-Bahnen das Rückgrat des zukünftigen überregionalen Verkehrsnetzes in der Steiermark bilden.
-

Fazit: Es ist positiv, dass nachhaltige Mobilität einen so hohen Stellenwert im Regierungsprogramm einnimmt. Die immer noch vorhandenen Ideen zum Ausbau der A9 zeigen jedoch, dass die Autor*innen die Mechanismen zur Steuerung des Verkehrs noch immer nicht richtig verstehen. Immerhin handelt es sich dabei aber um einen Einzelfall. Den Hauptteil nimmt der öffentliche Verkehr, wenngleich auch hier die ausgewählten Punkte wenig treffsicher sind – wichtige Themen (RegioBusse) fehlen, unwichtige (Mikro-ÖV, Schulbusse) bekommen Platz. Rad- und Fußverkehr sind allgemeiner und kürzer beschrieben, was Raum für Interpretationen lässt. Hier wird es auf die Dimension der Umsetzung ankommen.

Anmerkung: Beim geplanten Klimacheck werden autoverkehrsfördernde Maßnahmen negativ abschneiden. Es wird spannend, inwieweit das dann tatsächlich die realpolitische Entscheidungsfindung beeinflusst. Dasselbe gilt auch für den geplanten „Ausbau der Inlands- und Auslandsdestinationen“ im Flugverkehr, der allen Klimazielen diametral entgegenläuft.