

Autobahnen entlasten? ÖV ausbauen

5 Forderungen an die steirische Landespolitik

Unter dem Motto „**Neue Straßen säen, zusätzlichen Autoverkehr ernten**“ planen ÖVP und SPÖ (mit der Zustimmung von FPÖ und NEOS) mit dem Ausbau der A9, **tausende zusätzliche Autos auf die Straße** zu bringen. Anstatt Millionen an Steuermitteln in den Ausbau und die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs zu investieren, wird die Landesregierung die Menschen in Graz und im südlichen Umland mit zusätzlichem Autoverkehr belasten. Ein Ausbau, der nicht nur das Grazer Verkehrssystem weiter unter Druck bringen wird, sondern auch zahlreiche negative Auswirkungen auf die Gesundheit und die Lebensqualität der Grazer Bewohner*innen haben wird.

Um die **A9 wirklich zu entlasten**, müsste das Land Steiermark alle verfügbaren Ressourcen in den **Ausbau und die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs** investieren und zusätzlich die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr in den umliegenden Gemeinden – **insbesondere rund um die Bahnhöfe** – sicherer und attraktiver gestalten. Dazu gehören neue Geh- und Radwege sowie hochwertige Radabstellanlagen. In den Ortschaften und Wohngebieten entlang der A9 sind zudem Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Reduktion des Durchgangsverkehrs durch bauliche Veränderungen notwendig. Die Millionen für den Ausbau der A9 sind nicht nur eine kontraproduktive Investition in mehr Autoverkehr, sondern werden auch an anderer Stelle schmerzlich fehlen.

In 9 Tagen wählt die Steiermark - der Verkehr hat einen großen Einfluss auf die Lebensqualität aller Steirerinnen und Steirer. Deshalb haben wir die sechs im Landtag vertretenen Parteien zu **fünf konkreten Vorschlägen** befragt.

Die Themen der Forderungen sind:

- Ein Parkplatzmaximum im Baugesetz
- Flächendeckende Temporeduzierungen
- ÖV-Ausbau, statt A9-Ausbau
- Ausbau der Bike-and-Ride Infrastruktur
- Unterbindung des Durchzugsverkehrs im Wohngebiet

Die Antworten der Parteien finden Sie Anbei. Sie sind in der Reihenfolge des Eintreffens der Fragebögen bei uns gereiht.

Für Rückmeldung und Fragen:

Robbin Steentjes

presse@move-it-graz.at

Verein für Mobilität und Verkehr in Transformation

Petersgasse 35, 8010 Graz

ZVR: 1804484372

1: Stellplatzmaximum statt Minimum

Das steiermärkische Baugesetz schreibt vor, dass für jedes Gebäude ein Minimum an Kfz-Abstellplätzen herzustellen ist. Dies induziert Kfz-Verkehr, erzwingt unnötige Versiegelung, und steigert die Baukosten und damit die Kosten für Haushalte, Arbeitgeber:innen, Gastrobetreiber:innen, etc.

Unsere Forderung:

Das Steiermärkische Baugesetz soll, statt einer minimalen Anzahl, nur noch eine maximale Anzahl an zu errichtenden Kfz-Abstellflächen vorschreiben.

Würden wir...	...fordern	...akzeptieren	...nicht akzeptieren
FPÖ			X
KPÖ		✓	
SPÖ		✓	
NEOS	✓✓		
ÖVP	k.A.	k.A.	k.A.
GRÜNE	✓✓		

1: Stellplatzmaximum statt Minimum

FPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Man kann bereits jetzt mit einer Kombination aus den im Baugesetz geltenden Mindestanforderungen und multimodalen Verkehrsangeboten einen für die Gemeinde adaptierten Stellplatzschlüssel sicherstellen. Eine dahingehende Adaptierung des Baugesetzes sieht die FPÖ daher nicht als notwendig an.

KPÖ: würden wir akzeptieren

Sichergestellt werden muss, dass es zu keiner Verdrängung des Parkens in den öffentlichen Raum kommt. Aktuell können bei Bauprojekten Tiefgaragenplätze vorgeschrieben werden. Ein Maximum darf nicht zum Schlupfloch dafür werden, dass Betongold-Lobbyisten nicht mehr dazu verpflichtet werden können, dass stehender Verkehr unter die Erde kommt, anstatt in in den öffentlichen Raum zu drängen.

SPÖ: würden wir akzeptieren

Bei der Festlegung der Zahl der Abstellplätze soll die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr, die Interessen der Ortsplanung sowie ein vorhandenes Verkehrskonzept berücksichtigt werden.

NEOS: würden wir fordern

Die Anzahl von zu errichtenden Stellplätzen könnte bedarfsorientiert, beispielsweise je nach Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel, gehandhabt werden. Mittelfristig muss es in der Steiermark für möglichst viele Menschen möglich sein, innerhalb von 15 Minuten auf umweltfreundliche Verkehrsalternativen umzusteigen, damit sie jederzeit auf ihr Auto verzichten können. Eine verringerte Anzahl an Stellplätzen schafft neben einer Reduktion der Kosten pro Wohnung auch eine Ökologisierung im Verkehr. Außerdem senkt man so Versiegelung der Steiermark.

ÖVP: keine Angabe

In der letzten Novelle der Raum- bzw. Bauordnung wurde bereits das Schaffen von KFZ-Abstellplätzen neu geregelt. Hier wurde der Flächenverbrauch stark minimiert. Um eine grundsätzliche Aussage treffen zu können kommt es auf die Ausgestaltung an und kann somit nicht pauschal beantwortet werden. Dicht besiedelte Orte haben völlig andere Voraussetzungen als Flächengemeinden. Zudem kommt es auf den Verwendungszweck des jeweiligen Gebäudes an. Aber ob nun Minimum oder Maximum, die Regelungen rund um die KFZ-Abstellplätze für die Zukunft sollten neu erarbeitet werden.

GRÜNE: würden wir fordern

Wir haben sehr konkret mit einer umfassenden Landtagsinitiative genau dieses wichtige Anliegen bereits eingefordert. Vorteile im Bezug auf unsere Umwelt, wären neben der Reduzierung der Bodenversiegelung, eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs. Weniger verpflichtende Stellplätze senken die Baukosten, sodass eine solche Maßnahme auch ein wichtiger Beitrag zu leistbarem Wohnen ist. Hinzu kommen stadtplanerische Vorteile, wie die Förderung der Entwicklung des ÖPNV und dichtere fußgängerfreundliche Bebauung. Das heißt von unserer Seite ein klares JA.

2: 30-80-100 km/h

Eine Reduzierung des Tempolimits steigert gleichzeitig die Kapazität einer Straße und die Verkehrssicherheit. Sie reduziert CO₂-Emissionen, NO_x-Emissionen, die Lärmbelästigung, die Feinstaubproduktion, und verringert die benötigte Fahrbahnfläche. Außerdem spart eine Temporeduzierung Kosten, sowohl bei der Instandhaltung als auch beim Fahren.

Unsere Forderung:

Das Tempolimit soll gesenkt werden: 30 km/h im Ortsgebiet, 100 km/h auf Autobahnen, und 80 km/h auf den übrigen Freilandstraßen.

Würden wir...	...fordern	...akzeptieren	...nicht akzeptieren
FPÖ			X
KPÖ		✓	
SPÖ			X
NEOS			X
ÖVP			X
GRÜNE	✓✓		

2: 30-80-100 km/h

FPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Eine solche generelle Reduzierung des Tempolimits ist aus freiheitlicher Sicht überschießend.

KPÖ: würden wir akzeptieren

Eine Senkung des generellen Limits innerorts auf 30 km/h mit Ausnahme von Vorrangstraßen/Hauptachsen ist z.B. in Graz schon realisiert. Erforderlich ist eine Verdichtung der Kontrolle und Erleichterung der Überwachung der Limits durch die Kommunen.

SPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Fahrgeschwindigkeiten und Tempolimits sind in der StVO geregelt und somit Bundesangelegenheit. Eine generelle Reduzierung der Tempolimits würden wir nicht akzeptieren. In der Steiermark ist es aber gelungen, vor Schulen flächendeckend ein Tempolimit von 30 km/h einzuführen. Mit der Novelle der StVO wird es für Gemeinden auch einfacher, im Ortsgebiet in Bereichen mit besonderem Schutzbedürfnis - das sind neben Schulen z. B. auch Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Krankenhäusern oder Senioreneinrichtungen - Geschwindigkeitsreduktionen zu verordnen. Durch begleitende Sensibilisierungsmaßnahmen und Bewusstseinsbildung konnte die Verkehrssicherheit gesteigert werden - zum Beispiel für Schüler:innen auf dem Weg in die Schule. Außerdem wurden an 10 Autobahnabschnitten der IG-L-100er verordnet. Dieser trägt nachweislich bei, die Schadstoffbelastung in der Steiermark erheblich zu reduzieren, sodass alle österreichischen und europäischen Grenzwerte eingehalten werden konnten.

NEOS: würden wir nicht akzeptieren

Abseits von lokal treffsicheren Tempolimits sprechen wir uns gegen eine generelle Änderung von Tempolimits aus. Die Debatte darüber halten wir für eine Stellvertreterdiskussion für wichtigere Maßnahmen, wie zB. eine ambitionierte CO2-Bepreisung.

ÖVP: würden wir nicht akzeptieren

Auf Strecken, wo es nach wissenschaftlichen Maßstäben zur Reduktion des Schadstoffausstoßes bzw. aufgrund der Verkehrssicherheit erforderlich ist, gibt es bereits derartige Geschwindigkeitsbegrenzungen. Z.B. das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L).

GRÜNE: würden wir fordern

Die vorgeschlagenen Limits haben erhebliche positive Effekte auf Verkehrssicherheit, Umwelt, Klimaschutz und Lebensqualität. Wichtig wäre eine gut durchdachte Implementierungsstrategie mit ausreichender Übergangszeit und dementsprechender, begleitender Kommunikation. Die Grünen setzen sich schon lange für Tempo 100 auf Autobahnen ein. Unter dem Grünen Verkehrsressort wurden 30 km/h Beschränkungen im Ortsgebiet wesentlich erleichtert.

3: Autobahnen entlasten: ÖV ausbauen

Neben Emissionen, Lärm, Gefahr, und Flächenversiegelung, induziert ein Ausbau der Autobahnen vor allem mehr Kfz-Verkehr. Eine dritte Spur auf der A9 zwischen Wildon und Graz-West könnte täglich ca. 14.000 zusätzliche Kfz auf die Grazer Straßen bringen, die am Zielort auch noch ca. 40 Fußballfelder an zusätzlichen Abstellflächen benötigen.

Unsere Forderung:

Für die Steigerung der Kapazität des Korridors Graz-Süd und die Erreichbarkeit von Graz im Allgemeinen, wird auf Investitionen in den öffentlichen Verkehr und nicht auf den Ausbau der Autobahnen gesetzt.

Würden wir...	...fordern	...akzeptieren	...nicht akzeptieren
FPÖ			X
KPÖ	✓✓		
SPÖ			X
NEOS			X
ÖVP			X
GRÜNE	✓✓		

3: Autobahnen entlasten: ÖV ausbauen

FPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Eine an den Lebensrealitäten der Menschen orientierte Politik trägt auch den Interessen der Autofahrer Rechnung. Der Ausbau der A9 im Süden von Graz ist nicht zuletzt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit dringend notwendig.

KPÖ: würden wir fordern

Eine dritte Spur für die A9 südlich von Graz würde weiteren KFZ-Verkehr generieren, zu einer weiteren Verschärfung v.a. im Grazer Straßennetz sorgen und die anrainenden Gemeinden vom Schleichverkehr kaum entlasten. Zudem würden angelaufene Bemühungen um Attraktivierung des regionalen ÖV-Angebots (S-Bahn, Regio-Busse) konterkariert werden.

SPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Trotz massivem Ausbau der Schieneninfrastruktur (Koralmbahn, Südbahn, Terminal Graz-Süd), der Verkehrsdienste der S-Bahn und Investitionen im Busbereich wird der Straßenverkehr im wichtigsten und prosperierenden steirischen Wirtschaftsraum südlich von Graz auch in Zukunft steigen. Ohne den Ausbau der A9 wird sich der Verkehr aufgrund der dort vermehrt auftretenden Stauerscheinungen massiv in die Ortschaften verlagern - bereits heute leiden viele Gemeinden unter dieser Verkehrsbelastung - und sowohl die Lebensqualität der Menschen vor Ort als auch die Verkehrssicherheit erheblich einschränken. Dieses Szenario ist für uns nicht tragbar, ein aktives Vorantreiben der Umsetzung des Ausbaus ist eine notwendige Erfordernis.

NEOS: würden wir nicht akzeptieren

Es braucht Vorrang für den öffentlichen Verkehr, inklusive Park&Ride Plätzen. Außerdem müssen endlich der Citytunnel und weitere Maßnahmen umgesetzt werden, um den individuellen Pendlerverkehr zu reduzieren. Wir dürfen allerdings Mobilitätsformen nicht gegeneinander ausspielen. Laut Studien ist der Ausbau der dritten Spur auf der A9 notwendig, um der Überlastung auf der Autobahn entgegenzuwirken und den Verkehr auf dem niederrangigen Straßennetz zu reduzieren. Zusätzlich können aber Push-Maßnahmen, wie bspw. eine ambitionierte CO2-Bepreisung, dazu beitragen, die Anzahl an Fahrzeugen auf der Autobahn zu reduzieren.

ÖVP: würden wir nicht akzeptieren

Verkehrskonzepte müssen sich nach dem richten, was die Menschen brauchen – nicht nach Ideologie. Wir wollen, dass es keine “blinden Flecken” im Land gibt. Kosten und Zeiten für den Waren- und Berufsverkehr dürfen nirgends ein Stolperstein sein. Das ermöglicht den Menschen zu arbeiten, wo sie wollen. Das entlastet die Wirtschaft durch effizienten Warenverkehr. Also nur die Kombination aus Schiene UND Straße bringt die Steiermark weiter.

GRÜNE: würden wir fordern

Dafür setzen wir uns im Landtag konsequent ein. Um die Situation auf der A9 und auch in den Gemeinden entlang der Autobahn zu entschärfen, braucht es die rasche Umsetzung von alternativen Lösungen, die schnelle Verbesserungen für die staugeplagten Anrainer:innen bringen. Die wichtigsten Maßnahmen sind der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Schienenkapazität für die Warenlogistik (der zweigleisige Ausbau um über 700 Mio. Euro der Bahn Richtung Slowenien zu den Adria Häfen wurde von Klimaschutzministerin Gewessler dingfest gemacht und vorgezogen), neue Schnellbuslinien eingebettet in ein betriebliches Mobilitätsmanagement und Überholverbote für LKW. Mehr Straßenkapazität erzeugt mehr Verkehr und ist daher die falsche Lösung auf Kosten der Umwelt und der lärmgeplagten Bevölkerung. Daher ein klares Nein zur dritten Spur auf der A9.

4: Bike-and-Ride an Bahnhöfen

Fahrrad und Zug: ein Dreamteam! Wer ein Auto braucht, um zum Bahnhof zu kommen, fährt lieber gleich zum Ziel. Um Pendler:innen das Umsteigen auf ÖV zu erleichtern, braucht es einen massiven Ausbau an sicheren und bequemen Fahrradabstellplätzen an allen steirischen Bahnhöfen. Stichworte „überdacht und überwacht“.

Unsere Forderung:

Das Land Steiermark übernimmt die Finanzierung eines massiven Ausbaus hochwertiger Bike-and-Ride Infrastruktur an allen ÖV-Knotenpunkten.

Würden wir...	...fordern	...akzeptieren	...nicht akzeptieren
FPÖ			X
KPÖ	✓✓		
SPÖ	✓✓		
NEOS	✓✓		
ÖVP			X
GRÜNE	✓✓		

4: Bike-and-Ride an Bahnhöfen

FPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Aus freiheitlicher Sicht ist beim Ausbau der Bike-and-Ride-Infrastruktur in der Steiermark auf den tatsächlichen Bedarf zu achten.

KPÖ: würden wir fordern

Generell sollte P&R möglichst wohnortnahe an ÖV-Knoten, Bahnhöfen und Haltestellen erfolgen, sowohl für KFZ als auch für Fahrräder, wobei insbesondere bei Bike&Ride auf die Qualität des Angebots (ist es überdacht, diebstahlsicher etc.) zu achten ist.

SPÖ: würden wir fordern

Gerade für Wege unter 5 km soll das Rad eine echte Alternative darstellen, um zum Bahnhof zu kommen und den Umstieg auf den ÖV zu erleichtern. Ein Ausbau bzw. die Attraktivierung der Bike-&-Ride-Plätze stellt einen wichtigen Beitrag dar, damit die Verkehrswende funktionieren kann. Bereits heute gibt es in der Steiermark rund 7000 B&R-Stellplätze, weitere 1665 sind aktuell in Planung.

NEOS: würden wir fordern

Die Verknüpfung von Fahrrad und Zug als effiziente Mobilitätslösung erfordert eine umfassende Bike-and-Ride-Infrastruktur. Sichere, überdachte und überwachte Abstellplätze an steirischen Bahnhöfen sind entscheidend, um Pendler:innen den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu erleichtern. Gerade in Kombination mit Bikesharing ist hier noch viel zu tun. Ein Ausbau der Bike&Ride Infrastruktur würde nicht nur den Radverkehr fördern, sondern auch den Individualverkehr reduzieren und somit zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Diese Investition in die Mobilität von morgen ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch sinnvoll.

ÖVP: würden wir nicht akzeptieren

Bike & Ride ist nur da sinnvoll, wo es auch gebraucht wird. Die Steiermark hat dafür zu unterschiedliche Grundvoraussetzungen je nach Region. Der Ausbau von Park & Ride Anlagen allerdings muss ganz sicher ausgebaut werden - besonders in und rund um die Landeshauptstadt - auch was Fahrradstellplätze an Bahnhöfen angeht. Aber pauschal zu sagen an "allen steirischen Bahnhöfen" ist weder infrastrukturell sinnvoll, noch sparsam. Somit würden wir die Forderung wie sie hier formuliert ist ablehnen.

GRÜNE: würden wir fordern

Diese Thematik haben wir im Landtag mehrmals sehr konkret gefordert. Vorteile der Fahrrad-Zug-Kombination bringen vor allem Flexibilität auf der "Letzten Meile". Dazu gehört eine sichere und zeitgemäße Fahrradinfrastruktur entlang von Gemeinde- und Landesstraßen. Das Alltagsradwegenetz muss massiv aufgewertet und ausgebaut werden.

5: Unterbindung des Durchzugsverkehrs im Wohngebiet

Wohngebiete sollten nicht als Alternative zu Hauptverkehrsstraßen genutzt werden können. Jedes Ziel soll erreichbar sein, aber um die Lebensqualität zu sichern, soll nicht jede Straße die Durchfahrt ermöglichen. Vor allem im städtischen Raum braucht es dafür eine richtige Zusammenarbeit zwischen Land und Gemeinden. Der Kfz-Verkehr soll auf den Hauptstraßen gebündelt werden, während im Wohngebiet die Durchfahrt mittels Superblocks, Einbahnen, und Diagonalfiltern unterbunden wird.

Unsere Forderung:

Der Kfz-Durchzugsverkehr soll außerhalb von Hauptverkehrsstraßen mittels baulicher Maßnahmen unterbunden werden.

Würden wir...	...fordern	...akzeptieren	...nicht akzeptieren
FPÖ			X
KPÖ		✓	
SPÖ			X
NEOS		✓	
ÖVP			X
GRÜNE	✓✓		

5: Unterbindung des Durchzugsverkehrs im Wohngebiet

FPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Derartigen Vorhaben steht die FPÖ ausgesprochen kritisch gegenüber. Bei tatsächlich auftretenden Überlastungen von Nebenstraßen müssen möglichst niederschwellige Maßnahmen zur Problemlösung ergriffen werden.

KPÖ: würden wir akzeptieren

Wir sind für eine Ausweitung verkehrsberuhigender Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz (Begegnungszonen, Wohnstraßen etc.) befürchten aber mit einer generellen Umsetzung des Superblock-Modells eine Überlastung der Hauptstraßen, an denen auch Menschen leben und wohnen, sowie negative Auswirkungen auf jenen KFZ-Verkehr, der notwendig bleibt. Als längerfristige Perspektive ist das Modell anzustreben, aber kurzfristig könnte es mit vielen Kollateralschäden verbunden sein.

SPÖ: würden wir nicht akzeptieren

Im Sinne der Verkehrssicherheit und Schutz vor Straßenverkehrslärm sollte der Straßenverkehr auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt und in Wohngebieten so niedrig wie möglich gehalten werden. Eine durchgängige 30er-Zone in Wohngebieten erhöht die Verkehrssicherheit, reduziert den Verkehrslärm, gewährleistet die Erreichbarkeit für Wohn- und Betriebsanrainer*innen und verhindert Mehr- und Umwegfahrten, da das Durchfahren mit 30 Stundenkilometern erlaubt ist.

NEOS: würden wir akzeptieren

Wir befürworten Schritte zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und haben beispielsweise auf Bundesebene die Novellierung der StVO unterstützt, durch die es Gemeinden erleichtert wird, Tempo-30-Beschränkungen vor Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen, Krankenhäusern und ähnlichen Einrichtungen einzuführen. Konkrete Maßnahmen sind im Einzelfall zu prüfen - funktionierender Ziel- und Quellverkehr muss gewährleistet bleiben.

ÖVP: würden wir nicht akzeptieren

Das Land sollte sich um die Rahmbedingungen der großen Verkehrsnetze kümmern und nicht jeder Gemeinde vorschreiben, wie sie ihren eigenen Fließverkehr regeln möchte. Zuletzt wurde bereits die Möglichkeit geschaffen, dass Gemeinden selbst über eine Tempo 30 Zone entscheiden können, wo es aus ihrer Sicht sinnvoll ist.

GRÜNE: würden wir fordern

Wohngebiete dürfen nicht zu Entlastungsstraßen für Hauptverkehrsachsen werden. Die Lebensqualität der Anwohner:innen zu verbessern und gleichzeitig eine effiziente Verkehrsführung auf den Hauptstraßen zu ermöglichen ist wichtig. Ziel muss immer sein, Individualverkehr und Warenlogistikverkehr soweit wie möglich auf nachhaltige Systeme zu verlagern. Wichtig ist zusätzlich, eine flächendeckende LKW-Maut, damit der Schwerverkehr nicht mehr ausweicht und den Durchzugsverkehr auf den nichtbemauneten Routen belastet.