



**Graz/Steiermark**

## **Die Antworten der Parteien auf unsere Fragen zur Nationalratswahl am 29. September 2024**

### **Inhaltsverzeichnis**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Karl Nehammer – Die Volkspartei (ÖVP).....</b>                    | <b>2</b>  |
| <b>Sozialdemokratische Partei Österreichs (SPÖ).....</b>             | <b>4</b>  |
| <b>Freiheitliche Partei Österreichs (FPÖ).....</b>                   | <b>6</b>  |
| <b>Die Grünen – Die Grüne Alternative (GRÜNE).....</b>               | <b>8</b>  |
| <b>NEOS – Die Reformkraft für dein neues Österreich (NEOS).....</b>  | <b>11</b> |
| <b>Die Bierpartei (BIER).....</b>                                    | <b>13</b> |
| <b>Kommunistische Partei Österreichs – KPÖ Plus (KPÖ).....</b>       | <b>14</b> |
| <b>Liste GAZA – Stimmen gegen den Völkermord (GAZA).....</b>         | <b>15</b> |
| <b>Liste Madeleine Petrovic (LMP).....</b>                           | <b>16</b> |
| <b>MFG – Österreich Menschen – Freiheit – Grundrechte (MFG).....</b> | <b>17</b> |
| <b>Keine von denen (KEINE).....</b>                                  | <b>18</b> |
| <b>Impressum.....</b>  | <b>20</b> |

## **Karl Nehammer – Die Volkspartei (ÖVP)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Österreich hat sich mittlerweile als Auto- und Bahnland etabliert. Dies sichert Mobilität, Know-how, Exporterfolge und hochwertige Arbeitsplätze. Von einem Verkehrssicherheitspaket, über zahlreiche Finanzierungsunterstützungen für Bauprojekte bis hin zur Einführung des Klimatickets wurden zahlreiche Verbesserungen erzielt. Künftig soll der Schwerpunkt darauf liegen, Verkehrs-, Energie- und Telekommunikationsinfrastruktur als ein Ganzes zu denken und dringend notwendige, gesetzlich beschlossene Projekte zur Schließung bestehender Lücken abzuschließen. Es geht dabei um die Definition und systemische Weiterentwicklung der grundlegenden Infrastruktur in den Bereichen Verkehr, Energie und Telekommunikation. Bei der Verkehrsplanung stehen die Bedürfnisse der Menschen im Vordergrund, die täglich zur Arbeit pendeln oder ihre Kinder in den Kindergarten bringen müssen.

### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

In der Steiermark sollen besonders der dreispurige Ausbau der A9 südlich von Graz, die derzeit zu 103% ausgelastet ist, der Lückenschluss S36 Scheifling und die S37 Friesach–Scheifling priorisiert werden.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

Grundsätzlich braucht es eine bessere Zusammenarbeit mit Deutschland und Italien, um den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern. Zudem braucht es einen einheitlichen europäischen Eisenbahnraum mit dem konsequenten Abbau von bürokratischen Hürden und die Ausweitung und Verlängerung des Projekts „Brenner ohne Grenzen“. Nächster Fokus sollte auf folgenden Projekten liegen:

- einen Ausbau der Strecke Bruck bis Graz
- einen Ausbau der Strecke Graz bis Spielfeld
- eine Erneuerung des Bosrucktunnels
- und eine Erneuerung der Pyhrn-Schober-Achse

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Wir legen großen Wert auf die Förderung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Mit dem Klimaticket haben wir eine kostengünstige Möglichkeit geschaffen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Dazu zählt auch ein ermäßigter Tarif für Schuler und Jugendliche, damit das Reisen für diese noch günstiger ist. Unser Bundeskanzler Karl Nehammer hat sich bereits dazu geäußert, dass derzeit keine Notwendigkeit für ein Sparpaket besteht. Vielmehr sollte das Budget durch mehr Wirtschaftswachstum stabilisiert werden.

**5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

Ziel ist es, Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr zu fördern, die zur Verbesserung der Mobilität beitragen, insbesondere in ländlichen Regionen. Hierbei soll auf eine bessere Abstimmung und Integration der verschiedenen Verkehrsmittel geachtet werden, um multimodale Knotenpunkte zu schaffen und eine bedarfsgerechte Ausrichtung der Verkehrsarten zu gewährleisten. Auch eine stärkere Governance ist erforderlich, die eine effiziente Projektsteuerung, optimierte Regulierungsprozesse, vereinfachte Genehmigungsverfahren und eine verbesserte Infrastrukturfinanzierung umfasst.

## **Sozialdemokratische Partei Österreichs (SPÖ)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Die Einführung des Klimatickets wurde mit Unterstützung der SPÖ erfolgreich umgesetzt, eine Initiative die speziell auch die Fahrgäste in der Steiermark stark begünstigt. Die Vernachlässigung des Schienengüterverkehrs und einer entsprechenden Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Bahn wurde nicht umgesetzt, ebenso wenig wie die Konzeption von fahrgastfreundlichen Fahrplänen innerhalb eines Taktverkehrs. Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ist wesentlich für die SPÖ und eine der 24 Ideen im „Herz und Hirn“-Plan von SPÖ-Bundesparteivorsitzendem Andreas Babler. Mehr dazu hier: [www.mit-herz-und-hirn.at](http://www.mit-herz-und-hirn.at)

### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

Sämtliche vorgeschlagenen Verkehrsinitiativen aus der Steiermark erscheinen sinnvoll und deren Umsetzung sollte zeitnah erfolgen. Bundesmittel können dort verwendet werden, wo es zumindest ansatzweise überregionale (außerhalb des Ortes stattfindende) Verkehre fördert. Wesentlich erscheint die weitere Unterstützung der Graz-Köflach-Bahn (nunmehr ausschließlich über den ÖBB-Rahmenplan).

Zur Dekarbonisierung der Murtalbahn hat sich in einer umfangreichen Untersuchung die Elektrifizierung mittels Oberleitung und der Einsatz entsprechender Triebfahrzeuge als effektivste Variante herausgestellt. Dafür ist – ähnlich wie bei der ÖBB-Infrastruktur – die überwiegende Finanzierung durch den Bund notwendig.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

**Pyhrnachse – Bosrucktunnel:** Planung und bis spätestens 2040 Realisierung des Streckenabschnittes zwischen Selzthal und Spital/Pyhrn als „Flachbahn“ mit einem neuen, flach trassierten zweigleisigen Bosrucktunnel.

**Viergleisiger Ausbau Graz–Bruck:** Verankerung des Ausbaus der Eisenbahnverbindung zwischen Frohnleiten und Graz zu einem viergleisigen Eisenbahnkorridor inklusive Errichtung der Bahnhaltestelle Graz-Gösting im Zielnetz 2040 und Vorbereitung. Des Weiteren Aus- bzw. Neubau zwischen Frohnleiten und Bruck/Mur zur Hochgeschwindigkeitsstrecke mit dem Realisierungshorizont 2050.

**Flughafenbahnhof Koralmbahn:** Weiteres Festhalten am Flughafenbahnhof der Koralmbahn.

Verankern des Flughafenbahnhofs im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strecke Bruck/Mur-Graz zur Erreichung einer Kantenzeit von 30 Minuten im Zielnetz 2040.

Planung und Einführung von Tagesrandverbindungen zwischen Klagenfurt und Graz mit Halt in Feldkirchen-Flughafen.

**Zweigleisiger Ausbau Werndorf–Spielfeld-Straß:** Verankerung des durchgehend zweigleisigen Ausbaus der Südbahn zwischen Werndorf und Spielfeld.

**Ostbahn:** Ausbau der steirischen Ostbahn (inklusive leistungsfähiger Neubaustrecke zwischen der Koralmbahn bei Feldkirchen und Gleisdorf), um entsprechende Tonnagen auf der Schiene aus dem bedeutenden Wirtschaftsraum Oberitalien in den Osten Europas transportieren zu können.

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Das Budget der schwarz-grünen Regierung ist völlig aus dem Ruder gelaufen und die Konsequenzen noch nicht absehbar. Die SPÖ wird alles tun, um das Klimaticket aufrecht zu erhalten.

## **FAHRGAST Graz/Steiermark: Fragen zur Nationalratswahl 2024**

### **5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

Eine Förderung durch den Bund ist immer dann notwendig, wenn zumindest teilweise überregionale Interessen damit erfüllt werden bzw. wenn es sich um grundsätzliche Infrastruktur handelt. Diesbezüglich wird die SPÖ von der bisherigen Vorgangsweise nicht abgehen, um einen sogenannten grauen Finanzausgleich zu unterbinden.

## **Freiheitliche Partei Österreichs (FPÖ)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Leider müssen wir feststellen, dass in den letzten Jahren so gut wie gar nichts Positives in der Verkehrspolitik passiert ist. Besonders dramatisch war die Entscheidung der Grünen Verkehrsministerin Leonore Gewessler, wichtige Infrastrukturprojekte abzusagen, ohne dass es seitens der ÖVP Widerstand gab. Zu nennen sind hier insbesondere die für die Steiermark bedeutenden Ausbauprojekte der S36 und S37.

Im öffentlichen Verkehr wurde das Klimaticket ohne die notwendige Vorbereitung in der Ausstattung eingeführt, was nun zu massiven Überlastungen, Verspätungen und Ausfällen führt.

Die wichtigen Großprojekte wie der Semmering-Basistunnel, der Koralmtunnel und der Brenner-Basistunnel wurden zwar schon vor dieser Regierungsperiode gestartet und zumindest (wenn auch teilweise mit massiven Verzögerungen) fortgesetzt, aber hier handelt es sich um Projekte, die nicht das Verdienst der aktuellen Regierung sind.

Gerade in der Steiermark zeigt sich, dass es im öffentlichen Verkehr erhebliche Versäumnisse gibt, die dringend angegangen werden müssen.

Die FPÖ setzt sich daher für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik ein, die sowohl den Ausbau der Infrastruktur als auch eine Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger in den Vordergrund stellt.

### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

Die FPÖ setzt sich seit Jahren dafür ein, dass die Murtalbahn als Lebensader der Region Murau Murtal durch ein vom Bund unterstütztes Investitionspaket ausgebaut und langfristig abgesichert werden kann. Im Süden und Osten der Steiermark stellen die Gleichenberger Bahn, Thermenbahn und Radkersburger Bahn wertvolle Verkehrsverbindungen dar, die aus freiheitlicher Sicht unbedingt gefördert und attraktiviert werden müssen. Die Erhaltung der historischen Feistritzalbahn ist ebenso ein freiheitliches Anliegen.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

Aus freiheitlicher Sicht dürfen diese beiden Projekte nicht dazu führen, dass Bahnverbindungen in anderen Regionen der Steiermark ausgedünnt werden oder gänzlich wegfallen. Die bedarfsgerechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr bildet einen entscheidenden Faktor zur Stärkung des ländlichen Raums in der Steiermark. Wichtige Bestandteile des steirischen Bahnnetzes sind in zahlreichen Bezirken die Regionalbahnen der ÖBB sowie die Strecken der steirischen Landesbahnen und der Graz-Köflacher Bahn, weswegen deren Erhalt und Modernisierung von zentraler Bedeutung sind. Auch das steirische S-Bahn-Netz gilt es entsprechend weiterzuentwickeln.

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Aus Sicht der FPÖ ist das Klimaticket nicht grundsätzlich in Gefahr, selbst wenn ein Sparpaket notwendig werden sollte. Allerdings sehen wir die Notwendigkeit, die aktuelle Form des Klimatickets nachzuschärfen. Ein Ticket anzubieten, ohne gleichzeitig das Angebot im öffentlichen Verkehr entsprechend auszubauen, ist nicht zielführend und geht zu Lasten aller öffentlichen Verkehrsteilnehmer. Es muss sichergestellt werden, dass mit der Einführung des Klimatickets auch eine ausreichende Kapazität und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs gewährleistet wird.

**5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

**Nachfrage und Nutzen für die Bevölkerung:** Es sollten vorrangig Projekte gefördert werden, die eine hohe Nachfrage bedienen und einen direkten Nutzen für die Bevölkerung bieten. Dazu gehört die Entlastung stark frequentierter Verkehrswege sowie die Anbindung von Regionen, die bisher unzureichend erschlossen sind.

**Beitrag zur Verkehrsverlagerung:** Projekte, die dazu beitragen, den Individualverkehr zu reduzieren und mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umzulenken, sollten Priorität haben. Dies fördert nicht nur die Entlastung der Straßen, sondern trägt auch zum Umweltschutz bei.

**Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit:** Infrastrukturmaßnahmen müssen wirtschaftlich sinnvoll und nachhaltig sein. Sie sollten nicht nur kurzfristige, sondern auch langfristige Vorteile bieten, um den öffentlichen Verkehr effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

**Regionale Entwicklung und Erreichbarkeit:** Der Bund sollte Projekte fördern, die die regionale Entwicklung unterstützen und die Erreichbarkeit von ländlichen Gebieten verbessern. Ein gut ausgebautes Schienennetz ist essenziell, um regionale Ungleichgewichte abzubauen und eine gleichmäßige wirtschaftliche Entwicklung zu fördern.

**Sicherheit und Qualität:** Investitionen in die Sicherheit und die Qualität der bestehenden Infrastruktur sind ebenso wichtig. Der Bund sollte Maßnahmen fördern, die die Zuverlässigkeit und Sicherheit des schienengebundenen Nahverkehrs gewährleisten.

## **Die Grünen – Die Grüne Alternative (GRÜNE)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Uns Grünen ist in der auslaufenden Regierungsperiode in der Verkehrspolitik vieles gelungen. Einer der wesentlichsten Meilensteine ist die Einführung des KlimaTickets. Seit fast 20 Jahren haben sich viele Verkehrsminister:innen daran versucht, wir Grüne haben es mit Leonore Gewessler als Klimaschutzministerin endlich umgesetzt. Und es ist ein herausragender Erfolg. Ersten Schätzungen von rund 120.000 Nutzer:innen wurden als zu ambitioniert belächelt, nun haben bereits rund 287.000 Personen ein KlimaTicket.

Zeitgleich zu dieser tariflichen Maßnahme war uns natürlich klar und auch erwünscht, dass wir mit dem KlimaTicket die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel noch attraktiver machen und einen Nachfrageboom auslösen. Dementsprechend haben wir 213 Millionen Euro zusätzlich pro Jahr für Länder und Städte für einen Angebotsausbau bei Bahn, Bus und Mikro-ÖV sowie weitere regionale Tarifmaßnahmen mobilisiert.

Mit dem aktuellen Rahmenplan der ÖBB haben wir Rekordinvestitionen im Ausmaß von 21,1 Milliarden Euro in den kommenden 6 Jahren ausverhandelt. Darin enthalten sind auch wesentliche Projekte für die Steiermark, die in den nächsten Jahren fertiggestellt werden. Sowohl die Koralm als auch der Semmeringbasistunnel werden für einen Quantensprung auf der Schiene für die Steiermark sorgen. Mit diesen Projekten sorgen wir dafür, dass die ÖBB ihre Strecken zukunftsfit machen und auch der steigenden Nachfrage, sowohl für Personen- als auch Güterverkehr, in der erwarteten Qualität gerecht werden. Um auch die nachhaltige Mobilität auf der Schiene innerhalb von Ballungsräumen zu verbessern haben wir auch eine zusätzliche Förderung für sogenannte Regionalstadtbahnen etabliert. Hier finanziert der Bund 50 Prozent der Infrastrukturkosten (wie z.B. in Graz). Das war zuvor noch nie der Fall.

Aber auch abseits der Schiene ist vieles gelungen. So haben wir eine Förderung für nachhaltige Busse etabliert. So können etwa Stadtwerke von der EBIN (Emissionsfreie Busse und Infrastruktur) -Förderung profitieren und 80 Prozent der Mehrkosten von e-Bussen und 40 Prozent der Infrastrukturkosten vom Bund erstattet bekommen. Ähnliches gibt es auch für die Umstellung auf Nullemissionslastkraftwagen.

Auch im Bereich der aktiven Mobilität, also fürs Radfahren und Zufußgehen, konnten wir ein Rekordbudget verankern. Konkret wurden die Mittel auf 60 Millionen Euro pro Jahr aufgestockt – das ist 15-mal so viel wie noch im Jahr 2019. Damit unterstützen wir die Bundesländer und Kommunen dabei, Radinfrastruktur zu schaffen.

Auch im Bereich von fairen Steuern ist vom CO<sub>2</sub>-Preis über die Flugticketabgabe, die Energieabgabe bei der Bahn, die ökologisierte LKW-Maut bis zur NoVA und zu mehr Kilometergeld fürs Radfahren vieles gelungen.

Zusammen mit dem Überdenken von aus der Zeit gefallenem Straßenprojekten und einer modernisierten Straßenverkehrsordnung hat Österreich nun die Chance auf eine rundum klimaverträgliche Mobilitätszukunft. Dennoch braucht es noch mehr. Die Versäumnisse und Fehler der Vergangenheit lassen sich nicht vollständig innerhalb einer Regierungsperiode reparieren.

Alternativen zu überholten Autobahnprojekten, adaptierte Rechtsrahmen für zeitgemäße Mobilitätsangebote bereitzustellen, aber auch das Angebot öffentlicher Verkehre am Land auszuweiten, sind nur einige von unseren zukünftigen Vorhaben, die es noch umzusetzen gilt.



### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

Priorität haben für uns die Schiene, der öffentliche Verkehr, die „Letzte Meile“, der Rad- und Fußverkehr und das Mobilitätsmanagement. In den vergangenen Jahren konnten dank hoher Bundes-Investitionen einige Weichen gestellt werden – etwa die Elektrifizierung der Graz-Köflacher Bahn (GKB), der gemeinsam finanzierte Ausbau der Grazer Straßenbahn, die Absicherung der Angebotsverbesserungen ab der Inbetriebnahme der Koralmbahn und das ohne Landesbeteiligung ermöglichte Pilotprojekt regioMobil in den Bezirken Deutschlandsberg und Leibnitz zur Integration des KlimaTickets in die „Letzte Meile“.

Im Rahmen des Zielnetzes 2040 für die Bahn werden darüber hinaus wichtige große Projekte vom Ausbau Bruck-Graz-Spielfeld über den Nahverkehrsknoten Gösting bis zur Schleife Selzthal und den neuen Bosrucktunnel umgesetzt. Für Privatbahnen ist ein mittelfristiges Investitionspaket bis 2025 im Laufen und ein darauffolgendes in Vorbereitung.

Bei der Murtalbahn als Landesbahn liegt die Hauptverantwortung – wie übrigens auch bei der anders als in Nieder- und Oberösterreich noch fehlenden Nahverkehrsbestellung für tägliche Tagesrandverbindungen auf der Gesäusestrecke – beim Land: Sobald es für die Murtalbahn endlich konkrete Umsetzungsvorschläge zur Modernisierung und einen klaren Investitionsplan seitens des Landes gibt, wird sich der Bund (wie bei allen Bahnen nach dem Privatbahngesetz) der Mitfinanzierung nicht verschließen. Dies ist sinngemäß auch bereits in einer Absichtserklärung zum Steiermark-Paket 2021 festgehalten. So wie der Bund unter Klimaschutzministerin Leonore Gewessler bei den Bahnen in seiner Hauptverantwortung (Radkersburgerbahn, GKB, Grazer Ostbahn, Thermenbahn) die Federführung und Verantwortung übernommen hat, muss das Land bei der Murtalbahn endlich Nägel mit Köpfen machen.

Mehr öffentlicher Verkehr samt Angeboten für die „letzte Meile“ braucht Leadership der dafür im föderalen System Österreichs jeweils definierten Zuständigen und ein sauberes, proaktives Miteinander, dann geht es – wie derzeit etwa in Graz – zügig vorwärts. Wir können uns aber zukünftig auch eine Beteiligung des Bundes an Verkehrsdienstbestellungen für die letzte Meile vorstellen. Nicht überall ist ein schienengebundenes Verkehrsmittel sinnvoll. Wir brauchen aber auch Antworten im Sinne des öffentlichen Verkehrs für die weniger dicht besiedelten Gebiete. Eine Zuzahlung zu bedarfsorientierten Angeboten aber auch Mittel und Langstrecken e-Bussen wären ein immenser Zugewinn für ländlichere Regionen und die Dekarbonisierung des Verkehrssystems.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

Priorität haben die begonnenen Elektrifizierungs- und Attraktivierungsprojekte sowie die im Zielnetz 2040 festgelegten Projekte aufgrund ihrer guten Kosten-Nutzen-Verhältnisse. So wird ab Dezember 2025 die inneralpine Strecke ausgebaut und ein Stundentakt Graz-Linz/Salzburg ermöglicht. Der zweigleisige Ausbau Graz-Spielfeld bringt für Pendler:innen in der südlichen Steiermark sowie für den Fernverkehr nach Slowenien und darüber hinaus Verbesserungen. Nördlich von Graz wird der Zulauf zum Semmering-Basis-Tunnel inklusive der Strecke Frohnleiten-Graz für mehr Kapazität ausgebaut und der Knoten Gösting realisiert. Für die Steirische Ostbahn ist die Elektrifizierung der erste wichtige Schritt. Die langfristige Sicherung der Regionalbahnen von Radkersburg bis zur Thermenstrecke halten wir ebenfalls für sehr wichtig.

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Mit dem KlimaTicket haben wir ein vom politischen Wettbewerb in der Vergangenheit schon oft versprochenes Projekt erfolgreich umgesetzt und auch die Finanzierung für mehrere Jahre sichergestellt. Besonders stolz sind wir auf das seit Mitte 2024 verfügbare (und ebenfalls für mehrere Jahre finanzierte) Gratis-KlimaTicket für 18-Jährige, das für alle jungen Erwachsenen ein Stück Freiheit und eine Unterstützung in einer für das Mobilitätsverhalten entscheidenden Phase ist. Das KlimaTicket ist mit rund 287.000 Nutzer:innen – mit den regionalen Klimatickets in den Ländern und Ballungsräumen sind es 1,5 Millionen Nutzer:innen – österreichweit längst in der Breite der Gesellschaft angekommen und soll aus unserer Sicht jedenfalls beibehalten werden.

**5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

Der Ausbau des Schienen-Nahverkehrs ist für eine klimaverträgliche Mobilität für alle besonders in den erweiterten Ballungsräumen zentral. Die Infrastruktur im Vollbahnbereich sollte weiterhin mit der bewährten Vorgangsweise – Rahmenplan für das ÖBB-Netz, Mittelfristige Investitionsprogramme für die Privatbahnen inklusive Landesbahnen – auf Basis der geltenden Gesetzesvorgaben gemeinsam realisiert werden. Selbstverständlich müssen dabei Barrierefreiheit und die Unterstützung von Mobilitätsketten (Verkehrsstationen als Mobilitätsdrehscheiben) eine zentrale Rolle spielen.

Bei der von uns umgesetzten Bundes-Kofinanzierung für Stadtregionalbahn- und Straßenbahnausbau-Projekte wird mit Linz und Oberösterreich erstmals der Weg einer Klimapartnerschaft rund um das Vorhaben begangen. Darin werden gemeinsam zahlreiche flankierende Maßnahmen festgeschrieben, die direkt und indirekt mit dem Projekt in Verbindung stehen und zu einer Verbesserung des Umweltverbundes beitragen. Damit soll eine möglichst große Wirkung des Vorhabens und damit des Mitteleinsatzes erzielt werden. Dies ist ein Vorbild für künftige Vorhaben (z.B. S-Link in Salzburg) ähnlicher Dimension und Komplexität.

## **NEOS – Die Reformkraft für dein neues Österreich (NEOS)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Positiv hervorzuheben ist, dass die Emissionen im Verkehrssektor im Jahr 2022 laut der aktuellen Treibhausgas-Bilanz des Umweltbundesamtes um 4,6% zurückgegangen sind, wobei ein großer Teil davon auf einen verringerten Kraftstoffexport zurückzuführen ist. Trotz eines leichten Emissionsrückgangs gibt es im Verkehrsbereich, welcher 28% der Gesamtemissionen in Österreich ausmacht, noch viel zu tun. Um CO<sub>2</sub>-Emissionen zu senken, wollen wir eine Ökologisierung von klimaschädlichen Subventionen – ganz wesentlich sind z.B. das Pendlerpauschale oder das Dieselpriileg – und außerdem einen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs und den Ausbau einer sicheren und baulich getrennten Geh- und Radwegeninfrastruktur. Um den Individualverkehr weiter zu dekarbonisieren benötigen wir zudem einen beschleunigten Ausbau von Ladeinfrastruktur und damit einhergehend auch einen beschleunigten Ausbau an Anlagen für die Erzeugung erneuerbarer Energie, um unseren steigenden Verbrauch mit erneuerbarem Strom abdecken zu können.

### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

Das Zielnetz 2040 enthält manche Verbesserungen hinsichtlich Taktverdichtung und kürzeren Fahrtzeiten durch Streckenoptimierungen, welche durch den ÖBB-Rahmenplan ohnehin gefördert werden.

Dies ist aber nur ein kleiner Schritt, die öffentliche Mobilität auszubauen. Darüber hinaus ist auch hier wichtig, was auf Bundesebene wichtig ist, nämlich der massive Ausbau öffentlicher Mobilität auf der Straße – neben der Ausweitung auf der Schiene – sowie der Ausbau einer sicheren Geh- und Radwegeninfrastruktur. Die Menschen sollen auch in ländlichen Gebieten nicht auf ihr Auto angewiesen sein, sondern über alternative Mobilitätsangebote verfügen.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

Wichtig ist einerseits, die Regionen und ländliche Gebiete besser an das Schienennetz anzuschließen und einen dichten Takt zu bieten, damit der Zug eine attraktive Alternative zum Auto für Pendler:innen, Schüler:innen, Tourist:innen, etc. ist. Neben dem Regionalverkehr muss aber auch der Stadtverkehr in Graz angegangen werden. Hier haben wir NEOS bereits einen durchdachten Vorschlag vorgelegt, nämlich den City-Tunnel in Graz. Dieser S-Bahntunnel würde schnelle Verbindungen und kurze Wege in der Stadt garantieren und hat damit auch das Potential, eine Verkehrsberuhigung auf der Straße zu ermöglichen.

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Ein verantwortungsbewusster Finanzminister wird in der kommenden Legislaturperiode auf jeden Fall alle Förderungen auf den Prüfstand stellen müssen. Hier würden wir NEOS vor allem bei den vielen Doppel- und Dreifachförderungen anfangen, sowie bei der Steuergeldverschwendung durch unklare Kompetenzverteilungen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden.

Das Klimaticket befürworten wir grundsätzlich, da es die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel vereinfacht. Kritisch sehen wir aber das Gratis-Klimaticket für alle 18-Jährigen, da dies wohl nur ein Wahlzuckerl der scheidenden Regierung ist.

**5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

Ganz grundsätzlich befürworten wir den Ausbau von schienengebundenem Nahverkehr, von einer verpflichtenden Förderung würden wir aber absehen. Die finanzielle Förderung von schienengebundenem Nahverkehr sollte je nach lokaler Situation und finanziellen Möglichkeiten entschieden werden. In diesen Bereich fließen bereits viele Milliarden, u.a. durch den ÖBB-Rahmenplan. Sollten staatliche Gelder zu Mobilitätsprojekten in Städten oder Regionen nötig sein, sollten die Projekte individuell bewertet werden.

## **Die Bierpartei (BIER)**

Zunächst einmal herzlichen Dank für Ihr Interesse an der Bierpartei und Ihre Anfrage.

Wie Sie sich vorstellen können, bekommen wir täglich sehr viele Anfragen und müssen daher unsere Kapazitäten so knapp vor der Wahl umsichtig einteilen.

Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass wir vorerst auf regionale Fragen nicht eingehen können.

Wir würden uns allerdings sehr freuen, wenn Sie mit uns in Verbindung bleiben.

Ein Austausch nach der Wahl würde uns freuen, wir glauben von Ihnen tollen Input zu bekommen.

Wir danken sehr herzlich für Ihr Verständnis.

## **Kommunistische Partei Österreichs – KPÖ Plus (KPÖ)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Es war wichtig, dass auch die Frage der Preisgestaltung in den Fokus gerückt ist. Öffentlicher Verkehr muss für die Menschen leistbar sein – das ermöglicht Mobilität für jene, die nicht so viel Geld haben und motiviert auch zum Umstieg vom Auto auf den ÖV. Auch im Bereich des Radverkehrs und der Elektrifizierung der Nebenstrecken beim Zug gab es Fortschritte. Was fehlt, ist ein ganzheitlicher Ansatz. Auch aktuell drohen noch Bahnstrecken und Buslinien stillgelegt zu werden.

### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

Der Erhalt und die Modernisierung der Murtalbahn wird von den Gemeinden in der Region seit längerem gefordert. Diese Verbindung ist für den Pendler- und SchülerInnenverkehr sehr wertvoll und hat das Potenzial die Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren. Davon profitieren würde auch das Land Salzburg, zumal die Murtalbahn bis nach Tamsweg fährt.

Mit der Modernisierung wären kürzere Fahrtzeiten und bessere Takte möglich, was positive Auswirkungen auf den Pendlerverkehr und den Tourismus nach sich ziehen würde. Dafür braucht es aber eine Mitfinanzierung durch den Bund, welche das Land Steiermark beantragen muss.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

Mit Fertigstellung der beiden Großprojekte benötigt es sehr bald einen Ausbau der S-Bahnnetze, insbesondere im Raum Graz. Der einstimmig vom Grazer Gemeinderat beschlossene Ausbau der S-Bahn samt Tunnel in der Innenstadt ist der nächste logische Schritt in der steirischen Verkehrspolitik.

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Schon jetzt wurde das Klimaticket in der Steiermark verteuert – obwohl das Land mit Zuschüssen den Preis hätte halten können. Nach der Wahl könnte eine massive Verteuerung dieses wichtigen Angebots, aber auch eine gänzliche Abschaffung drohen. Dabei müsste es vielmehr Maßnahmen geben, damit das Klima-Ticket für alle Menschen in unserem Land erschwinglich ist. Die KPÖ setzt sich klar für leistbare Öffi-Preise ein.

### **5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

Neben raschen Verbindungen auf den Hauptverkehrsrouten muss es auch darum gehen, dass die Mobilität in den Regionen gesichert ist. Auch kleinere Ortschaften müssen an das ÖV-Netz angebunden sein und brauchen Investitionen. Die Schiene muss zunehmend eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden. Auch die Leistbarkeit muss dabei bedacht werden.

Die Modernisierung und Elektrifizierung von bestehenden Bahnstrecken muss priorisiert werden, damit die Fahrtzeiten verkürzt und die Takte erhöht werden können. Nur so kann der schienengebundene Nahverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr an Attraktivität gewinnen.

## **Liste GAZA – Stimmen gegen den Völkermord (GAZA)**

Grundsätzlich steht die Liste GAZA für global, soziale Gerechtigkeit.

Gerechtigkeit schließt unsere Natur und Umwelt ein, ohne die wir nicht leben können.

Es sind immer die gesellschaftlich Benachteiligten, die unter der Zerstörung der Umwelt besonders leiden. Leistbarer, öffentlicher Verkehr ist hier ein wichtiger Hebel. Daher sind wir grundsätzlich für die Förderung und des Ausbau des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch des Personenverkehrs und für die Erhöhung der Frequenzen von Zügen und Bussen: Öffentliche Mittel sollen mehr in den Öffentlichen Verkehr und weniger in den motorisierten Individualverkehr fließen, der die Umwelt schädigt und Besitzende bevorzugt.

Über diese Grundposition hinaus, haben wir als Liste GAZA, die bei der Kandidatur einen klaren Fokus nimmt, noch keine detailliertere Position entwickelt.

## **Liste Madeleine Petrovic (LMP)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Die Liste Petrovic sieht die Einführung des Klimatickets positiv, bei der Verbesserung des ÖV-Angebots wäre aus unserer Sicht wesentlich mehr möglich gewesen. Verantwortungsvolle Klimapolitik im Interesse der Bürgerinnen und Bürger muss Alternativen schaffen, die es den Menschen ermöglicht, auf das Auto zu verzichten. Ideologisch motivierte Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr ohne adäquaten ÖV-Ausbau, die die Mobilität der Menschen einschränken und ihnen den Zugang zu wichtigen Ressourcen (Arbeitsplatz, Kinderbetreuung) unzumutbar erschweren, lehnen wir ab.

### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

Die entscheidenden Punkte, um dem Zwang zur Automobilität effektiv entgegenzuwirken sind Planungssicherheit und ausreichende finanzielle Mittel für die Städte und Gemeinden. Die dringend notwendige Anbindung der Universität Graz an das Schienennetz betrifft auch die Attraktivität des Wissenschaftsstandorts Österreich und sollte damit vielleicht noch mehr als andere Projekte ein auch bundespolitisches Anliegen sein. Allgemein besteht beim Ausbau des Straßenbahnnetzes im Großraum Graz Nachholbedarf und der Bund sollte alle Projekte der Stadt Graz zu zumindest einem Drittel mitfinanzieren.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

Der ÖBB-Plan Zielnetz 2040 soll unter Einbindung der steirischen Gemeinden und der Sozialpartner überarbeitet und ergänzt werden (die Attraktivierung und Modernisierung der Murtalbahn, die Umsetzung des Grazer S-Bahn-City-Tunnels und der Erhalt und Ausbau der Thermenbahn seien beispielhaft als bislang unzureichend berücksichtigte Anliegen angeführt). Wenn uns die Wähler und Wählerinnen das Mandat dazu erteilen, werden wir im Parlament die ausreichende Finanzierung und planmäßige (bis 2040) Umsetzung der zu Papier gebrachten Ausbaupläne einfordern.

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Ja. Wir sehen generell die Gefahr, dass ein politisch für notwendig erklärtes Sparpaket zu Lasten der auf leistungsfähige und leistbare öffentliche Dienste angewiesenen Bürgerinnen und Bürger geht. Die Liste Petrovic wird sich solchen negativen Entwicklungen offensiv entgegenstellen, nicht nur in der Verkehrspolitik.

### **5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

Beitrag zur Sicherstellung des Rechts der Bürgerinnen und Bürger auf Erreichbarkeit von Ressourcen, Bedeutung für den Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Österreich, umweltpolitischer Nutzen, sinnvolle überregionale Planung (z. B. Straßenbahnausbau in die Grazer Umlandgemeinden).



**MFG – Österreich Menschen – Freiheit – Grundrechte (MFG)**

*Bis zum Redaktionsschluss haben wir von der Liste MFG keine Antworten auf unsere Fragen erhalten. (Red.)*

## **Keine von denen (KEINE)**

### **1. Was ist aus Sicht Ihrer Partei in den letzten Jahren in der Verkehrspolitik gut gelaufen?**

#### **Was würden Sie ändern?**

Das Klimaticket ist ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Langfristig verfolgen wir das Ziel, Mobilität frei und für jede:n verfügbar zu machen, indem öffentlicher Verkehr kostenlos wird. Außerdem muss sowohl in den Städten als auch am Land weiter massiv in öffentlichen Verkehr investiert werden, damit der Individualverkehr langfristig durch eine hochfrequente, flächendeckende und nachhaltige öffentliche Verkehrsinfrastruktur ersetzt werden kann. Gerade in ländlichen Regionen bedeutet das auch den weiteren Ausbau öffentlicher Car- und Bike-Sharing-Modelle mit Stützpunkten rund um Bahnhöfe.

### **2. Welche Verkehrsprojekte in der Steiermark sollten aus Ihrer Sicht mit Bundesmitteln gefördert werden?**

Wir sind dafür, dass jene Verkehrsprojekte gefördert und priorisiert werden, die zu einer radikalen Reduktion von Emissionen und einer sozial gerechten Mobilität beitragen. Um den Klimanotstand ernsthaft zu bekämpfen, muss mit Entschlossenheit vorgegangen werden.

Dies bedeutet, dass insbesondere die Projekte im Fokus stehen müssen, die den öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten stärken, sowie solche, die die soziale Teilhabe durch verbesserte Mobilitätsmöglichkeiten erhöhen.

Außerdem fordern wir, dass Bürger:innen nicht nur konsultiert, sondern in echten Mitbestimmungsprozessen über die Priorisierung und Gestaltung von Verkehrsprojekten entscheiden. Eine zentralisierte Entscheidungsfindung muss durch demokratische Beteiligungsformate auf lokaler Ebene ersetzt werden. Nur so können wir sicherstellen, dass die notwendige Verkehrswende gerecht und effektiv gestaltet wird.

### **3. Welche Ausbauten benötigt das steirische Schienennetz nach Fertigstellung der aktuellen Projekte Koralmbahn und Semmeringbasistunnel?**

Wir begrüßen den Ausbau des Schienennetzes für eine schnellere Verbindung zwischen Landeshauptstädten, wie etwa Graz–Linz oder Graz–Salzburg (Stichwort Selzthal), damit die Bahn hier zu einer echten Alternative zum Individualverkehr wird.

Zusätzlich zu den bereits vorgesehenen Plänen bis 2040 setzen wir uns für einen rascheren Ausbau der Verbindung zwischen Koralmbahn und der Oststeiermark ein, sowie generell für einen dichteren Takt durch Ausbau und Attraktivierung der Regio-Strecken.

Neben Expert:innen soll hier auch die Bevölkerung aktiv in die Entscheidungsprozesse eingebunden werden, um sicherzustellen, dass die beschlossenen Prioritäten auch tatsächlich den Bedürfnissen der Menschen entsprechen.

### **4. Sehen Sie das Klimaticket in Gefahr, falls ein Sparpaket notwendig wird?**

Das Klimaticket darf nicht mehr in Frage gestellt werden. Mobilität ist ein Grundrecht, das für alle Menschen zugänglich und leistbar sein muss. Ein solches Sparpaket wäre für uns ein Angriff auf das Wohl von Mensch, Tier und Planet für nichts als bloßen Profit. Die Transformation hin zu einer klimagerechten Gesellschaft erfordert nämlich nicht weniger, sondern mehr öffentliche Investitionen in den Ausbau und die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Wo wir hingegen sehr einfach einsparen könnten: ein sofortiges Ende aller Subventionen in fossile Energie.

**5. Nach welchen Kriterien soll der Bund Infrastrukturmaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr (S-Bahn, Regionalbahn, Straßenbahn) verpflichtend fördern?**

Angesichts der fortschreitenden Klimakrise ist es unerlässlich, dass der Bund die Priorität auf den Ausbau und die Förderung des schienengebundenen Nahverkehrs legt. Wir fordern, dass Infrastrukturmaßnahmen – neben allen technischen Kriterien – auch mit Blick auf die folgenden Fragen beurteilt werden:

- Leisten sie einen merkbaren Beitrag zu Klimaneutralität?
- Verbessern sie die flächendeckende Erreichbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs und
- Stärkt die Maßnahme soziale Teilhabemöglichkeiten für bisher ausgegrenzte Gruppen?
- Sind die Maßnahmen in einem partizipativen Prozess unter Einbeziehung der Bürger:innen entschieden worden?

Wir setzen uns für ein radikales Umdenken in der Verkehrspolitik ein: Der öffentliche Verkehr muss zur ersten Wahl für alle Menschen werden, sowohl in urbanen als auch in ländlichen Gebieten. Dies erfordert einen mutigen und umfassenden Infrastrukturplan, der durch klare Kriterien geleitet wird, um eine nachhaltige, gerechte und klimaschonende Zukunft zu gewährleisten.

## **FAHRGAST Graz/Steiermark: Fragen zur Nationalratswahl 2024**

Die Fragen wurden von FAHRGAST Graz/Steiermark am 5. August 2024 an alle Parteien per E-Mail versandt.

Die Reihenfolge der Parteien entspricht jener auf dem Stimmzettel in der Steiermark.

FAHRGAST Graz/Steiermark ist ein unabhängiger und überparteilicher Verein zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Interessen seiner Fahrgäste.

Redaktionsschluss war am 2. September 2024.

## **Impressum**

Gelbe Post: Fahrgast % Österr. Hochschülerschaft, Rechbauerstraße 12, 8010 Graz

E-Mail: [office@fahrgast-steiermark.at](mailto:office@fahrgast-steiermark.at)

Homepage: [www.fahrgast-steiermark.at](http://www.fahrgast-steiermark.at)

Facebook: [www.facebook.com/fahrgast.steiermark](https://www.facebook.com/fahrgast.steiermark)

X/Twitter: [www.twitter.com/fahrgast\\_stmk](https://www.twitter.com/fahrgast_stmk)

Instagram: [www.instagram.com/fahrgast\\_steiermark](https://www.instagram.com/fahrgast_steiermark)

Mobil: +43 681 20 41 90 23

Konto: IBAN: AT33 4300 0100 0000 6326

Treffen: Montags, 19.30–21.00 Uhr, abwechselnd online oder im Gasthaus. Um Voranmeldung wird gebeten.

ZVR-Zahl: 186923810