

# Protokoll

## **72. Forum Mehr Zeit für Graz**

### **„Übergang zu einer neuen Mobilität?“**

### **Wenn, dann nur gemeinsam!“**

**Donnerstag, 24. Oktober 2024, 18:00 – 20:00 Uhr,  
Gemeinderatssitzungssaal, Rathaus, Hauptplatz 1, 8010 Graz**



### **1. Eröffnung der Veranstaltung**

Bernhard Seidler (Sprecher von „Mehr Zeit für Graz (MZfG)“) stellt kurz die Organisation MZfG vor, die aus ehrenamtlich aktiven MitarbeiterInnen besteht und Bürgerbeteiligung fördert, und beschreibt das Ziel der Veranstaltung: Ein Monat vor der Steirischen Landtagswahl wurden alle Parteien, die aktuell im Steiermärkischen Landtag vertreten sind, eingeladen, ihre Vorhaben und die konkrete Umsetzung im Bereich der Mobilität der nächsten Jahre in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Graz zu präsentieren.



Bernhard Possert, Moderator der Veranstaltung, stellt die Podiumsteilnehmer vor:

- GR Max Zirngast, BA (KPÖ)
- GR DI Georg TOPF (ÖVP)
- GR Mag. Dr. Christian KOZINA-VOIT (GRÜNE)
- GR Manuel LENARTITSCH (SPÖ)
- Alexander SCHAPPEK (Kandidat für den Landtag, NEOS)
- GR Günter WAGNER (FPÖ)

Bis auf Alexander Schappek sind alle Parteienvertreter – mehr oder weniger zufällig - im Grazer Gemeinderat - obwohl der Fokus der Veranstaltung auf der Steirischen Landespolitik liegt.

Ablauf: Im ersten Teil der Veranstaltung nehmen alle Parteienvertreter zu den vorformulierten Fragen Stellung. Im zweiten Teil sollen Fragen aus dem Publikum beantwortet werden.

Die vorformulierten Fragen:

- Österreich soll bis 2040 klimaneutral werden. Was sind die daraus resultierenden wichtigsten Kernziele für die Mobilität der Zukunft?
- Welche sind die resultierenden Hauptmaßnahmen? Wie sollten das Land und die Stadt zur Abstimmung und Umsetzung dieser Maßnahmen zusammenarbeiten?
- Sollen die E-Mobilität und andere alternative Mobilitätsformen gefördert und ausgebaut werden? Wenn ja, wie?

Konkret:

- Wie stehen Sie zu Plänen wie z.B. dem dreispurigen Ausbau der A9 zwischen Graz und Leibnitz?
- Ist ein Park & Ride-System für Graz gescheitert?
- Welche Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit sind geplant (z.B. Verbot von E-Mopeds und E-Scooter auf Radwegen)?

## **2. Stellungnahme aller Parteienvertreter zu den vordefinierten Fragen**

### GR DI Georg TOPF (ÖVP):

Eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen wird angestrebt. Wie im Mobilitätsplan 2040 dargestellt, soll dazu der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert und der Öffentliche Verkehr (ÖV) massiv ausgebaut werden, dies in der Stadt Graz und auch stadtgrenzenübergreifend. Ziel ist ein gut ausgebauter und gut akzeptierter ÖV. Dazu gibt es entsprechende Beschlüsse, z.B. der 2-gleisige Ausbau bis Spielfeld-Straß. Bruck und Graz sollen besser verbunden werden, mit 2-gleisigem Ausbau z.B. bis Frohnleiten. Es braucht eine Spange von der Süd- zur Ostbahn, dazu gibt es Überlegungen, aber noch keinen konkreten Plan. Für die GKB-Strecke soll es Frequenzerhöhungen und Ausbau der Elektrifizierung geben. Auch die Koralm-Bahn soll einen wichtigen Beitrag zur Akzeptanz des ÖVs leisten.

Die Förderung der E-Mobilität ist zwar nicht mehr Bestandteil des STEK. Falls aber wirklich auf E-Mobilität gesetzt wird, müsste die Anzahl der Ladepunkte ausgebaut werden – hier gab es in der Vergangenheit Versäumnisse, z.B. hätte man Synergien mit anderen Grabungsarbeiten nutzen können.

Der 3-spurige Ausbau der A9 wird positiv beurteilt – auch auf Basis des Gutachtens der TU Graz. Die Gewerbegebiete wurden erheblich ausgebaut, dadurch ist das Frachtvolumen gewaltig gestiegen. Der Ausbau muss aber nicht unbedingt 3-spurig bis Leibnitz erfolgen, evtl. nur bis Werndorf (Cargo Center).

Park & Ride (P&R): Sollte weiter ausgebaut werden, beispielsweise sollte über eine Erweiterung am Murpark nachgedacht werden. Diese Erweiterung wurde beschlossen und ein Grundstück gekauft, aber dzt. herrscht Stillstand. Weinzödl und Weblinger Kreis sind weitere Möglichkeiten, die mit dem Land abzustimmen sind.

Sicherheit: Schwere E-Scooter und schwere E-Chopper haben möglicherweise auf Radwegen nichts verloren. Das ist zu prüfen.

### GR Manuel LENARTITSCH (SPÖ)

Die Klimaziele sind klar definiert. Zur Erreichung sind ÖV und Radwege auszubauen. Über 100 Mio. EUR sind dazu geplant.

Ländlich Strukturen machen den Pkw notwendiger als in der Stadt, auch die Entwicklung der E-Mobilität ist dort schwieriger.

Radwege sollten auch das Pendeln unterstützen.

Die 5er Linie sollte 2-gleisig ausgebaut werden.

Der S-Bahnhof Puntigam muss besser erreichbar werden. Weitere Straßenbahnausbauten sind notwendig.

Wenn sich das Verkehrsverhalten ändert, müssen die Flächen entsprechend neu aufgeteilt werden.

Die Lade-Infrastruktur für eMobilität ist in Graz noch nicht ausreichend.

Die A9 soll 3-spurig ausgebaut werden, evtl. nur teilweise, nicht die gesamte Strecke bis Leibnitz.

P&R ist nicht gescheitert und soll weiter ausgebaut werden. Fölling ist jedoch ein Geister-Parkhaus. Murpark sollte weiter ausgebaut werden.

Sicherheit auf Radwegen: Besser mehr Selbstreflektion anstatt Verbote. Anzustreben ist ein Miteinander mit gegenseitiger Rücksichtnahme.

#### GR Günter WAGNER (FPÖ)

Die FPÖ sieht das Ziel Klimaneutralität bis 2040 differenzierter, andere Länder verschieben auch, z.B. auf 2050. Die Klimaziele sollten nicht für jeden Preis verfolgt werden. Österreich hat ohnehin nur einen sehr kleinen Beitrag zu den weltweiten CO<sub>2</sub>-Emissionen. Der ÖV soll besser ausgebaut werden: Taktung, Schiene ausbauen, Gösting besser anbinden.

Das Fahrrad wird immer beliebter. Die Räder haben sich verändert, es gibt immer mehr wertvolle Räder. Daher sind neue Abstellmöglichkeiten sinnvoll, die beispielsweise ein Versperren erlauben.

E-Mobilität wird nicht die finale und einzige Lösung sein. Technologieoffenheit ist wichtig, Forschung muss ergebnisoffen sein. Auch Verbrenner wird es wohl weiter geben.

Das Umland von Graz muss besser mit dem ÖV angebunden werden. P&R Parkplätze sollten ausgebaut werden (z.B. Murpark und Webling), wobei man für eine gute ÖV-Anbindung sorgen muss.

Verkehrskonzepte müssen auch angenommen werden.

E-Mopeds und E-Scooter sollen auch weiterhin auf Radwegen fahren dürfen, da sie sich im ähnlichen Geschwindigkeitsbereich bewegen wie Räder und eBikes, auf Straßen im Stadtverkehr jedoch Tempo 30-50 km/h gefahren wird.

Der 3-spurige Ausbau der A9 ist notwendig, da für den Wirtschaftsstandort Graz sehr wichtig.

#### GR Mag. Dr. Christian KOZINA-VOIT (GRÜNE)

Eine gute Zukunft bedeutet auch Klimaschutz/Klimaneutralität, eine intakte Natur, soziale Gerechtigkeit und eine funktionierende Demokratie. Das alles muss gesamthaft berücksichtigt werden.

Aus dem Klimaschutzziel leitet sich ab, dass weniger km mit dem Verbrenner-Pkw gefahren werden sollen. Das muss aber auch leistbar sein.

Verkehr wird auch durch unsere Einkaufsgewohnheiten erzeugt. Daher ist regionaler Konsum günstiger als globaler.

Die Verkehrsnetze müssen bestehende und zukünftige Bedürfnisse befriedigen. Das ÖV-Netz hat Aufholbedarf, besonders am Land. Die Vorlaufzeiten für den Ausbau sind extrem groß. Daher muss man prüfen, was man rasch für die individuelle Mobilität tun kann. Radnetze sind noch schlecht in Graz, z.B. in Richtung Süd-Westen, z.B. vom Hauptplatz zum Griesplatz. Auch stadtgrenzenüberschreitende Radwege sind wichtig.

Die Kooperation mit dem Land ist dazu im Laufen.

Ausbau der A9: Mehr Straßen bedeutet meist mehr Verkehr. Bei Ausbau der A9 werden noch mehr Menschen in diese Region ziehen und nach Graz pendeln. Besser sind der Ausbau des ÖV und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Der Güterverkehr kann auch anders geregelt werden.

Park & Ride: Etwa 180.000 Pkw pendeln dzt. nach Graz rein. P&R kann davon nur einen geringen Teil auffangen (z.B. Murpark 5.000), dafür versiegelt man weitere Flächen. Man braucht daher ein regionales Gesamtkonzept mit vielfältigen Verkehrsmöglichkeiten. Das Ziel ist zukünftig 20% MIV, 80% ÖV.

E-Mobilität: Die Möglichkeiten sind begrenzt. In der Stadt gibt es bessere Alternativen. Sicherheit: E-Mopeds & E-Chopper sind zu schnell für Radwege. Die gesetzlichen Regeln müssen daher auf Bundesebene überdacht werden, der Gemeinderat hat dazu eine Petition verabschiedet. Auf Radwegen sollten Fahrzeuge bis beispielsweise ca. 20 km/h erlaubt sein, darüber sollten Straßen genutzt werden.

#### GR Max Zirngast, BA (KPÖ)

Die Mobilitätsstrategie ist Lösungsbestandteil des Klimaproblems. Die Kleinheit Österreichs ist kein Grund, nichts zu tun. Für Graz wird als Ziel Null-Emissionen angestrebt. Die Zusammenarbeit mit dem Land ist für übergreifende Konzepte wichtig. Die Regionalbahnen sollten ausgebaut werden.

A9-Ausbau: Mehr Straßen bedeutet mehr Verkehr. Weitere Ansiedlungen in der Region würden unterstützt. Eine Alternative zum Ausbau könnte z.B. die Pannestreifenutzung sein. Der Verkehr sollte möglichst auf die Schiene umgeleitet werden.

Sicherheit: Die Frage der Nutzung der Radwege durch E-Mopeds / E-Chopper wird in einer Arbeitsgruppe behandelt.

E-Mobilität: Ist sicher sinnvoll, braucht aber auch Energie und Platz. Elektrisch angetriebene Pkws sind somit auch keine nachhaltige Lösung. eBikes sind t.w. eine Alternative.

#### Alexander SCHAPPEK (Kandidat für den Landtag, NEOS)

Wenn wir so weitermachen, werden wir das Klimaziel nicht erreichen. Derzeit pendeln ca. 80% mit dem MIV in die Stadt Graz hinein. Um das zu ändern, muss das Schienennetz über die Stadtgrenzen hinaus geplant und ausgebaut werden. Das Straßenbahnnetz hätte schon vor 20 Jahren besser durchdacht werden müssen. Ein City-Tunnel wäre als neuer Weg anzudenken. Die GKB-Trasse könnte so mit der Innenstadt verbunden werden. Es ist ein Paradigmenwechsel nötig: Weg vom MIV, hin zur Schiene.

A9-Ausbau: Über eine Einzelmaßnahme zu entscheiden, ist nicht sinnvoll, solange es kein Gesamtkonzept gibt.

Sicherheit: Die Verkehrsteilnehmer sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden, keine Verbotspolitik, denn die Leute wollen ja umsteigen. Auch E-Scooter müssen ihren Verkehrsraum bekommen.

Park & Ride: Konzepte sind teilweise nicht durchdacht, weil die ÖV-Anbindung unzulänglich ist. Das Parkhaus Fölling ist ein Negativbeispiel.

### 3. Diskussion / Fragen aus dem Publikum



Anmerkungen und Fragen:

- Herz-Jesu-Viertel: Gute Fortschritte beim Ausbau der Radwege, nun auch bis zur TU Infeldgasse. Es fehlt aber an Anrainerparkplätzen. Bestehende Parkplätze werden primär von Pendlern belegt, auch weil Dauerparkplätze genauso viel kosten wie P&R-Parkplätze. Es fehlt an Anrainer-Parkgaragen. Sind hierzu Maßnahmen geplant?
- E-Mobilität: Die Erreichung der EU-Flottenziele verlangt, dass 2030 min. 60% Zero-CO2-Fahrzeuge sein müssen, 2035 dann 100%. Aus heutiger Sicht geht das nur mit elektrisch angetriebenen Pkw. Diese Fahrzeuge müssen elektrisch versorgt und aufgeladen werden. Was sind also die Maßnahmen, unsere Infrastruktur entsprechend zukunftsfit zu machen und das Laden dieser Fahrzeuge zu ermöglichen – auch in großen Wohnkomplexen? Ein „Geht nicht“ ist hier inakzeptabel!
- Feedback eines ehemaligen Professors für Verkehrsplanung: Eine gehaltvolle kontroversielle Diskussion und detaillierte Kompetenzen sind nötig, vor der Ableitung von Bekenntnissen und Erkenntnissen. Diese Veranstaltung ist somit sehr zu begrüßen. Man muss die jetzigen Bedürfnisse und die der zukünftigen Generationen analysieren.
- Oberleitungsbusse (O-Busse): Wie bereits Erich Edegger 1986 zum Ausdruck brachte, sollten nicht weiter Straßenbahnlinien gebaut werden, stattdessen sollten man auf O-Busse setzen, wie beispielsweise auch Salzburg. Mit Pufferbatterien können diese O-Busse auch Distanzen bis 5km zu Umlandgemeinden ohne Oberleitungen überwinden. Sollte untersucht werden.

## Rückmeldungen:

- Topf: Graz soll zukünftig von allen Richtungen (GKB, Ostbahn, Südbahn und aus Richtung Norden) über gut ausgebaute Bahnverbindungen mit guter Taktfrequenz angebunden sein. In Richtung Norden ist dabei derzeit die Verbindung Bruck-Graz ein Flaschenhals und muss daher ausgebaut werden. Eine S-Bahn-Verbindung - über einem kurzen oder langen Tunnel - zwischen der GKB-Strecke und ggf. auch von der Südbahn zur Ostbahn wäre notwendig, damit nicht alles über den Hauptbahnhof abgewickelt werden muss.

Verlängerung bestehender Straßenbahntrassen (insbes. der 5er-Linie bis Welling) ist eine durchaus sinnvolle Erweiterung.

- Schappek: Der O-Bus ist ggf. auch eine Alternative, jede Verkehrsmöglichkeit sollte den Randbedingungen gemäß eingesetzt werden. Es wird nötig sein, mehrere Möglichkeiten auszuschöpfen, die Kapazität der Straßenbahn allein wird nicht ausreichen.
- Wagner: Man sollte ergebnisoffen in alle Richtungen denken, dazu gehört natürlich auch die E-Mobilität. Da Wasserstoff-Fahrzeuge kurzfristig sicher nicht als Lösung zur Verfügung stehen werden, müssen Stromnetz und Ladeinfrastruktur an den wachsenden Bedarf für E-Mobilität angepasst werden. O-Busse sind vergleichsweise kurzfristig realisierbar, der Einsatz sollte daher geprüft werden.
- Lenaritsch: Anrainer-Parkgaragen sind schwierig umzusetzen, Anrainerparken mit Vorrang auf öffentlichen Parkplätzen ist eine Möglichkeit, wie bereits in der Zinsendorfgasse und im Neutorviertel umgesetzt. Auch an Fahrradparkplätze ist zu denken.

Straßenbahnen haben eine hohe Kapazität und gegenüber O-Bussen den Vorteil des eigenen Gleiskörpers, sind also Staus weniger ausgesetzt als Busse. Weitere Busspuren zu schaffen, ginge ggf. nur wenn weitere Parkflächen geopfert werden.

- Kozina-Voit: Der Ansatz, die Bedürfnisse jetzt und in Zukunft zu analysieren, ist richtig. Wir brauchen aber auch rechtzeitige Systementscheidungen. In Anbetracht der Klimaziele und der Umsetzungsdauer braucht es jetzt Klarheit: In Graz sind die Systementscheidungen Straßenbahn, Rad, E-Mobilität.
- Zirngast: Der Infrastrukturausbau für E-Mobilität ist natürlich erforderlich. Man muss aber auch über Bebauungs- und Raumplanung reden, um zu entscheiden, was wo entstehen soll. Breite gesellschaftliche Debatten sind erforderlich, um die richtigen Zukunftsentscheidungen zu treffen.

#### Anmerkungen und Fragen:

- Ausbau des GKB-Netzes (Graz-Köflach-Bahn): Anrainer der Bahntrasse in Wetzelzdorf und Strassgang, die elektrifiziert und abschnittsweise 2-gleisig ausgebaut werden soll, befürchten Beeinträchtigungen insbes. durch elektromagnetische Emissionen. Mit dem abschnittswisen Ausbau wird eine UVP umgangen. Zudem gäbe es keine ausreichend verlässliche Kostenplanung inkl. der Klärung der Kostenteilung mit der ÖBB und dem Land.
- Bezirksvorsteher Puntigam: Im Bezirk wurden sehr viele Möglichkeiten geschaffen, neuen Wohnraum zu errichten, ein entsprechendes Verkehrskonzept wurde aber nicht entwickelt. Ein mit dem Umland abgestimmtes P&R-Konzept liegt noch nicht vor. Dazu sollte die Linie 5 bis Webling ausgebaut werden, dort sollte ein Parkhaus für 5000 Pkw entstehen. Die Puchstraße ist extrem belastet, hier braucht es Abhilfe.
- Bezirk Jakomini: Ein Gesamtkonzept wird benötigt. Nur auf den Radverkehr zu schauen, ist zu wenig. Eine Bevormundungspolitik sei abzulehnen. Eine Bürgerbeteiligung für die Gestaltung des Ortweinplatzes wird gefordert, dessen Revitalisierung seit 12 Jahren versprochen ist. Vor Realisierung eines Radspielplatzes sollte eine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung umgesetzt werden. Wie stehen die Parteien dazu?  
Es war geplant, die 1750 Parkplätze an der Messe in ein Parkleitsystem einzubinden. Wie steht es mit dessen Realisierung?
- Wäre eine Kennzeichenpflicht für 2-Räder eine sinnvolle Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsdisziplin?

#### Rückmeldungen:

- Schappek: Eine Kennzeichenpflicht für Räder wäre zu viel bürokratischer Aufwand. Eine t.w. unterirdische Trassenführung der GKB-Strecken sollte geprüft werden.
- Topf: Kennzeichenpflicht nicht für alle 2-Räder, evtl. aber ab einem gewissen Gewicht (z.B. E-Mopeds oder E-Chopper). Für den GKB-Ausbau soll eine UVP durchgeführt werden.
- Wagner: Der Parkplatzsuchverkehr nimmt stetig zu. Parkgaragen für Anrainer und ein Parkleitsystem sind nötig. Der Pkw bleibt ein wichtiger „Einkaufskorb“ mit Relevanz für die Innenstadt-Wirtschaft.
- Lenaritsch: Der 5er-Ausbau bis Webling soll kommen, der GKB-Ausbau soll mitgeplant werden. Das Parkleitsystem sollte im Auge behalten werden. Eine Kennzeichenpflicht für Fahrräder wird abgelehnt.
- Kozina-Voit: Der Mobilitätsplan 2040 der Steiermark steht vor der Fertigstellung und ist dann die Grundlage für Detailplanungen. Es ist auch ein konkretes



Bürgerbeteiligungssystem geplant. Verbesserungen sind natürlich immer sukzessive möglich.

- Zirngast: Der GKB-Ausbau sollte per UVP geprüft werden. Für die Kostenteilung mit der ÖBB und dem Land gibt es sehr wohl einen Gemeinderatsbeschluss.

#### Fragen und Anmerkungen:

- Das Umweltticket ist attraktiv und wird zudem von einigen Arbeitgebern gefördert. Wenn man aber nach Mitternacht am Grazer Hauptbahnhof ankommt, bleibt oft nur das teure Taxi für die Weiterfahrt. Soll es eine Verbesserung des nächtlichen ÖVs geben?
- Auf Radstraßen gibt es teilweise merkwürdige Verkehrsinseln und Hindernisse. Man muss Schlangenlinien fahren, Busse werden behindert. Man sollte zukünftig Experten besser einbinden.
- GKB-Trasse: Ist eine Tieferlegung der GKB-Trasse zur Reduktion der (EMV-) Emissionen sinnvoll und möglich?
- Beim Thema GKB-Ausbau fehlt es manchmal an der Ehrlichkeit. Die Pläne werden nicht vollständig offengelegt.
- Bezirksvorsteher Waltendorf: Auch kleine Maßnahmen sind oft sehr sinnvoll. Es wird befürchtet, dass diese im Mobilitätsplan 2040 und abgeleiteten Verkehrsplanungen zu wenig beachtet werden.
- Beirat für Bürgerbeteiligung: Wir freuen uns über das Bekenntnis der Politiker zur Bürgerbeteiligung und werden ggf. daran erinnern.
- Nachnutzung der P&R Garage Weinitzen: Könnte als Basis für Schöckl-Fahrten genutzt werden. Oder auch als Parkgarage für Langzeitparker.
- Im Bezirk Puntigam ist die neue Landeszentrale des Rotkreuzes mit u.a. 300 Pkw-Stellplätzen im Entstehen. Die verkehrsmäßige Anbindung soll über die Puchstraße und die Herrgottwiesgasse erfolgen, obwohl diese Straßen bereits überlastet sind. Die Anwohner der Herrgottwoesstraße schlagen vor, diese zur Fahrradstraße zu machen, um das Verkehrsproblem zu lösen.
- Helmpflicht für E-Scooter wäre angesichts der Unfallstatistiken sinnvoll.

#### Rückmeldungen:

- Wagner: Taktverdichtungen und auch Nachtverkehr sollen verbessert werden. Thema Busspuren: Die kombinierte Nutzung als Radweg ist ungeeignet, da Busse und Räder unterschiedliche Geschwindigkeiten haben und keine Überholmöglichkeiten bestehen.
- Topf: Der Masterplan ist als Planungsgrundlage wichtig, darin sind auch die kleinen Verbesserungsprojekte enthalten (Schwachstellenbeseitigung wie zum Bsp. ein fehlender 20m langer Gehweg in Strassgang, damit Schulkinder sicher zum

Bus kommen). Ein detaillierter Anforderungskatalog wurde von der Fraktion erstellt.

- Lenaritsch: Die Ausweitung des Nachtverkehrs ist eine finanzielle Frage. Die „Night-Lines“ am Wochenende werden sehr gut genutzt, müssen aber mit dem Umland abgestimmt werden zwecks Kostenteilung.
- Zirngast: Bürgerbeteiligung soll weiter verbessert werden. Fortschritte gibt es bereits bei der Bebauungsplanung und der Erstellung des Mobilitätsplanes.
- Kozina-Voit: Es wurde eine Busverkehrsbeauftragte geschaffen, um die Belange von ÖV-Nutzern und Fußgängern stärker zu fokussieren. Im Masterplan sind 197 Schwachstellen aufgelistet und priorisiert, was eine strukturierte Abarbeitung gewährleistet.

#### **4. Abschlussrunde: Reflektion, was nehmen die Politiker von der Veranstaltung mit?**

Bernhard Possert fasst zusammen, dass jenseits der Details die Grundfragen sind: Wie ernst werden die Klimaziele genommen? Falls sie ernst genommen werden, sollten erst die Chinesen und Amerikaner mit den Maßnahmen beginnen, oder sind wir gleichermaßen in der Pflicht? Bei der Umsetzung der Maßnahmen: Genügen Angebote und Anreize, um die Mobilitätswende anzutreiben, oder sollten weniger umweltfreundliche Verkehrsformen (insbesondere der MIV) auch unattraktiver gemacht, oder gar verunmöglicht werden?

Beim weitgehenden Konsens aller heute vertretenden Parteien, liegen doch in diesen Grundfragen die graduellen Unterschiede in den heutigen Statements.

Abschließende Frage: Was nehmen die Politiker von der Diskussion mit?

- Schappek: Alle suchen gemeinsame Lösungen, auch über Parteigrenzen hinweg.
- Zirngast: Der Beitrag der Bezirksvorsteher ist wichtig und wertvoll.
- Kozina-Voit: Der vorhandene Gesamtplatz ist begrenzt. Daher machen Verkehrsflächenerweiterungen auf der anderen Seite auch Reduktionen notwendig. Gewisse Einschränkungen des MIV sind daher unumgänglich.
- Wagner: Viele Beschlüsse erfolgen einstimmig. Die Diskussionen sind meist fair.
- Lenaritsch: Alle sind offen für Veränderungen. Kooperation mit dem Umlandgemeinden ist sehr wichtig für den ÖV- und Radwegeausbau. Die Bürgerbeteiligung ist auf dem richtigen Weg.
- Topf: Ziel ist es, eher mit Anreizen zu arbeiten, anstatt mit Verboten. Bürgerbeteiligung weist noch immer Defizite auf, auch in der Bürgerinformation gibt es noch Defizite, die beseitigt werden müssen.

