



Helmut Koch
war 1979 bis 1985
Universitätsassistent am
Institut für Verkehrs-
planung der Technischen
Universität Wien, danach
zwei Jahre Verkehrs-
planer bei der Stadt Salz-
burg und ist seitdem
selbstständig. Er leitet
das Büro Trafico
Verkehrsplanung in
Gmunden.
www.trafico.at

Einmal Autofahrer,
immer Autofahrer?

Wir fahren noch immer

RÜCKBLICK Im Mai 1984 fand in Wien eine Tagung über die Zukunft des Automobils statt. Zwanzig Jahre danach pflegt die Verkehrspolitik zwar eine ausgefeilte ökologische Rhetorik. Doch das tatsächlich Erreichte verblasst angesichts des unverminderten Verkehrswachstums.

Im bedeutungsschwangeren Jahr 1984 war die Umweltbewegung in Österreich auf ihrem Höhepunkt. Die Verhinderung der Inbetriebnahme des Atomkraftwerks Zwentendorf lag fünf Jahre zurück, die Proteste gegen den Kahlschlag der Hainburger Au für ein Flusskraftwerk zeigten Wirkung. Nach einer ersten Phase des Verhinderns stand nun das Aufzeigen von konkreten Alternativen auf der Tagesordnung.

Neben der Atomkraft war das Auto zum Symbol für Umweltzerstörung geworden. Auf dem Weltkongress der Automobilingenieure, der im Mai 1984 in Wien tagte, sollten die ökologischen und gesellschaftlichen Folgen des Straßenverkehrs jedoch nur eine Nebenrolle spielen. Darum machten wir uns daran, genau zu diesen Aspekten einen Gegenkongress zu organisieren. Ich war dann auch Mitherausgeber des Tagungsbandes »Wie lange fahren wir noch?« (Edition ÖH, Wien). Er enthält Beiträge wie »Saurer Regen und Waldsterben«, »Die Kentauern und ihre Opfer« und »Angepasste Autos«. Johannes Voggenhuber schrieb über »Umwelt-

bewusste Stadtverkehrspolitik«. Am Ende standen Forderungen für eine »menschengerechte Verkehrspolitik«.

Nach zwanzig Jahren lohnt es, zurückzuschauen und Bilanz zu ziehen. Was hat sich in der Verkehrspolitik verändert? Welche von den damals aufgezeigten Alternativen haben den Sprung in den politischen und verkehrsplanerischen Alltag geschafft?

Vordergründig scheinen das sehr viele zu sein. Wenn man heute verkehrspolitische Grundsatzpapiere liest oder unseren Verkehrspolitikern lauscht, so wimmelt es da geradezu von Begriffen wie Nachhaltigkeit und Lärmschutz, Abgasreduktion und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs respektive der Bahn. Der Bau einer Autobahn ist heutzutage eingebettet in verkehrsmittelübergreifende Korridorkonzepte und ökologische Optimierungen. Und folgt man den Berechnungen des ÖAMTC sorgen neue Straßen sogar regelmäßig für eine Entlastung der Umwelt. Aber hält die Rhetorik der Realität stand?

Beispiel Schwerverkehr: In der Energiepolitik hat Österreich der Atomkraft abgeschworen, und hochrangige Politiker scheuen in dieser Frage auch Konflikte mit Nachbarstaaten nicht. Was in der Energiepolitik die Atomkraft, ist für die Verkehrspolitik der Transit. Im ganzen Land herrscht Einigkeit: Politiker aller Couleurs überbieten sich im Kampf gegen die ausländischen Lastwagen. Das Transitproblem hat mittlerweile von Tirol ausgehend den Osten Österreichs erreicht, auch wenn da nur ein verschwindend kleiner Anteil der Lastwagen tatsächlich das Land durchquert. Die eigenen Lastwagen machen den überwältigenden Teil der Fahrleistung aus, sind politisch aber nur ein marginales Problem. Zudem ist Diesel in Österreich so billig wie kaum woanders in Europa, was einer massiven Förderung des Schwerverkehrs gleichkommt. Vor diesem Hintergrund erweist sich die verbale Kraftmeierei gegen vermeintlich ausländische Interessen als reines Theater.





Fortsetzung von Seite 10

Beispiel Luftverschmutzung: Eine der zentralen Forderungen der Tagung 1984 war die Einführung der Katalysatorpflicht für PKW. Damals wetterten die Automobilclubs und die Industrie, dass damit eine massive Verteuerung der PKW drohe und zehntausende Arbeitsplätze gefährdet seien. Seit 1. Jänner 1987 müssen neu zugelassene Pkw mit einem Katalysator ausgestattet sein. Die Emission der klassischen Luftschadstoffe (jedoch nicht des klimarelevanten Kohlendioxids) ist seitdem erheblich zurückgegangen. In diesem Punkt war Österreich damals ein Vorreiter, die Katalysatorpflicht eine echte Pioniertat des »Umweltmutterlandes«.

Beispiel Straßenbau: Hier hat das Thema Ökologie an Bedeutung verloren. Straßenbau ist wieder in, wenn auch »schonend« und integriert. Die Autobahngegner der Achtziger- und Neunzigerjahre sind großteils verstummt oder werden in der Öffentlichkeit als egoistische Wohlstandsbürger dargestellt. Dennoch hat die Umweltbewegung den Straßenbau positiv beeinflusst, vor allem was Lärmschutz und ökologische Begleitplanungen betrifft. Neue Autobahnen weisen selbst im Flachland eine unglaublich große Zahl von Überdeckungen und Tunnels auf. Einige geplante Autobahnen wurden damals aus dem Bundesstraßengesetz

gestrichen, allerdings werden diese Strecken heute meist niveaufrei und richtungstrennt als Schnellstraßen ausgebaut.

Auffallend ist, dass noch immer keine gesamtwirtschaftliche Bewertung und Ausbaureihung für Straßenbauvorhaben vorgeschrieben ist. Gerade angesichts leerer Kassen verwundert, dass immer noch nach politischen Wünschen gebaut wird. Übrigens gilt das gleiche mitunter auch beim Bahnbau. So wird westlich von Klagenfurt zur Zeit eine eingleisige Dieselstrecke mit immensem Aufwand unter dem Arbeitstitel »Koralmbahn« eingegraben, obwohl die Finanzierung des Gesamtprojektes ungeklärt, die logische Verlängerung (Semmeringtunnel) blockiert ist und weitaus dringendere Bahnprojekte aus Geldmangel nicht realisiert werden können.

Beispiel Stadtverkehr: Verkehrsberuhigung als Planungsprinzip ist heute selbstverständlich. Hier hat es ein nachhaltiges Umdenken gegeben, nicht zuletzt wegen der zahlreichen Bürgerinitiativen, die sich für ihre Wohngebiete engagiert haben. In vielen Städten, herauszuheben sind Graz und Salzburg, gibt es hervorragende Radwegenetze. Oder man denke an die Vielzahl neuer Stadtbussysteme: der Stadtbus Dornbirn gilt heute als Modell für viele Kleinstädte in ganz Europa.

Versagt haben die Stadtplaner allerdings bei

Innerorts gilt heute oft Tempo 30 und Vorrang für Fußgänger. Für die große Verkehrspolitik hat der Autoverkehr ungebrochen Vorrang.

Einzelhändler im Ort
sehen frühere Kunden
oft nur von hinten oder
im Auto vorbeibrausen

Foto: Michael Rausch-Schott



der Ausweisung der Gewerbegebiete. In den Achtzigerjahren hatten kleine Einzelhändler noch ihren auskömmlichen Marktanteil. Mit Ausnahme von Wien und einigen dicht bebauten (Gründerzeit-)Vierteln in Großstädten findet das Einkaufen ums Eck heute kaum mehr statt. Weil der Großeinkauf mit dem Auto am Stadtrand zur Normalität geworden ist, kämpfen die Zentren der Klein- und Mittelstädte ums wirtschaftliche Überleben und gegen Tendenzen zur Ghettoisierung. Und die gefahrenen Autokilometer steigen weiter.

Überhaupt ist das Gehen als genuine Fortbewegung des Menschen vom Aussterben bedroht. Man setzt sich ins Auto und fährt ins Grüne zum Nordic Walking oder (Berg-)Wandern. Das Gehen reduziert sich zunehmend auf die Zugangswege zu anderen Verkehrsmitteln. Einer Erhebung in Oberösterreich zufolge werden heute nur noch 16 Prozent der Wege zu Fuß zurückgelegt, ein Viertel weniger als noch vor zehn Jahren. 60 Prozent aller Wege werden dagegen mit dem privaten Fahrzeug erledigt.

Technologie soll es richten

Das Auto hat seinen Fetischcharakter zum Teil eingebüßt und wird heute rationaler als Gebrauchsgegenstand gesehen. Wir fahren aber noch immer, und zwar so viel wie nie zuvor. Seit 1984 sind die Fahrleistungen mit den PKW um 50 Prozent angestiegen. Die Fahrzeuge sind zwar durch Katalysatoren etwas umweltschonender geworden, der Energieverbrauch und die Emission von klimarelevanten Gasen steigt aber weiter ungebremst. Der Verkehrsbereich ist jener, bei dem kein Fortschritt im Hinblick auf die in Kyoto vereinbarten Klimaschutzziele

erkennbar ist. Ganz im Gegenteil scheint es, dass die große Verkehrspolitik sich von diesem Ziel verabschiedet hat und lieber eine paradisiische Wasserstoff-Zukunft beschwört, von der aber niemand sagen kann, ob und wann sie jemals Realität wird.

Eine Bilanz der Verkehrspolitik der letzten zwanzig Jahre muss ambivalent ausfallen. Im Kleinen, also im Nahbereich vor der eigenen Haustüre, ist viel passiert. Verkehrsberuhigung hat sich mit Tempo-30-Zonen in allen Städten und Gemeinden verbreitet und ist heute Standard. Dem gegenüber steht eine kaum veränderte Verkehrspolitik im nationalen und europäischen Maßstab, die das weitere Wachstum von Verkehr fördert, wie in jüngerer Zeit auch die starke Ausweitung des Flugverkehrs zeigt, der mittlerweile liberalisiert ist und durch die Nichtbesteuerung des Flugbenzins weiter gefördert wird.

Innovative und nachhaltige Verkehrslösungen entstanden fast ausnahmslos auf lokaler Ebene, Durchbrüche auf nationaler Ebene sind meist das Ergebnis jahrelanger Vorarbeit von Bürgerinitiativen. Je weiter weg Entscheidungsträger vom Bürger sitzen, um so technokratischer und wirtschaftsfreundlicher sind ihre Entscheidungen. Lobbyismus ist auf höchster Ebene ja auch weniger auffällig und viel effizienter.

So sind Innovationen im ökologischen Sinn auch in Zukunft vor allem auf lokaler Ebene zu erwarten. Dabei sind Zusammenschlüsse wie das Klimabündnis besonders wichtig. Eine Änderung der großen Verkehrspolitik wird es wohl erst geben, wenn die Treibstoffpreise nachhaltig steigen.