

**40%**

Zunahme des Individualverkehrs errechnet die ÖAMTC-Delphi-Studie für die nächsten zwanzig Jahre

## Ein Drittel

aller klimaverändernden Treibhausgase verursacht der Verkehr

# BLECH UND SCHWEFEL

Das Auto – es ist laut, stinkt, frisst Platz und zerstört Leben. Jedes Jahr sterben weltweit über drei Millionen Menschen am Verkehr. Autofahren ist kein Grundrecht, sondern oft einfach nur verrückt. Dennoch ist die Debatte darüber schrill und hysterisch. Besonders in Österreich.

VON EVA LINSINGER UND EDITH MEINHART

**54%**

Emissionen verursacht Verkehr heute mehr als 1990

**8,4 km<sup>2</sup>**

Fläche verparken Pkws nur in Wien. Das entspricht der Größe der Bezirke 4, 5, 6, 7 und 8 – gemeinsam

**41 Cent**

werden pro gefahrenen Kilometer auf die Allgemeinheit umgewälzt

**300 Millionen Kilometer**

Pkw-Fahrten verursacht allein die Wiener Shopping City Süd!

**4.513.421**

Pkws sind Ende 2011 insgesamt in Österreich zugelassen

**Verdoppelt**

hat sich in den letzten zwanzig Jahren der Verkehr auf der Wiener Südosttangente

1960  
404.042

3.000.000

1.000.000

**unter 5 km**

ist die Länge der Hälfte alle Pkw-Wege (jeder fünfte ist sogar kürzer als 2,5 km)

**17,3%**

der Oberfläche der Erde wird für urbane Mobilität verbraucht (ökologischer Fußabdruck), das ist fünfmal so viel wie noch 1990



**Zwei Österreicher - ein Auto**



Quellen: EU, VED 2011, post@intlogistik.com

**E**r sah aus wie ein „Otto“, klein und weiß, so wie es sich für einen braven, deutschen VW Golf geziemt. Maria Vassilakou war 19, als sie die „Freiheit“ am Lenkrad spürte und sich „so richtig erwachsen“ fühlte. Wenn sie an ihr erstes Auto zurückdenken, können selbst grüne Spitzenpolitikerinnen sentimental werden.

Jeder fünfte Autobesitzer gibt seinem Fahrzeug einen Namen. Laut Autofahrerclub ÖAMTC rangieren aufgeladene Titulierungen wie „Rakete“, „Silberpfeil“ und „Baby“ in der Beliebtheitskala ganz oben – gefolgt von prosaischen wie „Ferdl“ oder „Krax'n“.

Inzwischen steht Vassilakou dem Auto recht nüchtern gegenüber. Das hat auch damit zu tun, dass ihr die Emotionen um die Ohren rauschen, seit sie als Verkehrsstadträtin in Wien mit dem Thema befasst ist: „Für viele Menschen hat das Auto den Status eines Familienmitglieds, das sie gegen Angriffe von außen bis zum Äußersten verteidigen müssen.“

Die Erfahrung, dass die Waffen der Vernunft im Straßenkampf stumpf sind, teilt die grüne Vizebürgermeisterin mit Generationen von Verkehrspolitikern vor ihr. Im Moment wird gleich auf mehreren Verkehrsbaustellen erbittert gefochten: Pendlerpauschale, Gratisparken in Wiener Bezirken, Benzinpreis. „Freie Fahrt für freie Bürger“ – der Slogan der siebziger Jahre schwingt in fast allen Debatten mit, so als gäbe es nicht bloß ein grundsätzliches Recht auf Mobilität, sondern ein Menschenrecht auf Fahren mit dem Auto.

Österreich ist ein Autoland. 530 Pkws kommen auf 1000 Einwohner, gerechnet vom Baby bis zum Greis. Mit diesem Motorisierungsgrad übertrifft Österreich selbst

die klassischen Autoländer Deutschland oder Frankreich. 1995 lag das Land noch hinter Deutschland, seither stieg die Zahl der Autos viermal so stark wie die Bevölkerung. Höher ist die Pkw-Dichte innerhalb der EU nur in Zypern und Malta, wo es keine Eisenbahn gibt, und in Luxemburg und Italien. Sogar die USA weisen eine geringere Autodichte als Österreich auf.

Im Getöse der Auspuffe verhallen Argumente ungehört. Autos fressen enorm Platz: In Wien etwa 80 Prozent des Straßenraums. Auf der restlichen Fläche drängeln sich Straßenbahnen, Busse, Radfahrer, Fußgänger. Autofahren wird hoch subventioniert. Parken ist im internationalen Vergleich spottbillig: Um 179 Euro kann man in Amsterdam ein Monat lang parken, in Wien hingegen ein ganzes Jahr. Die Öko-Bilanz ist fatal: Autos sind laut, stinken und tragen zu einem erklecklichen Anteil dazu bei, dass Feinstaub- und andere Schadstoffwerte in der Luft bedrohlich klettern.

Der Verkehr ist weltweit einer der größten Klimakiller. Rund 23 Millionen Tonnen stieß der Verkehr im Vorjahr an Treibhausgasen allein im kleinen Österreich aus. Das entspricht einem Anteil von 30 Prozent an den CO<sub>2</sub>-Emissionen. Fatal daran: Während die Industrie von Jahr zu Jahr weniger Schadstoffe in die Luft pustet, stieg der Beitrag des Verkehrs zur Klimakatastrophe seit 1990 um erschreckende 54 Prozent. Die Blechlawine auf den heimischen Straßen ist einer der Hauptgründe dafür, dass Österreich die Kioto-Ziele meilenweit verfehlt.

Die politischen Prioritäten liegen woanders. „Neue Radwege bitte erst dann, wenn wir das Problem der Parkplätze gelöst haben“, fordert Ursula Stenzel, ÖVP-Politikerin und Bezirksvorsteherin der Wiener Innenstadt. Auto-Populismus hat Geschichte: Jahrzehntlang wurden Milliardensummen verbaut, um dem motorisierten Individualverkehr ein schnelles Durchkommen bis in die letzten Winkel der Republik zu ermöglichen. Für die Schiene blieb wenig übrig: 70 Prozent des Eisenbahnnetzes stammen noch aus der Monarchie. „Wir haben dem Autoverkehr über Jahrzehnte zu viel Augenmerk geschenkt“, seufzt Anton Heinzl, Verkehrssprecher der SPÖ im Parlament.

Das klingt nach resignativer Selbstkritik. Dass mehr Straßen mehr Autos nach sich ziehen ist eine Binsenweisheit. Dennoch werden Nebenbahnen der ÖBB seit Jahren gekappt. „In Österreich herrscht eine weitreichende, kaum hinterfragte Durchdringung des Alltags durch das Auto vor“, moniert Raumplaner Reinhard Seiß. Die Folge: Die Zahl der mit Pkws gefahrenen Kilometer stieg in den vergangenen zehn Jahren um zehn Prozent auf 51 Milliarden. Niemals fuhrten, parkten und stauten in Österreich mehr Autos als heute: 4.513.421 waren es Ende des Vorjahrs. Nur in Wien verlieren Mercedes und Co ihre Aura als Statussymbol. Seit 2005 geht der Autobesitz leicht zurück.

Österreichweit werden 58 Prozent der täglichen Wege mit dem Auto zurückgelegt. Die meisten Fahrten wären vermeidbar: Jede zweite ist kürzer als fünf Kilometer – eine Distanz, die selbst für mäßig Sportliche locker mit dem Fahrrad zu bewältigen und für Elektroradler überhaupt ein Klacks wäre.

Das Rad hat in Österreich seine besten Zeiten noch vor sich: In Linz liegt der Radfahreranteil bei kümmerlichen fünf Prozent, in Wien bei sechs Prozent, und selbst Graz, wo 16 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, kommt an europäische Spitzenreiter wie Kopenhagen, das deutsche Münster oder das niederländische Groningen nicht heran, die alle bereits an der 40-Prozent-Marke kratzen.

Dabei radeln die Österreicher jährlich 2,2 Milliarden Kilometer und damit bereits doppelt so viel wie noch im Jahr 2000. Die mitunter nicht mehr als handtuchbreiten Fahrradwege quellen über, Konflikte mit Fußgängern häufen sich. Verkehrspolitiker drängen seit Jahren, Fahrräder endlich auf die normalen Fahrbahnen zu lassen. Dazu müsste die Benützungspflicht für Radwege abgeschafft werden. Doch die Änderung der Straßenverkehrsordnung scheiterte bisher am Ein-

### Radfahrboom

Verdoppelung der gefahrenen Radkilometer seit 2000 in Österreich



## „Ich nehme lieber einige tausend vorübergehend vergrämte Autofreunde in Kauf als einige tausend asthmakranke Kinder“ Maria Vassilakou, Wiener Verkehrsstadträtin

spruch der Bundes-ÖVP, die sich nicht damit anfreunden kann, dass Autofahrer die Straßen teilen sollen. Als die Wiener Grünen im Vorjahr eine halbe Stunde lang mit 2800 Radlern und Skatern über die Wiener Nordbrücke strampelten, veranstalteten Autofahrer ein wütendes Hupkonzert, und die „Kronen Zeitung“ wetterte: „Blockieren und provozieren“.

A la longue lässt sich der Herrschaftsanspruch des Autos nicht aufrechterhalten, sagen Verkehrsplaner. Schon jetzt leben 5,4 Millionen Menschen in den neun Ballungsräumen Österreichs, Tendenz stark steigend. Bis zum Jahr 2030 wird das Umland Wiens um ein Fünftel mehr Bewohner zählen.

Ohne Verkehrssteuerung droht eine Autolawine. Gerd Sommer vom Institut für Verkehrsplanung an der Boku Wien rechnet vor, dass die Summe der zurückgelegten Pkw-Kilometer in 20 Jahren um bis zu 90 Prozent steigen könnte. Schon in den vergangenen 20 Jahren verdoppelte sich der Verkehr auf der meistbefahrenen Straße Österreichs, der Südosttangente. Täglich pendeln 417.000 Pkws nach Wien hinein und zurück – eine Blechschlange so lange wie die Strecke London-Wien. Morgens und abends.

Nun rächen sich die Sündenfälle vergangener Jahrzehnte. An den Stadträndern entstanden nicht nur Fliesen- oder Baumärkte, auch klassische Nahversorger wie Super- und Drogeriemärkte rückten an die Peripherie. 51 Prozent der Einzelhandelsflächen liegen in Gegenden, die nur mit dem Auto zu erreichen sind, analysiert Raumplaner Seiß: „In Deutschland sind es nur 17 Prozent. Das heißt, unsere Raumordnungspolitik fördert den Autoverkehr.“ Allein die

Shopping City Süd nahe Wien verursacht jährlich 300 Millionen Pkw-Kilometer.

Damit nicht genug: Im Gegensatz zur hartnäckigen Mä, Autofahrer seien die „Melkkühe der Nation“, wird der Autoverkehr massiv subventioniert. Etwa durch die Pendlerpauschale, von der nicht Fabrikarbeiter, sondern vor allem Gutverdiener profitieren, die in den Speckgürteln der Städte ihren Traum vom (wohnbaugeförderten) Eigenheim im Grünen ausleben: 174 Millionen Euro, immerhin ein Fünftel der Pendlerpauschale, fließt an Menschen mit einem Jahreseinkommen von über 50.000 Euro. Öffi-Nutzer haben das Nachsehen. Als Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner laut darüber nachdachte, die Steuervorteile für Pendler sozialer und ökologischer zu gestalten, ging ein Aufschrei durch das Land.

„Beim Thema Auto setzt die Vernunft aus“, konstatiert Markus Gansterer. Der Verkehrspolitik-Experte beim ökologiebewussten Verkehrsclub VCÖ würde die Steuerzuckerln für Autos gerne hinterfragen: Firmenwagen etwa sind steuerbegünstigt und werden daher oft als Gehaltsbestandteil vergeben. Kein Wunder, dass inzwischen zwei Drittel der neu angemeldeten Autos in Wien Firmenwagen sind. Gansterer: „Das ist eine Verschwendung von Steuermitteln, die sich jährlich auf 600 Millionen Euro summiert.“ Auch Parken ist wohlfeil: Während in London eine Stunde Parken sechs Euro kostet, verlangt Wien ein Drittel.

Alles in allem ist der Autoverkehr für die Steuerzahler ein Defizitgeschäft: Pkws und Lkws zahlen laut VCÖ jährlich 6,5 Milliarden Euro Steuern, Abgaben und Maut. Dem stehen verursachte Kosten von 16,6 ▶



## „Ohne Auto bleibe ich über“, sagen laut einer Studie 26 Prozent der Österreicher.

ÖAMTC-Generalsekretär Oliver Schmerold

Milliarden Euro gegenüber. Laut VCÖ ist der Pkw-Verkehr nur zu 44 Prozent durch Steuern gedeckt, der Lkw-Verkehr zu 36 Prozent, wenn man etwa die Folgen für Klima und Gesundheit mit einkalkuliert.

Dabei herrscht in Österreich mehr als dicke Luft – und nichts passiert dagegen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Lkw-Verkehrs verdoppelten sich seit dem Jahr 1990 auf rund sieben Millionen Tonnen. Der Grenzwert für Feinstaub wurde im vergangenen Winter in allen Städten überschritten – 53-mal etwa in Graz, 41-mal in Wien, 45-mal in Linz. Von Frankreich bis Deutschland

werden die Zentren längst mit Umweltzonen geschützt. Österreich hinkt hinterher, obwohl die EU mehrfach aufforderte, gegen die Gesundheitsgefahr vorzugehen. Der Grazer ÖVP-Bürgermeister Siegfried Nagl kämpft wacker für die Errichtung von Umweltzonen in der steirischen Landeshauptstadt. SPÖ, KPÖ, BZÖ, FPÖ, Wirtschaftstreibende, Kammern und Autoclubs boykottieren das Vorhaben, mit dem die schwarz-grüne Stadtregerung alte Diesel-Autos aus dem Zentrum verbannen will. Und das obwohl Erhebungen belegen, dass die Reduktion von Feinstaub die Lebenserwartung der Bewohner um ein Jahr erhöht.

Beim Lärm sieht es nicht viel besser aus. Laut Sta-

tistik Austria fühlen sich 40 Prozent der Österreicherinnen und Österreicher in ihrer Wohnung durch Lärm belästigt. Ärgernis Nummer eins ist der Verkehr. „Lärm ist ein gesellschaftliches Problem, das man nicht den Technikern überlassen darf“, sagt Peter Androsch, musikalischer Leiter von Linz 09 und Mitinitiator des Kulturhauptstadtprojekts „Hörstadt“. Er fordert, Verbrennungsmotoren nicht mehr in Ballungsräume hineinzulassen: „Das ist langfristig die einzige wirksame Maßnahme, um die Belastung zu reduzieren.“

An den Hauptverkehrsrouten wohnen die Einkommensschwächeren. Sie schlucken den Gestank und den Lärm jener, die es sich leisten können, in grüne Ruhelagen zu übersiedeln. Androsch bemüht sich seit Jahren, diese soziale Schieflage aufs Tapet zu bringen: „Wer arm ist, wohnt im Lärm.“ Ruhe und Stille avancierten am Immobilienmarkt zu begehrten Gütern, zumal Studien zeigen, dass selbst „leiser Lärm“ (unter 80 Dezibel) die Gesundheit schädigt, wenn man ihm ständig ausgesetzt ist. Kinder, die im Dauerlärm aufwachsen, können sich weniger gut konzentrieren, zeigen eine verzögerte Sprachentwicklung, schneiden in der Schule schlechter ab.

Weltweit sterben laut WHO jedes Jahr über drei Millionen Menschen an den direkten und indirekten Folgen des Verkehrs. Auf den heimischen Straßen werden jeden Tag – statistisch betrachtet – bei 96 Unfällen 125 Menschen verletzt und 1,4 Menschen getötet. In den vergangenen zehn Jahren sank die Zahl der Unfälle und Verletzten um ein Fünftel, die Zahl der Toten wurde beinahe halbiert. Das ist eine der selten guten Nachrichten von der Verkehrsfront und trotz-

dem kein Grund zum Frohlocken: Im Laufe des Vorjahres zählte die Statistik immerhin 45.025 Verletzte und 523 Tote. Und: Die Zahl der Unfälle mit Kindern unter 14 Jahren steigt.

Die Sicherheit auf den Straßen nimmt zu. Zentrale, aktuelle Probleme – Platz und Umwelt – bleiben ungelöst. Die Erfolge beim Biosprit hellen die Umweltbilanz nicht auf. Treibstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen machen zwar unabhängig vom Öl. Derzeit werden weltweit täglich 14 Milliarden Liter verbraucht, 60 Prozent davon säuft der Verkehr.

Doch es sei eine der „großen verkehrspolitischen Illusionen in Europa und den USA“ zu glauben, Autos würden „nachhaltig“, wenn man sie bloß mit Ethanol und Co befüllt, mahnt Professor Helmut Haberl, Leiter des Instituts für Sozialökologie der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt: „Die globalen Bioenergiepotenziale reichen bei Weitem nicht aus, um den gegenwärtigen Energiebedarf des Verkehrssektors zu decken, geschweige denn den künftigen.“ Die Hoffnungen auf eine Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen erfüllten sich ebenfalls nicht: „Man kann es drehen und wenden, wie man will: Es muss uns etwas anderes einfallen als Biosprit.“ Da sind wir nun nicht viel weiter als im Mittelalter: Schon damals mussten sich die Menschen entscheiden, ob sie die vorhandene Biomasse an die Pferde verfüttern oder selbst satt werden wollten.

Das war lange bevor Pferdestärken zu jedermanns Konsumgut wurden.

Historisch betrachtet wurden Straßen weder für den Massenverkehr noch für die Mobilitätsbedürfnisse der Einheimischen errichtet. Ab den 1930er-Jahren trieb Österreich ein Straßenbauprogramm voran, das vor allem die Förderung des Fremdenverkehrs im Auge hatte, wie Christian Klösch, Verkehrshistoriker im Technischen Museum, zu berichten weiß: „Man schielte damals auf den finanzkräftigen deutschen Automobilisten als Tourist. Darum wurden stets schöne Routen gewählt, vorbei an Seen oder auf den Großglockner. Auch in der Nazi-Zeit baute Deutschland Autobahnen und Österreich Aussichtstraßen.“

Autos galten lange Zeit als Privileg der Wohlhabenden: Der Steyr 50, ab 1936 als österreichischer Volkswagen beworben, kostete 4500 Schilling. Das entsprach dem Jahresgehalt eines Universitätsprofessors. Erst ab Anfang der 1950er-Jahre wurden VW Käfer oder Puch 500 auch für Normalverbraucher erschwinglich. Damit explodierte auch der Verkehr. Auf der Wiener Ringstraße verzeichnete man zwischen 1949 und 1954 eine Steigerung an Autos um 176 Prozent. Die Stadtpolitiker gerieten in Panik und begannen, Fußgänger und öffentlichen Verkehr unter die Erde zu verbannen. Bei der Oper, beim Karlsplatz und beim Schottentor wurden großräumige Unterführungen gegraben. „Alles war dem Ziel untergeordnet, mehr Platz für Autos zu schaffen“, erzählt Andreas Weigl vom Wiener Stadtarchiv.

Man kann von Glück reden, dass nicht alle damaligen Pläne verwirklicht wurden: Der Donaukanal am Rand des ersten Bezirks etwa hätte der Mittelstreifen ▶

## In voller Fahrt

Während anderswo die Absatzzahlen einbrachen, kauften die Österreicher auch während der Automobil-Krisenjahre 2008 und 2009 unverdrossen Autos.

Eine gelungene politische Initiative braucht auch das richtige Wording. Und der Begriff Ökopremie ist einfach viel freundlicher als Abwrackzahlung oder Verschrottungsförderung – obwohl er nicht ganz zutreffend ist. Dass Autoimporteure und die Republik Österreich zwischen April und Juni 2009 den Kauf eines neuen Pkws (bei gleichzeitiger Verschrottung eines mindestens 13 Jahre alten) mit 1500 Euro bezuschussten, war nur am Rande eine Öko-Initiative. Im Jahr 2009 musste die Automobilindustrie eine Krise von historischen Ausmaßen bewältigen. Nach Jahren der Überproduktion hatte die Finanzkrise zu dramatischen Absatzproblemen geführt. Besonders in den USA, wo die Zahl der Neuzulassungen (Pkw und Nutzfahrzeuge) innerhalb von zwei Jahren von 16 Millionen auf zehn Millionen einbrach. Die sinkende Nachfrage sorgte für Milliardenverluste und Massenkündigungen. Die drei US-Konzerne General Motors, Chrysler und Ford mussten mit Milliarden gestützt werden, GM meldete Mitte 2009 sogar Insolvenz an und musste verstaatlicht werden. Weltweit eilten die Staaten der Industrie zu Hilfe.

Kaum eine Branche hat sich so sehr dem Outsourcing verschrieben wie die Automobilindustrie. Neben den großen Zulieferkonzernen wie Magna, deren Produktpalette vom Einzelteil bis zum gesamten Auto reicht, gibt es Tausende von Kleinunternehmen, die eine Nische im Automobilsektor erobert haben – seien es Gurte, Sitzbezüge oder Motoren für elektronische Fensterheber. Alleine in Österreich gibt es Hunderte Betriebe dieser Art. Als Faustregel gilt in der Branche: Auf einen Arbeitsplatz beim Hersteller kommen vier bei Zulieferern. Und die Zulieferer erwischte es beinahe zeitgleich mit den großen Autokonzernen – auch in Österreich. Mit dem Kremser Autotextilhersteller Eycl International musste ein prominentes Unternehmen Ende 2008 Insolvenz anmelden. Jeder zehnte Beschäftigte in der österreichischen Autozulieferindustrie wurde auf Kurzarbeit geschickt.

Die österreichischen Konsumenten zeigten sich von all dem gänzlich uneindrückt. Während in manchen Ländern die Zahl der Neuzulassungen in den schlimmsten Jahren 2008 und 2009 um bis zu 70 Prozent einbrach, kauften die Österreicher weiter Neuwagen. Eine Krise in Zahlen: 2008 sank die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Österreich laut Statistik Austria um nur 1,5 Prozent auf rund 294.000. 2009 waren es bereits 319.000 – auch dank staatlicher Autokaufanreize. Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner will die Verschrottungspremie trotzdem nicht als reine Marktstimulierung verstanden wissen. „Die automotiv Zulieferindustrie ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Seit der Krise 2009 richtet sie sich auf Öko-Innovation und verbrauchsärmere Fahrzeuge aus. Die Krise hat eine Änderung der Produktion bewirkt“, so Mitterlehner.

Josef Redl

### Günstig parken

In Wien zahlen Autofahrer ein Drittel der Parkgebühren pro Stunde von London.



## „Wir erfüllen die Wünsche des Führers“

Verkehrsplaner Hermann Knoflacher über die Bürde des aufrechten Gangs und die Verschmelzung des Menschen mit dem Auto.

**profil:** Wann sind Sie zuletzt Auto gefahren?

**Knoflacher:** Vor zwei Wochen war ich mit dem Auto meiner Frau Holz holen.

**profil:** Wie bewegen Sie sich sonst fort?

**Knoflacher:** Ich war lange Zeit der einzige Radfahrer in Wien. Zumindest hatte ich den Eindruck. Im ORF haben Leute angerufen, die mich von hinten erkannt haben und sich beschwerten, dass der Knoflacher den Verkehr aufhält.

**profil:** Inzwischen drängeln sich Radler auf viel zu engen Fahrradstreifen.

**Knoflacher:** Dabei musste ich 1975 die Stadt erst mühsam überzeugen, dass Räder auch Verkehrsmittel sind. Man musste die Radfahrer wie Pflänzchen in einem Glashaus aufziehen. Jetzt sind sie stark genug, um auf die normale Fahrbahn zu wechseln.

**profil:** Das scheitert bisher an den Autofahrern, wie so viele Vorhaben der Verkehrspolitik. Warum sind die Debatten oft so hysterisch?

**Knoflacher:** Weil der Mensch dem Auto völlig ausgeliefert ist. So wie Zellen, die ein Virus akzeptiert haben, anfangen, eine Welt für Viren zu schaffen, so werden Autofahrer von innen heraus überzeugt, eine Welt für Autos zu schaffen.

**profil:** Das klingt verrückt ...

**Knoflacher:** ... aber man kann es erklären. Wir bestehen zu zwei Dritteln aus Wasser. Um diesen Sack Flüssigkeit aufrecht zu bewegen, brauchen wir viel Energie. Der Mensch hat versucht, diese Bürde abzulegen, seit es ihn gibt. Großartigweise ist dies durch das Auto gelungen. Mit ihm verschmilzt er zu einem neuen Lebewesen, dem Autofahrer, der sich nicht mehr für sein eigenes Dasein einsetzt, sondern für das Autodasein.

**profil:** Der Mensch ist doch ein vernunftbegabtes Wesen!

**Knoflacher:** Aber er hat die Innovation Auto kulturell und zivilisatorisch nicht bewältigt. Ein Besoffener wird eingesperrt, wenn er in der Nacht randaliert. Ein Autofahrer macht mehr Lärm. Aber das macht nichts. Und wenn wir Leute mit dem Auto umbringen, nennen wir das Verkehrsunfall.

**profil:** Gegen das Auto sprechen viele Fakten: Es stinkt, macht die Umwelt kaputt, zerstört Leben.

**Knoflacher:** Jährlich sterben weltweit 1,2 Millionen Menschen auf der Straße. Die WHO sagt, doppelt so viele sterben frühzeitig an den Folgen der Abgase. Wir haben also mehr als drei Millionen Opfer jedes Jahr. Und natürlich trägt das Auto massiv zur Klimabelastung bei. Das, was wir tanken, macht nur 80 Prozent des Energieverbrauchs aus. Den Rest fressen die Produktion und die Verkehrsinfrastruktur. Vor allem aber macht das Auto ehemalige Lebensräume zu Todeszonen.

**profil:** Und doch kommen wir ohne Autos nicht aus.

**Knoflacher:** Wir haben ja die lokale Infrastruktur damit zerstört. Hätten wir keine Autos, müssten Geschäfte und Arbeitsplätze in der Nähe sein.

**profil:** Wer es sich leisten kann, flüchtet mit seinen Kindern ins grüne Umland. Die Abgase und den Lärm der Pendler müssen andere ertragen.

**Knoflacher:** ... und die Herzinfarkte. Eine Untersuchung in Graz hat gezeigt, dass es entlang von Hauptverkehrsrouten öfter Herzinfarkte gibt. Ist ja klar: Wenn es laut ist, schüttet der Körper Adrenalin aus. Nachdem wir aber nicht davonsausen, weil kein Säbelzahniger daherkommt, geht das auf die Gefäße. Es ist verrückt: Erstklassler sitzen in den Schulen in den unteren Geschossen, wo die Abgasbelastung am höchsten ist. Daran sieht man doch, wie sehr der Mensch die Interessen des Autos vertritt.

**profil:** Ursula Stenzel, Bezirksvorsteherin der Wiener Innenstadt, will zuerst das Parkplatzproblem lösen und sich danach um Radfahrer kümmern.

**Knoflacher:** Der ÖVP muss es furchtbar schlecht gehen, dass sie sich so populistisch aufführt. Wenn sie zur Autofahrerpartei werden will, muss sie sich von den Autos wählen lassen.

**profil:** Sie ist nicht die Einzige: Zu jeder neuen Wohnung muss ein Garagenplatz geschaffen werden. Ist das noch zeitgemäß?

**Knoflacher:** Natürlich nicht. Die wenigsten wissen, dass diese Reichsgaragenordnung aus 1939 stammt. Hitler wollte damit Lebensraum für das Auto schaffen. Das muss man sich vorstellen: Wir erfüllen heute noch die Wünsche des Führers. Wenn das Auto vor der Tür steht, ist man aufgrund der evolutionären Ausstattung gezwungen, es zu verwenden. Deshalb verlange ich seit Jahrzehnten eine neue Ordnung: Die Autos müssen mindestens so weit weg untergebracht werden wie der öffentliche Verkehr.

**profil:** Welche Argumente hält man Ihnen entgegen?

**Knoflacher:** Argumente? Es gibt keine. Ich habe oft erlebt, dass es am Ende der Debatte heißt: Aber wir wollen Auto fahren! Das ist ein Suchtgiftargument. Die Begründungen sind lächerlich. Man tut so, als wäre der typische mitteleuropäische Autofahrer eine achtzigjährige Frau, die körperbehindert ist, zweimal in der Woche in die Oper geht und auf dem Nachhauseweg regelmäßig überfallen wird. Außerdem hat sie zwei Kleinkinder und einen Mann, der jeden Tag eine Kiste Bier austrinkt. Deshalb braucht sie ein Auto.

**profil:** Sie planten 1968 die Verkehrsberuhigung der Wiener Innenstadt. Heute möchte niemand mehr das Rad der Zeit zurückdrehen.

**Knoflacher:** Aber die Planung war eine furchtbare Schlacht ...

**profil:** ... als würden Sie Drogensüchtigen den Stoff wegnehmen?

**Knoflacher:** Man hat im Ernst geglaubt, die Innenstadt geht kaputt. Im alten Rathaus saßen die Universitätsprofessoren und haben geschrien: Die Wiener Kärtner Straße war immer ein Ausfallstor Richtung Süden, und jetzt sperren Sie diese Straße zu! Zum Glück gab es eine starke Stadtplanung und mutige Politiker.

**profil:** Als Verkehrspolitiker darf man offenbar nicht sehr harmoniesüchtig sein.

**Knoflacher:** Verkehrspolitik besteht aus Maßnahmen, die man durchsetzt. Insofern machen wir heute keine mehr, sondern nur Quatscherei. Stellen Sie sich vor, wir



HERMANN KNOFLACHER MIT SEINEM „GEHZEUG“

1975 schnallte sich der Verkehrsplaner einen Rahmen in der Größe eines Autos um

hätten gefragt, ob die Kärtner Straße eine Fußgängerzone werden soll: Wir wären mit Bomben und Granaten durchgefallen.

**profil:** Früher stauten sich die Autos in der Kärtner Straße wie heute auf der Südosttangente. Trotzdem wiederholt sich die Debatte bei jeder Fußgängerzone.

**Knoflacher:** Es gelingt mir trotzdem jedes Jahr, eine neue zu schaffen. Und meistens kommen irgendwann die Geschäftsleute, die mich vorher am liebsten ertränkt hätten, und sagen: Wir setzen jetzt viel mehr um, können Sie uns helfen, die Zone auszuweiten?

**profil:** Wie mobil muss eine Gesellschaft eigentlich sein?

**Knoflacher:** Je unzufriedener sie ist, umso mobiler. Menschen gehen aus dem Haus, weil sie keinen Arbeitsplatz haben, der Kühlschrank leer ist oder es soziale Probleme gibt. Je besser eine Gesellschaft organisiert ist, umso geringer ist die Fernmobilität. Das Auto hat die Mikromobilität erwürgt und in gefährliche, nicht nachhaltige Makromobilität umgewandelt, für die wir 14 Prozent unseres Einkommens ausgeben. Das heißt, jeden siebten Tag hackeln wir für das Auto.

**profil:** Dafür sind wir schneller am Ziel.

**Knoflacher:** Das ist der große Irrtum. Im Verkehrswesen gibt es eine harte Konstante, und das ist die Zeit. Wenn wir die Geschwindigkeit erhöhen, ändern sich die Strukturen.

**profil:** Das heißt: Wenn ich ein Auto habe, hole ich die Semmeln von weiter weg?

**Knoflacher:** Und umgekehrt. Die Wirtschaft ist ja nicht deppert. Sie geht dorthin, wo die Brieftaschen sind. Wenn wir das Auto aus dem System herausnehmen, wird die Shopping City Süd nicht lange überleben. Nachdem das, was dort angeboten wird, von Leuten gebraucht wird, werden in Wien, in der Steiermark und in Niederösterreich blitzschnell Geschäfte entstehen. Das schafft Arbeitsplätze, weil Innenstadtdörfer fünfmal mehr Leute beschäftigen müssen, um den gleichen Umsatz zu erzielen. Das Auto ist also auch noch ein Riesenjobkiller.

**profil:** Können Sie nicht ein gutes Haar an ihm lassen?

**Knoflacher:** Individuell ist es natürlich eine tolle Kompensationsanlage für körperliche und seelische Leiden. Wenn ich keine sehr anziehende Figur mache und das Geld von der Oma habe, kann ich meine Freundin mit einem Superschlitten beeindrucken.

**profil:** Haben Sie das bei Ihrer Frau versucht?

**Knoflacher:** Nein, das hätte bei ihr nicht funktioniert.

**profil:** Wie würden Sie die Mariahilfer Straße heute gestalten?

**Knoflacher:** Ich wollte seinerzeit eine Fußgängerzone mit Straßenbahn daraus machen, aber man hat mich als Planer ausgeschlossen. Heute gehen hier 60.000 Leute herum. Da denke ich doch keine Nanose-

kunde lang an etwas anderes als an eine Fußgängerzone.

**profil:** Was würden Sie sonst noch machen, wenn man Ihnen freie Hand ließe?

**Knoflacher:** Ein alter Vorschlag von mir ist, an den Endstellen der U-Bahnen montagefertige Parkhäuser hinzustellen, die man schnell abbauen kann, wenn man sie nicht mehr braucht. So kriege ich die Oberfläche frei. Und dann würde ich fantastische Mustergebiete in der Stadt schaffen, damit die Leute einen Gusto kriegen.

**profil:** Wie sähen die aus?

**Knoflacher:** Die wären autofrei, mit Ausnahmen für Handwerker, Körperbehinderte, Notdienste, Taxis. Wir hätten also viel Grün und Werkstätten, damit die Kinder wieder zuschauen können, was die Alten arbeiten. Außerdem könnten sie wie früher in den Gassen Fußball spielen und im Winter rodeln. Die Stadt wäre ein Lebensraum, man könnte laufen und Rad fahren. Und wer das Auto vor der Tür stehen haben will, muss für die Kosten, die er der Gesellschaft verursacht, aufkommen. Das sind dann halt nicht zehn Euro im Monat, sondern 800.

**profil:** Wo kann man so eine Stadt anschauen?

**Knoflacher:** Bis jetzt nirgends, weil Verkehrsplaner nur lernen, wie man Natur in Asphalt verwandelt, statt sich mit Evolutionstheorie zu befassen. Ich fürchte, wir laufen blind in eine Katastrophe hinein.

INTERVIEW: EDITH MEINHART



## SUV-Schwemme in der Josefstadt: Jedes fünfte neu zugelassene Auto ist ein Geländewagen. „Auf alles will man auch nicht verzichten“ Felix K., Immobilienmakler, Wien-Josefstadt

einer Stadtautobahn werden sollen. Damit wäre ein zentraler Stadtraum zu asphaltiert worden, der heute zur urbanen Sandkiste mit Wasserblick mutiert ist. Im Sommer reihen sich dort Liegestühle an Strandbars und Bade- und Partyschiffe. Die Straßenbahn hingegen musste weichen. Bis Mitte des vorigen Jahrhunderts war Wien die Bim-Hauptstadt der Welt. 318 Kilometer erreichte das Schienennetz im Jahr 1930. Heute sind es nur mehr 172 Kilometer, weil ab den fünfziger Jahren viele Straßenbahnschienen weggerissen wurden, selbst mit mittlerweile 75 U-Bahn-Kilometern kann die Bundeshauptstadt nicht mehr an die glorreichen Zeiten der Schiene anschließen.

Grün-Politikerin Maria Vassilakou ist, frei nach Bruno Kreisky, wild entschlossen, „lieber einige 1000 vorübergehend vergräunte Autofreunde in Kauf zu nehmen als einige 1000 asthmakranke Kinder“. Das heißt: Vorrang für Öffis, Radfahrer, Fußgänger.

Bisher beißt sie fast überall auf Granit. Beispiel Stellplatzpflicht: Seit der Nazi-Zeit ist es gesetzlich vorgeschrieben, zu neuen Wohnungen auch Parkplätze zu bauen. In Wien sind inzwischen 8,4 Quadratkilometer zugesperrt – das entspricht der Fläche der Bezirke 4 bis 8. „Das fehlt uns natürlich für Spielplätze, Schaniengärten oder Radwege“, sagt Vassilakou. Dass die Neuverteilung des öffentlichen Raums mit „Schmerzen“ ver-

bunden ist, wie sie sagt, ist milde formuliert. Die Wiener ÖVP hält das Gratisparken in Außenbezirken hoch, als gelte es, das Abendland zu retten. „Autofahrer werden gebrandmarkt“, wettet Manfred Juraczka, Obmann der Stadt-VP.

Was Autobesitzer dafür zahlen, 23 von 24 Stunden am Tag eine Tonne Blech und Stahl abzustellen, ist von den wahren Kosten freilich weit entfernt. Der streitbare Verkehrsplaner Hermann Knoflacher würde die Platzversteller gar mit 800 Euro zur Kasse bitten. Im Monat, wohl gemerkt. Sein Kalkül: „Ein Quadratmeter in einem vierstöckigen Wohnhaus in der Stadt kostet zehn Euro Miete. Kalkuliert man einen Parkplatz wie ein einstöckiges Haus, kommt man auf 40 Euro pro Quadratmeter, die ein Parkplatz kosten müsste.“

Die Autohersteller leisteten zur Bewältigung der urbanen Platznot bisher eher fragwürdige Beiträge. Fast alle gängigen Modelle wurden im Laufe der Jahrzehnte größer, breiter und länger. „Als der erste Golf in den siebziger Jahren herauskam, war er so klein wie heute ein Polo. Autos werden immer größer, das zieht sich durch alle Automarken, und die Gründe dafür sind eigentlich unerfindlich“, erzählt Peter Pisecker, Autojournalist und Chefredakteur des ÖAMTC-Magazins „Auto Touring“. Die paar Zentimeter mehr bei jedem Nachfolgemodell führten dazu, dass es auf den Normparkplätzen in Wohnanlagen und Garagenhäusern inzwischen recht beengt zugeht.

Während die Autos schneller wurden, wandelte sich die Einstellung dazu im Zeitlupentempo. Oliver Schmerhold, seit Anfang 2011 Generalsekretär des Au-

tomobilclubs ÖAMTC, hat sich eine „behutsame Öffnung für alle Mobilitätsformen“ vorgenommen, spricht: Den rund 1,8 Millionen ÖAMTC-Mitgliedern soll sanft nahegebracht werden, dass es neben dem eigenen Wagen noch andere Möglichkeiten der Fortbewegung gibt. Er selbst zählt zur Gruppe der „situativen Entscheider“ – so bezeichnet eine ÖAMTC-Online-Erhebung (3000 Befragte über 15 Jahren) jene urbanen Autobesitzer, die auch mal das Rad oder die U-Bahn nehmen. Mit 20 Prozent rangieren sie im Ranking der Mobilitätstypen hinter den „Traditionalisten“ (26 Prozent), die am Land leben und das Gefühl haben: „Ohne Auto bleibe ich über.“ Nur mehr jeder Zehnte gilt laut ÖAMTC-Studie als „Autofan“.

Der Befund ist mit Vorsicht zu genießen. Bei direkten Befragungen betrachtet das Gros der Autobesitzer ihren fahrbaren Untersatz als schnödes Mittel, um von A nach B zu gelangen. Die Ausgaben für Wunschkeitszeichen, Ledersprays, Heckspoiler und Alufelgen sprechen eine andere Sprache.

Auch der Boom an Sport Utility Vehicles im dicht bebauten Stadtgebiet entspricht eher Statusgelüsten als praktischen Überlegungen. Begonnen hat es mit „echten“ Geländewagen für Jäger und Pferdezüchter. Als Städter in Safarihosen und Militärhemden anfangen, Range Rover cool zu finden, kamen Modelle auf den Markt, die zwar aussahen, als könnte man damit durch die Landschaft pflügen, aber so bequem waren wie Stadtlimosinen. Sie hießen Sport Utility Vehicles, weil man Surfbretter und Golfschläger mit einer lässigen Handbewegung hineinwerfen konnte.

Der Immobilienmakler Felix K. ist stolz auf seinen Kia Sportage. Wuchtig und breitträdig steht der schwarze Geländewagen in der Josefstädter Straße im achten Wiener Gemeindebezirk, einen Steinwurf

vom Büro des braun gebrannten 44-Jährigen entfernt. Dass das Auto gut und gerne zwölf Liter auf hundert Kilometer schluckt, stört Felix K. nicht – trotz steigender Benzinpreise: „Auf alles will man auch nicht verzichten.“ Etwas verlegen wischt er über die Staubschicht, die sich auf den Lack gelegt hat, bevor er für ein Foto mit seinem Prunkstück posiert. Felix K. ist nicht der einzige Geländewagenfahrer in dem wohlhabenden Innenstadt-Bezirk: Jedes fünfte der 2011 in der Josefstadt neu zugelassenen Autos ist ein sogenanntes Sport Utility Vehicle (SUV), mehr als in allen anderen Stadtteilen. Dabei gibt es im flächenmäßig kleinsten Stadtteil Wiens verkehrstechnisch alles – U-Bahn, Bus, Straßenbahn, Gratis-Leihräder – außer Parkplätze: Mit insgesamt zwei Hektar verfügt die Josefstadt über die kleinsten Parkflächen der Stadt. Bezirksvorsteher Heinz Vettermann (SPÖ), selbst ein autoloser Öffi-Nutzer, erklärt sich die absurd vielen SUV-Fahrer so: „Zum einen ist das Auto sicher ein Statussymbol, zum anderen haben viele Anwohner Zweithäuser am Land, womit sie ihren Geländewagen rechtfertigen.“

In der Innenstadt der kolumbianischen Metropole Bogotá wäre K.s urbanes Accessoire inzwischen fehl am Platz. Dort wurde die 24 Kilometer lange, von Baumalleen gesäumte Stadtautobahn zur Flaniermeile für Fußgänger und Radfahrer. Zu verdanken ist der Anblick, bei dem sich Auswärtige zunächst einmal die Augen reiben, Ex-Bürgermeister Enrique Penalosa. Er nützte seine Amtszeit zwischen 1997 bis 2000 dafür, autofreie Zonen, Gehsteige, Radwege und Busspuren zu errichten, wo früher Autos parkten.

Vielleicht sollte die Grüne Vassilakou in Bogotá ein wenig Kühnheit tanken.

MITARBEIT: FRANZISKA DZUGAN

**profil**

in **ATV LIFE**

zum Thema **Mann oder Frau: Wer fährt besser Auto?**

Montag, 14. Mai, um 19.45 auf **ATV**

# Beste Jobs auf einen Klick!

Neu und exklusiv – der neue Stellenmarkt in Österreich.

Finden Sie in wenigen Schritten Ihren Traumjob! Sie erhalten außerdem wertvolle Tipps zu den Themen Bewerbungen, Weiterbildung, Studieren und vieles mehr.

Viel Erfolg bei der Jobsuche auf [nachrichten.at/beste-stellen](http://nachrichten.at/beste-stellen)

ÖÖNachrichten  
**nachrichten.at**