

ZUKUNFT GEHT ANDERS

→ Damals war alles anders. Die Straßen waren verstopft. Menschen standen mit ihren Fahrzeugen täglich im Stau. In der Stadt gab es wenig Platz, dafür umso mehr Autos. Abgaswolken zogen durch die Straßen. Werden wir das im Jahr 2050 über die heutige Zeit lesen? Oder wird es auch im Jahr 2050 heißen: „Früher war alles besser!“ „Scotty, beam me up!“ Österreichs Parade-Physiker Anton Zeilinger hat zwar die Teleportation mit Photonen geschafft, doch was das Selbstverständlichste für Mister Spock vom Raumschiff Enterprise war, wird wohl weiter Fiktion bleiben. Steuern wir also auf einen Verkehrskollaps zu? Ein Blick auf Verkehrsprognosen.

VON CHRISTIAN GRATZER*

Wohin bewegt sich unser Verkehrssystem in Zukunft? Nun, allzu Revolutionäres ist nicht zu erwarten. Im Verkehrsbereich wird zwar viel geforscht, doch das letzte wirklich neue Verkehrsmittel, das sich durchgesetzt hat, war das Flugzeug. Und: die Generation, die noch aufwuchs, als es keine Flugzeuge gab, lebt heute nicht mehr. Aus jetziger Sicht ist damit zu rechnen, dass uns in den nächsten 20 bis 30 Jahren jene Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, die es schon heute gibt.

So stabil das Angebot an Verkehrsmitteln ist, so sehr zeichnen sich aber deutliche Änderungen bei der jeweiligen Nutzung ab. Studien, die sich vor dem Jahr 2006 mit dieser Frage beschäftigt haben, prognostizierten vor allem das weitere Wachstum des Straßenverkehrs. Mehr Autos, mehr Laster, vielleicht auch mehr Mopeds. Dass die Entwicklung anders laufen kann, war ausgeblendet. Das höchste der Gefühle war ein Szenario „verringertes Wachstum“ – vorausgesetzt eine Reihe von einschrän-

kenden Maßnahmen werden Realität. Schon die vor allem im Jahr 2007 weltweit wogende Klimadiskussion führte uns vor Augen, dass die weltweite Massenmotorisierung nicht nur die völlige Verstopfung der Straßen bedeutet, sondern schlicht direkt zum Kollaps unseres Ökosystems führen würde. Viele Ereignisse zeigen, dass der Klimawandel bereits Realität ist. Bilder der Verwüstung durch Tropenstürme, deren Anzahl und Heftigkeit zunimmt. Das Bild vom Eisbär, der einsam auf einer winzigen



ZUSAMMENFASSUNG:

Das Zeitalter des billigen Erdöls ist vorbei. Die Mobilität der Menschen wird sich dadurch ändern. Die Suche nach alternativen Treibstoffen erweist sich oft als Sackgasse. Vielmehr werden effiziente und damit kostengünstige und nachhaltige Verkehrsmittel einen Aufschwung erleben.



ENERGIEZUKUNFT

ALTERNATIVE KRAFTSTOFFE?

Der weltweite Erdölverbrauch liegt bei rund zwölf Millionen Tonnen pro Tag. Der größte Teil fließt in die Tanks der Fahrzeuge. Mit den steigenden Ölpreisen nimmt auch die Frage nach alternativen Energiequellen zu. Zum einen wird versucht, mittels Beimengung von Agrokraftstoffen den Erdölverbrauch zu verringern. Doch Nahrungsmittel für Kraftstoffe zu verwenden, ist weder ökonomisch und ökologisch sinnvoll, noch moralisch vertretbar in einer Welt, in der laut UNO mehr als 850 Millionen Menschen Hunger

leiden. Auch Elektroantriebe können allenfalls einen Teil der benötigten Energiemenge abdecken. Wenn die Energie aus Solar- oder Windenergie gewonnen wird, ist die Ökobilanz einwandfrei. Anders ist die Bilanz, wenn der Strom von Atomkraftwerken oder Kohlekraftwerken kommt. Erdgas wiederum hat beim Verbrennen zwar eine etwas bessere Umweltbilanz als Erdöl, doch auch Erdgas ist ein fossiler Energieträger, der nicht ewig vorhanden ist. Inwiefern die Versorgungssicherheit gegeben ist, ist fraglich.

Scholle treibt, weil das Eis auch in der Antarktis bricht. Für manche sind auch die Bilder vom schmelzenden Gletscher in Österreichs Alpen lediglich Symbole, andere, etwa renommierte KlimaforscherInnen wie Dr. Helga Kromp-Kolb, erkennen darin jene Zeichen, die auch ein anderes Mobilitätsverhalten nötig machen. Im Frühjahr 2008 stellte die Wissenschaftlerin fest: „Im Verkehrsbereich ist eine Verschiebung des Modal Splits (Verkehrsmittelwahl) nötig, eine Verschiebung hin zu mehr Gehen und Radfahren und zum öffentlichen Verkehr.“

Österreichs gesamte Bevölkerung hat auf den Vordersitzen ihrer Autoflotte Platz. Stellen wir uns vor, der heimische Motorisierungsgrad wird weltweit erreicht. Dann gibt es nicht, so wie heute rund 900 Millionen PKW, sondern mit 3,4 Milliarden fast vier Mal so viele. In der Klimadiskussion war noch von manchen zu hören, die anderen, „die Chinesen, die Inder, die Afrikaner“ sollen halt anders mobil sein. Doch nachdem die Ölpreise Rekordhöhen erreicht haben, ist plötzlich auch in den Industriestaaten der Wunsch nach einer anderen – erdölunabhängigeren – Form der Mobilität vorhanden. Und dabei hat sich der Spritpreis an den Tankstellen bei weitem nicht verfünffacht, wie es der Preis für ein 159 Liter Fass Rohöl gemacht hat.

AUF EIGENEN FÜSSEN

Die gestiegenen Spritpreise – erneut übrigens eine globale Entwicklung – haben förmlich Wunder gewirkt. In den USA gab es mehr als 500 Jahre nach Columbus wieder eine „Entdeckung“ von etwas, das einigen schon vorher gut bekannt war, nämlich öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad und die eigenen Füße. Und in Europa wurden die Vorteile des öffentlichen Verkehrs plötzlich auch von jenen entdeckt, die Bus und Bahn davor vor allem als Defizitbringer beschimpft haben. Und ganz Europa tritt kräftig in die Pedale, auch in Österreich und allen Unkenrufen zum Trotz auch in Wien.

Diese Entwicklungen hin zu einer effizienten und nachhaltigen Mobilität sind keine Eintagsfliege. Die Zeit des billigen Erdöls ist vorbei. Wir befinden uns erst am Beginn des Zeitalters der steigenden Ölpreise. Die Erlangung der Unabhängigkeit vom Erdöl wird wohl schon bald ein globales Ziel wer-

* Mag. Christian Gratzner ist Politologe und Publizist und Sprecher des VCÖ.

Öffentliche Zukunft

Im Jahr 2020 wird in Österreich weniger Auto gefahren und dafür mehr mit Bus, Bahn und Fahrrad. Warum das so ist, ist in der VCÖ-Studie „Verkehr 2020“ nachzulesen. www.vcoe.at



Ökomobil?

Nur durch ein geändertes Mobilitätsverhalten und durch effizienteren Gütertransport kann die EU ihre Klimaschutzziele erreichen. Climate for a transport change, meint die Europäische Umweltagentur EEA www.eea.eu



den. Ist die Vision einer erdölfreien Mobilität erfüllbar? Ja, sagen jene, die aufgrund des drohenden Klimakollapses die Notwendigkeit einer radikalen Trendwende sehen, wie etwa Dennis Meadows. In diesen Überlegungen spielt das Auto kaum mehr eine Rolle.

Andere wiederum meinen, es könne so weiter gehen wie bisher – lediglich der Sprit wird ausgetauscht. Alternative Treibstoffe als Rettungsanker? Mitnichten, wie Agrokraftstoffe – für viele schmerzhaft – gezeigt haben. Laut OECD trieben die Agrokraftstoffe die Lebensmittelpreise in die Höhe. Die mexikanische Tortilla-Krise ist noch in Erinnerung.

MOBILITÄT NEU DENKEN

Auch andere Alternativen zum Erdöl sind nicht die Lösung. Der Erdgaspreis ist an den Ölpreis gekoppelt und der Erdgaspreis kann schnell abgedreht werden, wie uns im Winter vor drei Jahren der damalige russische Präsident Putin zeigte. Elektromotoren sind eine wunderbare Ergänzung als Hybridmotor oder bestens für Fuhrparks und Taxiflotten geeignet. Doch eine weltweite Umrüstung aller KFZ auf Elektromotoren? Da strahlen lediglich die Augen der Atomlobbyisten.

Schon realistischer sind jene Annahmen, die von einem geänderten Mobilitätsverhalten in Zukunft ausgehen. Im Jahr 2007 wurden in Österreich 58,5 Prozent der Alltagswege mit dem Auto zurückgelegt. Unter Berücksichtigung der heute bekannten Rahmenbedingungen – etwa Österreichs Klimaschutzziele, die Verkehrsziele einzelner Bundesländer, der hohe Rohölpreis – rechnet die VCÖ-Studie „Verkehr 2020“ bis zum Jahr 2020 mit einem Rückgang des PKW-Verkehrs am Modal Split auf 48 Prozent.

Diese Entwicklung hat auch damit zu tun, dass wieder mehr Menschen in die Städte ziehen. So ist die Bevölkerung in den Städten Österreichs seit dem Jahr 2001 mit sieben Prozent doppelt so stark gewachsen wie im Landesdurchschnitt. In der Stadt sind die Verkehrsausgaben für Haushalte deutlich niedriger als in ländlichen Regionen. Ein Wiener Haushalt zahlt im Schnitt rund 330 Euro pro Monat, um mobil sein zu können. Im Burgenland betragen die Verkehrsausgaben hingegen monatlich rund 540 Euro. →

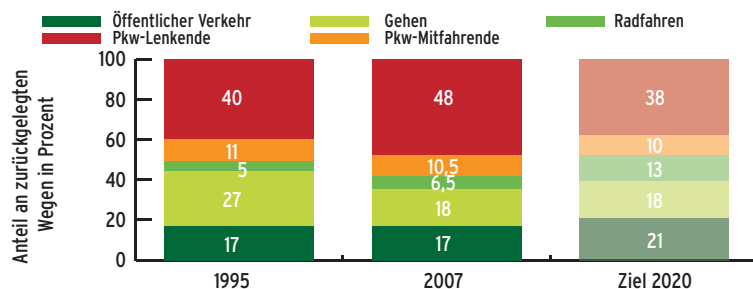
ÖFFENTLICHER VERKEHR

KOSTENGÜNSTIG UND KLIMAFREUNDLICH

Es ist kein Zufall, dass sowohl die Klimadiskussion als auch die steigenden Spritpreise gemeinsam zur Änderung des Mobilitätsverhaltens in die gleiche Richtung geführt haben. Wer klimafreundliche Verkehrsmittel verwendet, ist auch kostengünstiger unterwegs. Wien ist das Bundesland mit der klimafreundlichsten Verkehrsmittelwahl. Zwei Drittel der Alltagswege wird in Kombination von Gehen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Gleichzeitig ist Wien das Bundesland, wo die Haushalte die geringsten Verkehrsausgaben haben. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs macht sich sowohl für die Umwelt, als auch für die privaten Haushalte bezahlt. Ein Pendlerhaushalt, der mit der Bahn zur Arbeit kommen kann, erspart sich ein Auto und damit Kosten von rund 500 Euro pro Monat.

Im Zeitalter hoher Rohölpreise ist die massive Verbesserung des öffentlichen Verkehrs vorrangig. Konkret in Österreich ist vor allem eine Nahverkehrsoffensive nötig. Hier braucht es mehr Verbindungen und den Ausbau des Streckennetzes dort, wo es den Fahrgästen den größten Nutzen bringt. Anzustreben ist ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz vom Bodensee bis zum Neusiedlersee. Ein Netz, das auch ein soziales Netz ist, das den Menschen, unabhängig von Alter, Einkommen und Führerscheinbesitz Mobilität garantiert.

PKW-ANTEIL KANN BIS 2020 UNTER 50 PROZENT SINKEN



ÖSTERREICHS GESAMTE BEVÖLKERUNG HAT AUF DEN VORDERSITZEN IHRER AUTOFLOTTE PLATZ.

Verkehrskosten

Umgerechnet 4,9 Milliarden Euro verursacht der Straßenverkehr in der Schweiz an externen Kosten. In der EU verursacht allein der LKW-Verkehr externe Kosten von rund 300 Milliarden Euro pro Jahr. Kosten, die nicht vom Verursacher bezahlt werden, sondern von der Allgemeinheit. www.bfs.admin.ch



EU-Weißbuch

In ihrem Weißbuch Verkehr hofft die EU-Kommission das Ziel eines „dauerhaft umweltverträglichen Verkehrssystems in 30 Jahren zu erreichen“. Das Weißbuch wurde im Jahr 2001 veröffentlicht. <http://ec.europa.eu/transport>



Willem Foorthuis

SHARED SPACE

Verkehr. In den öffentlichen Räumen wird es immer enger. Muss das so ein? Nein! Das „Shared Space“-Konzept geht von der Gleichstellung aller VerkehrsteilnehmerInnen aus und baut auf deren soziale Kompetenz. Darüber sprach Wilfried Leisch mit dem Direktor des Keuning Instituts in Groningen, Holland, **Prof. Drs. Willem Foorthuis**.

Wie entstand das Konzept?

Foorthuis: Während der letzten Jahrzehnte wurde Raumplanungspolitik weitgehend vom Verkehr und damit verbundenen Bestrebungen wie Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit geprägt. Oft geschah dies auf Kosten der Qualität unserer Umgebung und unseres Lebensraumes. „Shared Space“ will neue Perspektiven für die Raumplanung entwickeln und anwenden.

Wie schauen die aus?

Foorthuis: Verkehrsschilder, Fußgängerinseln, Ampeln und andere Barrieren sind nicht mehr nötig. Im „Shared Space“ fügen sich Autofahrer rücksichtsvoll ins menschliche Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern ein und werden Teil des gesamten gesellschaftlichen und kulturellen Kontextes. „Shared Space“ ist mehr als ein paar einfache Entwurfsprinzipien, bedeutet neue Planungs-, Entwurfs- und Entscheidungsprozesse, aus denen neue Strukturen für die Teilnahme aller beteiligten Parteien, also auch der Bürger entstehen.

Wie funktioniert das?

Foorthuis: Nach dem Prinzip: Menschen statt Regeln! Es geht nicht um Verkehrsplanung, sondern um Menschen, die sich die Straße teilen anstatt sie aufzuteilen – nicht gegen- oder nebeneinander, sondern miteinander. Sich untereinander verständigen, selbst Verantwortung übernehmen, anstatt sich auf externe (Verkehrs)regeln zu berufen, das ist die Devise von „Shared Space“.

Was ist dazu nötig?

Foorthuis: Räumliche Qualitäten, Politik mit Rückgrat und verantwortliche Bürger. Jeder Ort hat sei-

ne eigenen Qualitäten. Die gilt es zu finden, zu benutzen und die Menschen, ihr Leben, ihre Bewegungen, was ihnen wichtig ist, zu zeigen und dafür Platz zu schaffen. Politiker müssen eine Entscheidung treffen: wollen wir einen Raum, in dem es in erster Linie um den schnellen und ungehinderten Verkehrsabfluss geht oder um ein angenehmes Zusammensein, um unbekümmerte Bewegungen. „Shared Space“ ist nicht bloß eine andere Straßengestaltung, sondern ermöglicht und erfordert eine andere Einstellung, ein anderes Verhalten. Jeder sollte sich zuerst als Bürger, d. h. als Mensch, auffassen, erst danach als 'Professional'. Zu oft machen 'Experten' jede Diskussion unmöglich, da sie nur von ihrem Fachgebiet aus argumentieren. Sie verstehen weder ihre Kollegen aus anderen Fachgebieten, noch die 'normalen Menschen'. Das gilt aber genauso für den 'Laien'. Als Bürger fordern wir vehement ein Recht auf Mitsprache, Mitentscheidung. Aber wenn es etwas unbequem oder schwierig wird, schieben wir unsere Verantwortung gerne ab, auf 'die Politik', auf 'die Polizei', auf 'die Wissenschaft'.

Wie steht's um Erfolg und Zukunft?

Foorthuis: Ganz einfach: Es passieren weniger Unglücke, unsere Straßen sehen wieder schön aus und zudem geht es viel schneller: niemand braucht mehr endlos vor der Ampel zu warten. Qualität, Sicherheit, Risiko, Verantwortlichkeit – das sind die Stichworte, die uns in der nächsten Zeit am meisten beschäftigen werden. Als Gesellschaft sollten wir wieder lernen, uns auf das zu besinnen, was richtig und wichtig ist, und dass wir dafür alle die Verantwortung tragen.

Eines ist jedenfalls sicher: Die Menschen werden in Zukunft stärker darauf achten, welches Verkehrsmittel für ihren jeweiligen Zweck das Vernünftigste ist. So genannte intermodale Mobilität wird an Bedeutung gewinnen. Kurze Strecken werden häufiger mit dem Rad oder zu Fuß zurückgelegt, und wer ein Auto braucht, wird es nicht automatisch besitzen. Es wird deutlich mehr Menschen geben, die Carsharing praktizieren, die also den Vorteil nutzen werden, dass sie für Fahrten zu zweit ein kleines, für Ausflüge zu mehr ein größeres Auto verwenden können.

GESAMTKONZEPT FEHLT

Ob und wie sich der Verkehr in Zukunft weiter entwickelt hängt neben den Ölpreisen, der Klimadiskussion und dem demographischen Wandel vor allem auch von den Maßnahmen der Verkehrspolitik ab. Wesentlich für eine moderne Verkehrspolitik ist, Zielvorgaben zu setzen. Wie viel Verkehr soll es im Jahr 2025 in Österreich geben? Wie soll der Modal Split sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr aussehen? Von diesen Zielen abgeleitet, sind dann die erforderlichen Maßnahmen zu setzen. Ein solches Gesamtverkehrskonzept fehlt derzeit in Österreich. Ein zentrales Instrument der Verkehrspolitik des vergangenen Jahrhunderts – der Ausbau von Infrastruktur – wird drastisch an Bedeutung verlieren. Leicht möglich, dass manche Autobahnen, die heute gebaut werden, in einigen Jahrzehnten „Geisterautobahnen“ sind.

IRRWEGE BEENDEN

Denn schon heute findet das Verkehrswachstum nur mehr beim Güterverkehr statt. Aber auch der Gütertransport wird sich im Zeitalter des hohen Ölpreises ändern. Die Verteuerung des derzeit viel zu billigen Transports erhöht wieder die Wettbewerbschancen für die regionale Wirtschaft. Dass heute Tomaten, die tausende Kilometer quer durch Europa transportiert werden, billiger sind als die Paradeiser vom Bauern ums Eck, ist weder ökologisch noch ökonomisch vernünftig. Ebenso verhält es sich mit den rollenden Lagerhallen, weil der Transport günstiger ist als die Lagerung. Derzeit wird vor allem der LKW-Transport künstlich noch billiger gehalten als er tatsächlich ist. In der EU werden derzeit rund 300 Milliarden Euro an Kosten pro Jahr, die durch den LKW-Verkehr verursacht werden, nicht von VerursacherInnen bezahlt, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt. Im Interesse der KonsumentInnen ist zu hoffen, dass diese Irrwege bald ein Ende haben. ■