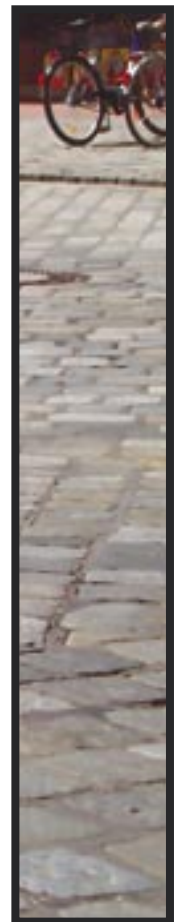


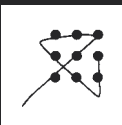


Andrew Kilpatrick

Sanfte Mobilität in der Gemeinde

**Ein Leitfaden für eine andere Verkehrspolitik
in kleinen und mittleren Kommunen**





Alle Rechte vorbehalten
© Edition zuDritt
Verlag der Grünen Bildungswerkstatt OÖ
Römerstraße 48, A-4800 Attnang-Puchheim

Deutsche Bibliothek - CIP Einheitsaufnahme
Kilpatrick, Andrew
Sanfte Mobilität in der Gemeinde
1. Auflage 2005
ISBN: 3-902009-27-6

Bildmaterial: bilderbox.at, Autor
Satz & Gestaltung: cxgratzer
Printed in Austria



Andrew Kilpatrick

Sanfte Mobilität in der Gemeinde

Ein Leitfaden für eine andere Verkehrspolitik
in kleinen und mittleren Kommunen

Inhaltsverzeichnis

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	V	Vorwort	5
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	E	Einleitung	7
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A	Kommunen und Verkehr heute	9
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A 1	Die Lage der Kommune heute	10
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A 2	Verkehr heute	11
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	A 3	Die Krise ist längst da	14
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B	Wie kann die Kommune verkehrswirksam handeln?	15
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 1	Rechtliche Rahmenbedingungen	16
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 1 1	Raumordnung	16
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 1 2	Straßenverkehr (motorisiert, FußgängerInnen, RadfahrerInnen)	17
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 1 3	Öffentlicher Verkehr	20
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 1 4	Richtlinien	20
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 2	Kommunale Handlungsfelder	21
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 2 1	Raumordnung	21
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 2 2	Verkehrsorganisation und -infrastruktur	21
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 2 3	Die Kommune als Unternehmen	23
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 3	Faktor Mensch	24
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 3 1	Information und Öffentlichkeitsarbeit	24
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 3 2	Anreizgefüge	24
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	B 3 3	Verbündete und Synergien	25
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	C	Wie sieht die gängige Praxis aus?	27
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	C 1	Einseitigkeit und Zersplitterung	28
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	C 2	Nachteile für die Kommune als Unternehmen	29
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	C 3	Nachteile für die Kommune als Gemeinschaft	31
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	C 4	Gängige Verkehrsdogmen	32
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D	Ziele und Utopie Welche Schritte führen dorthin?	35
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 1	Wie soll die Zukunft aussehen – eine Vision	36
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2	Schritte zur Utopie	37
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 1	Raumordnung	37
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 2	Der öffentliche Raum im Ort	38
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 3	Zu Fuß gehen	39
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 4	Rad fahren	40
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 5	Öffentlicher Verkehr	41
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 6	Motorisierter Individualverkehr	41
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 7	Verkehrssicherheit	42
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 8	Die Lage von Frauen ernst nehmen	43
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 2 9	Gezielte Förderungen	43
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	D 3	Scheinlösungen	44

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E	Wie geht es anders?	47
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1	Initiativen einzelner Kommunen	48
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1 1	Bischofshofen	48
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1 2	Eichstätt	48
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1 3	Giubiasco	49
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1 4	Grenchen	49
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1 5	Langenthal	50
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1 6	Oberstdorf	50
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 1 7	Tulln	51
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 2	Gemeinsame Initiativen mehrerer Kommunen	53
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 2 1	FAHR RAD	53
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 2 2	Gemeinde mobil – Mikronetzwerk Rheintal	53
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	E 2 3	Pinkatal-Stremtal-Bus	54
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	F	Hin zur Umsetzung	55
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	F 1	Dialog mit den BürgerInnen: Ein Lernprozess	55
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	F 1 1	Dialog ist nötig	56
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	F 1 2	Wie bringen wir den Dialog in Gang?	57
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	F 2	Taktik und Prioritäten	58
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	G	Andere Ebenen: Was von der Europäischen Union / dem Bund / dem Land zu fordern ist	59
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	G 1	Forderungen an das Land Oberösterreich	60
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	G 2	Forderungen an die Republik Österreich (Bund)	61
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	G 3	Forderungen an die Europäische Union	62
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	H	Anhang	63





Vorwort

Wie es anders geht –

Anleitung zu einer kinder/zukunftsgerechten Mobilität

Wie es anders geht – Anleitung zu einer kinder/zukunftsgerechten Mobilität

Gemeindepolitik ist die Keimzelle politischer Auseinandersetzung und Gestaltung. Vor allem hier entsteht politisches Bewusstsein. Hier besteht Betroffenheit, hier kann sich Erfolg direkt lohnen. Deshalb besitzt sie für mich höchsten politischen Stellenwert.

Gerade Verkehrspolitik steht im direkten Kreuzfeuer individueller und kommunaler Interessen. Täglich prallen Verkehrsströme und Verkehrsbelastungen aufeinander: AutonutzerIn und betroffene AnrainerIn sind oft die selbe Person, wenn es um Lust/Zwang am Autofahren und Leid durch Lärm, Abgase, Feinstaub, zerstörte Siedlungsfelder, Verlust der Nahversorgung bzw. Ausdünnung der Infrastruktur geht.

Nicht zuletzt angesichts der steigenden Erdölpreise und der Endlichkeit dieses Rohstoffes müssen Gemeinden rechtzeitig umsteuern und müssen kostengünstige Formen der Mobilität anbieten, sonst verstärkt sich die Abwanderung noch mehr.

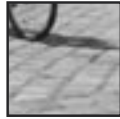
Automobilität wird teurer, wir brauchen einen flexiblen zukunftssicheren Mobilitätsmix zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Taxi, mit dem Bus, der Bahn und – dem Auto.

Den Weg dazu, „wie es anders geht“, soll dieser Leitfaden zeigen, möglichst kompakt und praxisnah an Beispielen. Er soll auch motivieren, mit den BewohnerInnen in einen intensiven Dialog über andere Wege in der kommunalen Verkehrspolitik zu treten. Er soll auch begeistern und überzeugen helfen.

Für Ihr und Euer Engagement in der Frage kinder/zukunftsgerechter Mobilität möchte ich mich bereits im vorhinein bedanken.

Gabriela Moser

Verkehrssprecherin der Grünen im Nationalrat



E Einleitung

Minenfeld Verkehrspolitik

Verkehrspolitik ist für KommunalpolitikerInnen in dreierlei Hinsicht eine besondere Herausforderung. Erstens ist Verkehr sowohl Motor als auch Spiegel eines wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wandels und in vielen komplexen Teilsystemen eingebettet. Zweitens ist fundiertes Wissen um die Rolle des Verkehrs und der Verkehrspolitik in diesen Teilsystemen kaum verbreitet – das Feld wird von Vorurteilen beherrscht. Und drittens findet das verkehrspolitische Agieren der Kommune in Bereichen statt, wo viele andere Akteure mitmischen und der Kommune fallweise die Hände gebunden sind.

Unser Verkehr entwickelt sich seit Jahrzehnten vorwiegend falsch, wird also von Tag zu Tag weniger zukunftsfähig. Viele EntscheidungsträgerInnen ahnen dies, die wenigsten geben es offen zu. Allgemeiner Tenor: „Es geht nicht anders“. Auch Grüne sind gegen diese lähmende Einschätzung nicht prinzipiell gefeit, die meistens zu halbherzigen Scheinlösungen mit miserablen Wirkungsgraden führt. (Siehe dazu Abschnitt D 3.)

Es geht sehr wohl anders

Diese Broschüre

- zeigt die Brisanz der Verkehrspolitik für Kommunen auf
- stellt bisherigen Fehlentwicklungen und -einschätzungen menschen- und siedlungsverträgliche Alternativen in Theorie und Praxis gegenüber
- entwickelt eine systemisch lösungsorientierte Perspektive
- berücksichtigt die Tatsache, dass wir es mit Menschen zu tun haben, und behandelt daher auch Aspekte wie Öffentlichkeitsarbeit und politische Taktik

Großstädte sind hier nicht das Thema

Dieser Leitfaden richtet sich in erster Linie an Grüne KommunalpolitikerInnen in Oberösterreich. Wer sich mit dem Thema Verkehrspolitik beschäftigt, merkt sehr bald, dass die einschlägige Literatur überwiegend auf Ballungsräume ausgerichtet ist – die Lage von Kommunen mit weniger als 30 000 EinwohnerInnen wird kaum besprochen. Doch zwei Drittel der OberösterreicherInnen (wie auch der ÖsterreicherInnen) leben außerhalb von Ballungsräumen – bei oberösterreichischen Kommunen beiträgt die mittlere Einwohnerzahl rund 3 000.

Der Schwerpunkt dieses Leitfadens liegt bei Kommunen mit 3 000 bis 20 000 EinwohnerInnen.



A **Kommunen und Verkehr heute**

☐☐A **Kommunen und Verkehr heute**

☐☐A1 **Die Lage der Kommune heute**

KommunalpolitikerInnen stehen heute besonders in der Verkehrspolitik einer sehr verfahrenen Situation gegenüber. In einer dynamischen Entwicklung verlagern sich Verkehrsziele hin zu zentralen Standorten, was das Ungleichgewicht der Regionen verstärkt und die zurückzulegenden Entfernungen vergrößert. Das Bestreben, mit den wachsenden Entfernungen zurechtzukommen, macht das System Verkehr immer aufwändiger, was insbesondere die öffentliche Hand unter finanziellen Druck setzt. Viele EntscheidungsträgerInnen reden sich ein, sie hätten die Aufgabe, der bestehenden Entwicklung zu dienen (statt sie so zu steuern, dass das System Verkehr weniger aufwändig wird).

Im Jahr 1905 gab es keine überregionalen Einkaufszentren mit einem Einzugsgebiet von, sagen wir, je 5000 Quadratkilometern. Damals erreichten die allermeisten Erwerbstätigen ihren Arbeitsplatz zu Fuß. Im Alltag bedeutete „erreichbar“ dasselbe wie „fußläufig entfernt“. Die kompakten Orte, die wir noch heute vorfinden, sind das Erbe nichtmotorisierter Jahrhunderte. Man besuche Siena: Dort ist ein Pkw nicht nur ausgesprochen unpraktisch (in den engen Gassen), sondern vollkommen überflüssig (weil die Stadtfläche so klein ist).

Seit ungefähr fünfzig Jahren vermehren sich die Pkw in Europa wie die Kaninchen – mit dramatischen Folgen für unsere Raumstrukturen: Weil inzwischen viele Haushalte über Pkw verfügen, kann sich ein Dienstgeber oder der Betreiber eines künftigen Einkaufszentrums für einen autolos schwer erreichbaren Standort entscheiden, ohne befürchten zu müssen, dass niemand dort hinfindet. Doch dann stehen Autolose vor einem Mobilitätsproblem: Wie kommen sie dorthin? Je häufiger in ihrer Gegend autoaffine Standorte für Verkehrsziele gewählt werden, desto stärker der Druck, sich einen Pkw anzuschaffen. Je mehr Haushalte sich Pkw zulegen, desto klarer wird es denen, die über Standorte für Verkehrsziele entscheiden, dass sie auf Entfernungen, ÖV-Bedienung usw. keine Rücksicht zu nehmen brauchen. Die Spirale dreht sich – und die Raumstrukturen lösen sich allmählich auf.

Durchschnittliche Tageswegelänge in Österreich pro Person

Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2003

	km	■
1950	8	■
1960	12	■
1970	20	■
1980	28	■
1990	34	■
2000	38	■

Heute legen die ÖsterreicherInnen täglich im Mittel eine fast fünfmal so weite Strecke wie im Jahr 1950 zurück. Der Zeitaufwand liegt nach wie vor bei rund einer Stunde je Person und Tag, die Hektik dürfte zugenommen haben.

Während sich mehr Menschen Zugriff auf einen Pkw verschaffen, tritt vielerorts ein Wertewandel ein: Was den Großeltern genügte, genügt heute den Enkeln kaum. Der Großvater ist ins 1,2 km entfernte Wirtshaus gegangen – die Enkelin will aber Discotheken besuchen, die 20 bis 60 km weit weg liegen. Im Wirtshaus bleiben die Gäste aus, der Wirt sperrt zu – und das Dorfleben wird dünner: Eine Auswirkung der Raum- und Verkehrspolitik. Auch der Greißler denkt ans Zusperrern

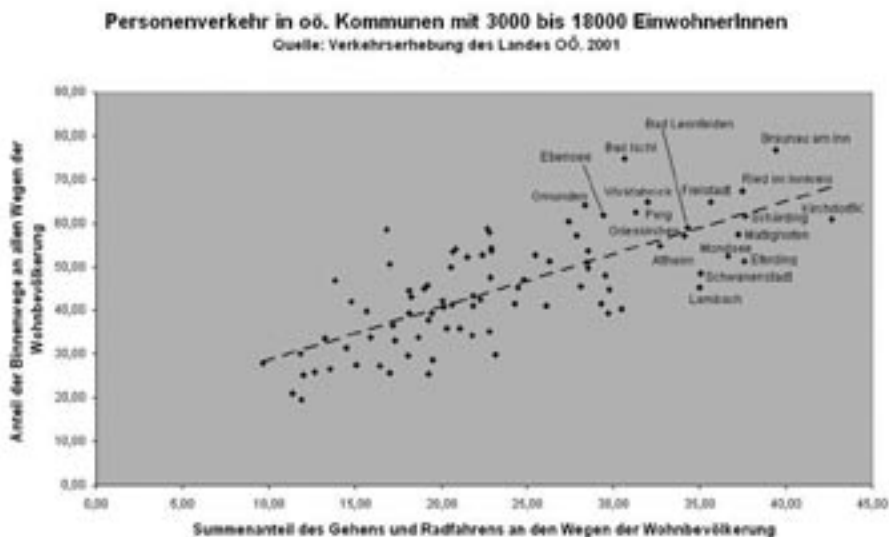
Durch die sich subtil ausbreitende Autoorientiertheit vieler wird das Nahe für alle abgewertet.

Standorte können aber nur dann ständig aus den Orten hinausverlagert werden, wenn dies die Kommunen mittels Flächenwidmung mittragen (siehe Abschnitt B 2.1). Zwei Faktoren treiben diese Fehlentwicklung voran:

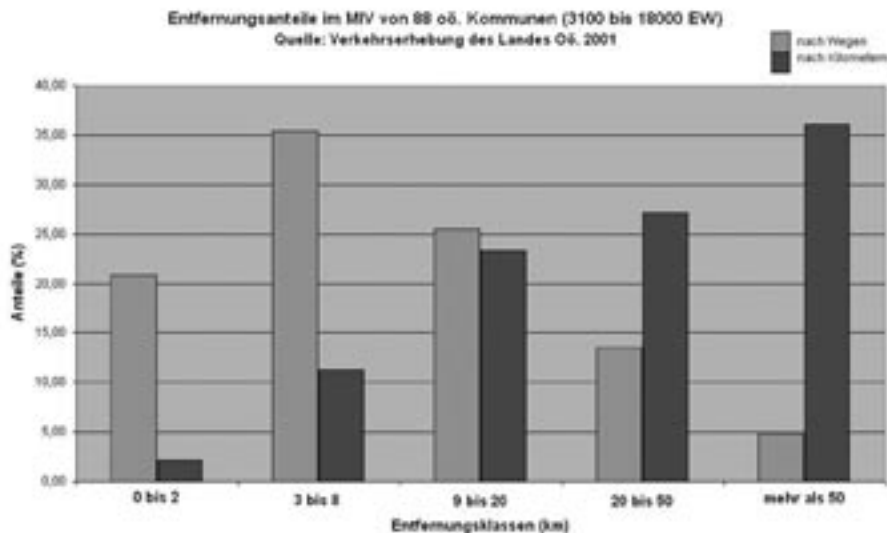
- Die Steuergesetzgebung belohnt jene Kommunen, die das Auflösen von Raumstrukturen vorantreiben.
- Die Entscheidungskompetenz bei der Raumordnung liegt bei den Kommunen selbst (die einander konkurrenzieren).

□□A2 Verkehr heute

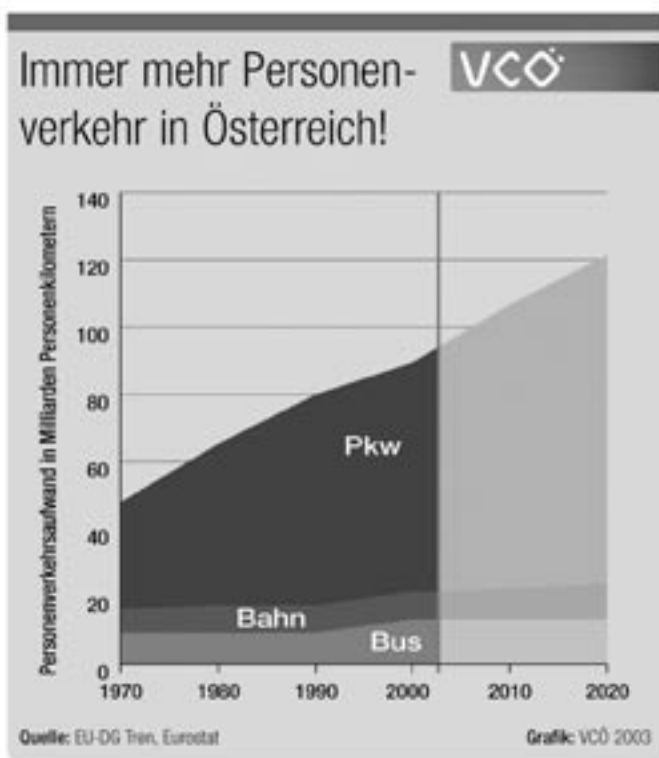
Die heute gängigste Vorstellung eines typischen Weges (einer bestimmten Strecke, die von einer bestimmten Person zu einem bestimmten Zeitpunkt zurückgelegt wird) ist eine Fahrt im Pkw über, sagen wir, dreißig Kilometer. Dass die Mehrzahl der Pkw-Fahrten nicht über 8 km hinausgeht, dass 35 % der Wege der ÖsterreicherInnen autolos zurückgelegt werden, dass in manchen österreichischen Gemeinden mehr als die Hälfte der Wege der EinwohnerInnen Binnenwege sind – das alles wurde zwar mehrfach erhoben, bleibt aber weitgehend unbekannt.



Offensichtlich besteht ein Zusammenhang zwischen dem Binnenanteil und dem Anteil des Gehens und Radfahrens an den Wegen der Wohnbevölkerung: Je binnenorientierter, je besser die Chancen, dass viel gegangen bzw. geradelt wird.



56 % der Pkw-Wege der OberösterreicherInnen insgesamt sind spätestens nach 8 km zu Ende – bei der Wohnbevölkerung der rund 90 öö. Kommunen mit 3100 bis 18000 EinwohnerInnen sind es ebenfalls 56 %.



Österreicherische VerkehrsteilnehmerInnen legen heute im Mittel drei von fünf Wegen im Pkw zurück, Tendenz steigend. Viele dieser Pkw-Wege sind kurz – fünf, drei, eineinhalb Kilometer lang. Viele Pkw-Insassen leiden (bewusst oder unbewusst) an Bewegungsmangel, erkranken öfters, kämpfen mit Schläffheit bzw. Übergewicht. In mehreren sich überlagernden Rückkoppelungen lösen Zunahmen des Kfz-Verkehrs weitere Zunahmen aus, andere Verkehrsarten verkümmern.

Vier Faktoren treiben diese Entwicklung an:

- Das an sich viel zu aufwändige Verkehrsmittel Pkw erfüllt zwar den reinen Transportzweck meist sehr ineffizient, dafür aber verschiedene nichtverkehrliche Zwecke (Imponiergehabe, Prestigebedürfnis, „Freiheit auf Rädern“, Nervenkitzel) umso besser, wodurch es aus Gründen, die mit dem Thema „Transport“ nur am Rande zu tun haben, im Leben vieler zum Suchtgift wird (Autofixiertheit).
- Gerade innerhalb der Elite der EntscheidungsträgerInnen, PlanerInnen und VerwalterInnen führt Autofixiertheit dazu, dass das System Verkehr immer mehr auf die Bedürfnisse von Pkw-Benutzern ausgerichtet wird – alles Andere hat Nachrang. So erhalten alle VerkehrsteilnehmerInnen unentwegt Botschaften im Sinne von „Auto fahren ist erwünscht – fahrt nur fleißig“. Diese Botschaft wird dadurch verstärkt, dass die anteiligen Wegekosten des Kfz-Verkehrs nur zu einem Bruchteil den einzelnen Pkw-Insassen angelastet werden – diese erhalten völlig irreführende Preissignale.
- Die stetige Umstrukturierung von Räumen (siehe Abschnitt A 1) führt bei VerkehrsteilnehmerInnen zu Sachzwängen in der Gestaltung der eigenen Mobilität – vielerorts werden Verkehrsziele autolos immer schwerer erreichbar.
- Auch im Güterverkehr führen künstlich niedrige Preise zu einem Ausufer, welches die Durchdringung regionaler Wirtschaften durch international agierende Unternehmen erst ermöglicht. Wiederum werden Strukturen aufgelöst und neue Abhängigkeiten erzeugt.

Was darf der Verkehr kosten – und wen? Die versteckten Kosten

Dieselben Menschen – es sind gar nicht so selten EntscheidungsträgerInnen – die für Preissenkungen beim Treibstoff eintreten, sehen über das Netto-Defizit des Verkehrswesens, sprich die Kluft zwischen den von den VerkehrsteilnehmerInnen selbst getragenen Wegekosten und den Gesamtkosten, die im Verkehr anfallen, großzügig hinweg. Von ihnen aus darf dieses Defizit ständig größer werden. Das mag wahltaktisch günstig sein, führt aber in den volkswirtschaftlichen Abgrund: Ohne Rückkoppelung über wahrheitsgetreue Marktpreise verschlingt unser Verkehr einen immer größeren Anteil des Sozialprodukts – was Betriebe, Haushalte und die öffentliche Hand gleichermaßen trifft. Drei Beispiele:

- Wenn ein Fahrzeug eine befestigte Straße befährt, nutzt es den Belag ab – wie stark, hängt von der Achslast sowie der Anzahl der Achsen ab. Um wie viel stärker nutzt ein fünfachsiges Lkw mit einem Gesamtgewicht von 40 t die Straße ab als ein 1,2 Tonnen schwerer Pkw? Das Verhältnis liegt bei 80 000 : 1. Das müsste sich in einer straßennetzweiten Maut niederschlagen.
- Wenn in einer ländlichen Gemeinde die Freiwillige Feuerwehr ausrückt, um Verunglückte aus einem Pkw-Wrack zu befreien, kommt die Feuerwehr selber bzw. die Gemeinde und weitere Förderer für den Bergungsaufwand auf. Dem Verursacher des Verkehrsunfalls wird nichts verrechnet (obwohl das im Rahmen der Haftpflichtversicherung völlig unproblematisch wäre).
- Auch im Öffentlichen Verkehr wird die Kostenwahrheit verschleiert: Österreichweit decken die reinen Fahrgasteinnahmen etwa 25 % des Umsatzes von Bus und Bahn ab – den Rest (mehr als zwei Milliarden Euro im Jahr) steuern Bund, Länder und Kommunen bei. Das Missverhältnis zwischen Fahrpreis und anteiligem Aufwand ist bei Zeitkarten besonders krass.



Die Gesamtkosten steigen deswegen ständig, weil fast alle verkehrsrelevanten Entscheidungen abgeschirmt von der wahren Kostenlage getroffen werden. Solange zumindest im motorisierten Verkehr niemand die vollen durch sein Verkehrsverhalten verursachten Kosten trägt, so lange werden wir die Gesamtkosten nicht in den Griff bekommen.

□□ **A3 Die Krise ist längst da**

Unser heutiger Verkehr mit seiner Ausrichtung auf hohe Fahrgeschwindigkeiten, aufwändige Technik und geringe Kostendeckungsgrade ist zum einen Ausdruck jenes Strukturwandels, der verschwommen als Globalisierung bezeichnet wird, zum anderen dessen Voraussetzung. Dieser Strukturwandel greift noch nicht überall mit der gleichen Intensität. Ob die jeweilige Region vom Sog voll erfasst oder davon kaum berührt wird, hängt davon ab, wie weit sie von modernen Verkehrswegen durchdrungen wird.

Wie wirkt sich der Strukturwandel auf Kommunen aus?

- Kommunen in Randgebieten (so genannten strukturschwachen Regionen) geraten immer mehr ins Hintertreffen: Die Erwerbsmöglichkeiten nehmen tendenziell ab, immer mehr Erwerbstätige pendeln aus, Kaufkraft sickert weg, die Kommune trocknet allmählich wirtschaftlich (und in der Folge sozial) aus.
- Kommunen in zentralen Räumen (so genannten dynamischen Regionen) sind mit Erwerbsmöglichkeiten besser versorgt, bekommen aber die Nachteile des Verkehrs (und der zu kurz greifenden Raumordnung) deutlich zu spüren. Das Problem hier heißt nicht Austrocknung, sondern Verbreiung: Die Kommune verliert ihre Identität (neben Erholungsmöglichkeiten, die dem wirtschaftlichen Aufschwung weichen „müssen“).

Interessanterweise ist das entsprechende Problembewusstsein in den Randgebieten deutlich mehr entwickelt als in den zentralen Räumen. Aber das Problem ist (in unterschiedlicher Ausprägung) überall gegeben.

Dazu kommt die Abhängigkeit von fernen Quellen der Treibstoffe (Erdölderivate): Weil bei aus Erdöl gewonnenen Treibstoffen Angebot und Nachfrage weltweit allmählich auseinander geraten, werden die Preise an der Zapfsäule in den nächsten Jahren dramatisch steigen – es wird wesentlich teurer, Kraftfahrzeuge mit herkömmlichen Treibstoffen zu betreiben. Erdölunabhängige Antriebe sind aber noch lange nicht serienreif – und wenn auf solche Antriebe und auf eine flächendeckende Versorgung mit anderen Treibstoffen umgestellt wird, zahlen die Kfz-Fahrer die Umstellung.

Hinter dieser verhängnisvollen, aber grundsätzlich umkehrbaren Entwicklung steckt der Glaubenssatz „Je mehr Verkehr – weiter, aufwändiger, schneller – desto besser“ (für wen, überlegen die Gläubigen nicht). Als Gegenpol eine Bemerkung von Hermann Knoflacher: „Je dümmere eine Volkswirtschaft, desto mehr Verkehr hat sie!“



B **Wie kann die Kommune
verkehrswirksam handeln?**

□□**B** **Wie kann die Kommune verkehrswirksam handeln?**

□□**B1** **Rechtliche Rahmenbedingungen**

Verkehrspolitik im Bereich der Gemeinde wird natürlich von vielen Rahmenbedingungen beeinflusst, die auf Landes-, Bundes- oder sogar EU-Ebene festgelegt werden und auf die die Gemeinde selbst fast keinen Einfluss nehmen kann.

Eigene Gestaltungsmöglichkeiten ergeben sich in folgenden Bereichen :

□□**B11** **Raumordnung**

Die Regelungen dazu sind im OÖ Raumordnungsgesetz festgelegt.

Die Raumordnung ist mit der Entwicklung des Verkehrs eng verzahnt. Je nach Handhabung der Raumordnung durch Kommunen verschieben sich die Mobilitätserfordernisse zugunsten bzw. zuungunsten der verschiedenen Verkehrsarten. Themen wie Siedlungsdichte sowie Ausrichtung der Bebauung an Achsen des Öffentlichen Verkehrs haben offensichtlich mit Verkehrsaufkommen und -anteilen zu tun.

- **Regionale Raumordnungskonzepte und -programme**

Diese verordnet die Landesregierung für mehrere benachbarte Gemeinden. Sie behandeln entweder alle Aspekte der Raumordnung oder nur Sachbereiche. Die Raumordnung der Gemeinden darf den regionalen Raumordnungskonzepten nicht widersprechen.

- **Entwicklungskonzept und Flächenwidmungsplan**

Das Örtliche Entwicklungskonzept (OEK) enthält die längerfristigen Ziele und Festlegungen der örtlichen Raumplanung. Der Flächenwidmungsplan ist die parzellenscharfe Konkretisierung des OEK. Die grundlegenden raumplanerischen Weichenstellungen finden bereits im OEK statt. Beide Instrumente werden als Verordnung der Gemeinde rechtskräftig.

- **Bebauungsplanung**

Bebauungspläne dienen zur Sicherung einer zweckmäßigen und geordneten Bebauung bzw. zur Erreichung eines möglichst wirksamen Umweltschutzes. Sie legen einerseits Art, Höhe und Dichte der Bebauung, andererseits die Erschließung (Wege- und Straßennetz) fest. Grundsätzlich sind für das gesamte Bauland Bebauungspläne zu erstellen. Diese werden als Verordnung der Gemeinde rechtskräftig.

- **Maßnahmen zur Baulandsicherung**

Die Raumordnungsgesetze mehrerer Länder fordern von den Gemeinden Maßnahmen zur Baulandsicherung, auf das nur solche Flächen als Bauland gewidmet werden, deren Verfügbarkeit in absehbarer Zeit sichergestellt ist. Dazu kann die Gemeinde mit Grundeigentümern Verträge schließen und/oder Grundflächen selber erwerben. Einige Raumordnungsgesetze verpflichten die Gemeinden, für noch ungenutztes Bauland Abgaben einzuheben.

Örtliches Entwicklungskonzept

Das örtliche Entwicklungskonzept enthält die längerfristigen Ziele und Festlegungen der örtlichen Raumordnung. Hier kann langfristig (Zeitraumen etwa 10 Jahre)

- der künftige Baulandbedarf
- die räumliche und funktionelle Gliederung des Baulandes

- die geplanten Infrastrukturmaßnahmen der Gemeinde im Bereich der örtlichen Verkehrserschließung und
 - die Sicherung eines wirksamen Landschafts- und Umweltschutzes
- festgelegt werden.

Flächenwidmungsplan

Der Flächenwidmungsplan legt genau für das gesamte Gemeindegebiet fest, welche Flächen als Bauland, als Verkehrsflächen oder als Grünland gewidmet werden.

Er muss selbstverständlich dem örtlichen Entwicklungskonzept entsprechen.

Bebauungspläne

Die Gemeinde kann Bebauungspläne erlassen zur Sicherung einer zweckmäßigen und geordneten Bebauung oder zur Erreichung eines möglichst wirksamen Umweltschutzes.

Im Bebauungsplan kann unter anderem festgelegt werden:

- die Gebäudehöhe
- der Verlauf und die Breite der Verkehrsflächen, nach Erfordernis auch die Angabe der Breite von Fahrbahnen und Gehsteigen
- Zu(Aus)gangs- und Zu(Aus)fahrsverbote gegen bestimmte Verkehrsflächen
- Abstellplätze für Kraftfahrzeuge
- die Bauweise und das Maß der baulichen Nutzung (ist durch die Gebäudehöhe, die Geschoßflächenzahl oder die Baumassenzahl auszudrücken. Die Geschoßflächenzahl ist das Verhältnis der Gesamtgeschoßfläche zur Fläche des Bauplatzes. Die Baumassenzahl ist das Verhältnis der Baumasse zur Fläche des Bauplatzes. Als Baumasse gilt der oberirdisch umbaute Raum bis zu den äußeren Begrenzungen des Baukörpers.)
- Flächen für Gemeinschaftsanlagen wie Kinder- und Jugendspielplätze
- Bestimmungen über die Anpflanzung und Erhaltung von Bäumen und Sträuchern sowie Maßnahmen der Dach- und Gebäudebegrünung
- Bestimmungen über Einfriedungen, Lärm- und Schallschutzwände sowie ähnliche Umwelteinrichtungen

□□ B 1 2 Straßenverkehr (motorisiert, FußgängerInnen, RadfahrerInnen)

In der Straßenverkehrsordnung ist in §94d der **eigene Wirkungsbereich** der Gemeinde festgelegt. Er umfasst:

- Verordnungen für geringere Höchstgeschwindigkeiten als 50 km/h im Ortsgebiet, also z.B. Tempo-30-Zonen
- Festlegung von Kurzparkzonen und deren Überwachung
- Einrichtung von Halte- und Parkverböten und Ausnahmen davon für Ladetätigkeit
- Entfernen von Hindernissen ohne weiteres Verfahren, z.B. parkende Autos auf Rad- oder Gehwegen, Autos, die Schienenfahrzeuge oder Busse des ÖV behindern, unberechtigt auf Behindertenparkplätzen abgestellte Autos
- Bestimmung von Fußgängerzonen und Ausnahmen für deren Benutzung
- Einrichtung von Wohnstraßen

Außerdem gibt es den **übertragenen Wirkungsbereich** (§94c), der der Gemeinde per Verordnung von der Landesregierung oder der Bezirkshauptmannschaft übertragen wird. Er kann z.B. die Handhabung der Verkehrspolizei, die Sicherung des Schulweges, die Feststellung von unfallverhütenden Maßnahmen und die Durchführung des Verkehrsunterrichts umfassen.

Nach dem **OÖ Parkgebührengesetz** kann die Gemeinde in Kurzparkzonen Parkgebühren erheben.

Stellplätze für Kraftfahrzeuge

Die Vorschriften zur Errichtung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind Kompetenz der Länder. In **Oberösterreich** sind sie im OÖ Bautechnikgesetz (§8) und in der OÖ Bautechnikverordnung enthalten.

Die Regelung sieht so aus:

Bei Neu-, Zu- und Umbauten von Gebäuden sind auf dem Bauplatz oder dem zu bebauenden Grundstück Stellplätze für Kraftfahrzeuge unter Berücksichtigung der zukünftigen geplanten Verwendung des Gebäudes und der dabei durchschnittlich benötigten Stellplätze in ausreichender Anzahl zu errichten. Wenn das nicht möglich ist, können die Stellplätze auch außerhalb des Bauplatzes oder des zu bebauenden Grundstückes, jedoch *höchstens 300 m entfernt* errichtet werden.

Soweit der Bebauungsplan nicht eine größere Anzahl festlegt, ist *pro geplanter Wohneinheit mindestens ein Stellplatz* für Kraftfahrzeuge zu errichten.

Außerdem ist in §45 der OÖ Bautechnikverordnung detailliert geregelt, wie viele Stellplätze z.B. bei Bürogebäuden, Krankenhäusern usw. errichtet werden müssen.

Wichtig sind die möglichen Ausnahmen (§46):

(1) Von der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen im überwiegend bebauten Gebiet ist im Einzelfall ganz oder teilweise abzusehen, wenn die Errichtung der Stellplätze in Anbetracht der örtlichen Verhältnisse bei Berücksichtigung der vorhandenen Bebauung oder des für die Hauptbebauung zulässigen Maßes der baulichen Nutzung unmöglich ist oder infolge der notwendigen Umbauarbeiten einen unverhältnismäßig hohen Aufwand erfordern würde und daher **unwirtschaftlich** wäre.

(2) Außerhalb des überwiegend bebauten Gebietes ist im Hinblick auf eine besondere örtliche Lage und die ausreichende Möglichkeit einer den öffentlichen Verkehr nicht behindernden anderweitigen Abstellung von Kraftfahrzeugen die Erfüllung der Verpflichtung zur Errichtung von Stellplätzen ganz oder teilweise zu stunden, wenn die spätere Errichtung der Stellplätze möglich und rechtlich gesichert ist. Die Stundung darf nur widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen, die für ihre Gewährung maßgeblich waren, weggefallen sind und die Errichtung der Stellplätze erforderlich wird.

Im Land **Salzburg** galt bis vor kurzem noch die Reichsgaragenordnung aus dem Jahr 1939, sozusagen die „Mutter aller Stellplatzverordnungen“, allerdings seit 1998 in novellierter Form. Mit Wirkung vom 1.1.2004 wurden die wesentlichen Bestimmungen in andere Gesetze integriert, das Wichtigste ist das Bautechnikgesetz.

Hier ist (§39), wie in der OÖ Bautechnikverordnung, geregelt, wie viel Stellplätze für die verschiedenen Typen von Gebäuden errichtet werden müssen. Die Gemeinden können aber von den gesetzlichen Schlüsselzahlen **nach oben oder nach unten abweichen** und für nicht vorhandene Stellplätze Ausgleichsabgaben erheben.

Auch im Salzburger Raumordnungsgesetz ist festgelegt, dass eine Gemeinde in der Aufbaustufe des Bebauungsplans selbst Lage, Zahl und Art der Stellplätze festlegen kann.

Neubau von Straßen

Die Regelungen dafür hängen vom Typ der Straße ab.

Der Neubau von Bundesstraßen, seit dem Inkrafttreten des Bundesstraßenübertragungsgesetzes 2002 nur noch Autobahnen und Schnellstraßen, ist im **Bundesstraßengesetz** geregelt.

Für alle anderen Straßen, also die früheren Bundesstraßen B, jetzt Landesstraßen, allerdings eine spezielle Kategorie, Landesstraßen und Gemeindestraßen (dazu gehören auch die Güterwege) gilt das **OÖ Straßengesetz**. Generell ist der Neubau einer Straße bewilligungspflichtig.

In beiden Gesetzen ist geregelt, dass „Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist.“ (Bundesstraßengesetz § 7a und OÖ Straßengesetz §14).

Weiterhin werden in beiden Gesetzen Grundsätze bzw. „Schutzgüter“ genannt, die beim Bau berücksichtigt werden müssen.

Bei Bundesstraßen sind das (§4) :

- Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens
- Denkmalschutz
- Umweltverträglichkeit

Im Landesgesetz werden zusätzlich genannt (§13):

- das Verkehrsbedürfnis [an erster Stelle !]
- die Sicherheit der öffentlichen Straßen und der Schutz langfristiger Lebensgrundlagen
- die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers,
- Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße,
- bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs,
- die Erhaltung von Kunst- und Naturdenkmälern,
- die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern und
- die barrierefreie Gestaltung.

Bei Bundesstraßen müssen die betroffenen Gemeinden vor Erlassung einer Verordnung über den Verlauf der Bundesstraße (Trassenverordnung) gehört werden, Plan- und Projektunterlagen müssen 6 Wochen lang öffentlich aufliegen.

Auch bei Verordnung eines Bundesstraßenplanungsgebiets vor der Trassenverordnung müssen die berührten Gemeinden gehört werden und Planungsunterlagen 6 Wochen lang öffentlich aufgelegt werden.

Ein ähnliches Verfahren ist für Straßen in Oberösterreich in §31 des OÖ Straßengesetzes festgelegt. Auch ein Straßenplanungsgebiet auf Landesebene ist vorgesehen (§33).

Besonders interessant ist der §7a, Absatz 5) des Bundesstraßengesetzes. Dort heißt es:

„Im Falle dass sich *Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen* für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als *zweckmäßiger und wirtschaftlicher* erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.“

Bei den Landesstraßen kann die Gemeinde auf ihrem Gebiet eine „besondere Bauausführung“ veranlassen, z.B. Radfahrstreifen, breite Gehsteige, auch Fußgängerunter- oder -überführungen, muss aber die dadurch entstehenden Mehrkosten zahlen. (OÖ Straßengesetz §22).

□□ **B 1 3** Öffentlicher Verkehr

Buslinien

Bei Buslinien ist rein rechtlich die Mitbestimmungsmöglichkeit der Gemeinde sehr gering, es sei denn, sie ist Konzessionsinhaberin (vgl. Abschnitt E 2.3).

Der Landeshauptmann ist zuständig für die Erteilung der Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) für eine Linie. Sogar für die Erteilung der Genehmigung zur Festsetzung, Verlegung und Auflassung von Haltestellen ist er allein zuständig.

Die Gemeinden, in deren Gebiet der Ausgangs- und Endpunkt einer Linie liegt, und die Gemeinden, durch deren Gebiet die Linie geführt wird, müssen bei der Erteilung einer Berechtigung nur gehört werden.

Fahrpläne für die Linien müssen vor Beginn der Fahrplanperiode mit den anderen Verkehrsunternehmen im Bereich der Wirtschaftskammer, der Arbeiterkammer, der Landwirtschaftskammer, der Landarbeiterkammer und „sonst in Betracht kommenden Verkehrsinteressenten“ erörtert werden, wobei Verkehrswünsche nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu berücksichtigen sind. Gemeinden sind hier explizit nicht aufgeführt, könnten sich aber als sonst in Betracht kommende Verkehrsinteressenten ins Spiel bringen.

Gelegenheitsverkehre (Taxi, Mietwagen)

Auch hier ist im Wesentlichen der Landeshauptmann zuständig, in diesem Fall für die Festlegung der Tarife. Nur dann, wenn ein Tarif nur für eine Gemeinde gelten soll, kann auch diese die Festlegung verbindlicher Tarife anregen.

□□ **B 1 4** Richtlinien

RVS (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr)

Diese Richtlinien werden von der Österreichischen Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr in Wien, einem gemeinnützigen Verein, herausgegeben. (Internet-Seite www.fsv.at)

Die gesamten Vorschriften umfassen 11 Ordner und enthalten detaillierte Normen für alle Bereiche von der Verkehrsplanung über die Straßenplanung, den Bau, die Baumaterialien bis zur Straßenunterhaltung (Winterdienst usw.).

Wichtig für die Verkehrspolitik in der Gemeinde sind vor allem Teile über den Öffentlichen Verkehr (2.4), den Fußgängerverkehr (3.12), den Radverkehr (3.13) und die Gestaltung des Schulumfeldes (3.14) sowie das Kapitel über Stadtstraßen (3.9).

Die RVS haben zwar keine Gesetzeskraft, werden aber praktisch allgemein verwendet und sind bei Verkehrsplanern und Behörden als Autorität anerkannt. Es ist sehr schwer, politisch gegen eine Empfehlung in den RVS zu argumentieren.

□□ **B2** Kommunale Handlungsfelder

□□ **B21** Raumordnung

Auf- bzw. Abwertung der Nähe

Im Kapitel A 1 stellten wir fest, dass im Allgemeinen die Nähe tendenziell immer mehr abgewertet wird. Wie verhält sich die Gemeinde dazu? Sie kann das Geschehen dem Trend überlassen – oder aber gegensteuern und die Nähe gezielt aufwerten:

- **Alles dem Trend überlassen**

Das bedeutet: Abnehmende Siedlungsdichten, zunehmende Entfernungen zwischen Verkehrsquellen und -zielen (Zersiedlung) sowie die allmähliche Auflösung von Raumstrukturen hinnehmen bzw. mittragen. Viele Kommunen wählen diesen Weg, ohne zu überlegen, ob es andere Möglichkeiten gibt.

- **Die Nähe gezielt aufwerten**

Dazu sind Strategien nötig, die dem allgemeinen Trend entgegenstehen, etwa: Bautätigkeit nur noch in Baulücken, nicht außerhalb von Ortschaften zulassen; aktiv zugunsten noch vorhandener Versorgungsmöglichkeiten einschreiten; Versorgungslücken „in der Nähe“ schließen; geschlossene Ortschaften mittels Wegenetze fürs Gehen und Radfahren zusammenhalten.

Handhabung von Verkehrserregern Betriebsansiedlungspolitik

Mit dem Ansiedeln von Unternehmen ist das so eine Sache: Einerseits bietet das Unternehmen meist (mehr oder minder begehrte) Arbeitsplätze an, andererseits kann die Erschließung des Areals die Kommune netto (viel) Geld kosten und das Wirtschaften des Unternehmens früher oder später problematische Folgen für AnrainerInnen bzw. die Öffentlichkeit haben. Je nach Art des Unternehmens können hier Sachzwänge und Abhängigkeiten entstehen, die der Gemeinschaft schaden.

Stichwort Güterverkehrsintensität: Die Kommune tut gut daran, rechtzeitig zu überlegen, mit wie viel Güterverkehr die in Aussicht gestellten Arbeitsplätze erkaufte werden (müssen). Dabei ist es günstig, wenn das Betriebsareal über einen Bahnanschluss verfügt bzw. ein solcher hergestellt werden kann – vorausgesetzt, das Unternehmen ist bereit, die Bahn zu benutzen.

Stichwort Globalisierung: Der Trend geht dahin, dass Unternehmen immer mehr am Weltmarkt agieren und die regionale Wirtschaft an Bedeutung verliert. In der Folge wirken Kräfte auf die Kommune und die Bevölkerung ein, die sich deren Kontrolle vollends entziehen. Beispielsweise sind dann Pressionen der Art „Wenn unsere Bedingungen nicht erfüllt werden, siedeln wir eben nach Moldavien (oder Vietnam) um“ an der Tagesordnung. Daher ist die Frage „Auf welche Abhängigkeiten lässt sich die Kommune ein, wenn sie das Unternehmen X hersiedeln lässt?“ rechtzeitig zu stellen und Strategien zu entwickeln, um nicht in die wirtschaftliche Hilflosigkeit abzugleiten.

□□ **B22** Verkehrsorganisation und -infrastruktur

Instrumente der kommunalen Verkehrsplanung

Verkehrsplanung findet so oder so statt – entweder kopflos oder überlegt, entweder zersplittert oder vernetzt. Voraussetzung für eine Verkehrsplanung, die Probleme löst, ist die Erkenntnis, dass Kommunen das Verkehrsgeschehen vielfältig beeinflussen und befriedigende Ergebnisse nur dann zu erzielen sind, wenn diese Beeinflussung auf Analyse fußt und abgestimmt erfolgt.

- **Verkehrskonzept**

In einem guten Verkehrskonzept sind die Ziele der kommunalen Verkehrspolitik klar definiert und Maßnahmen festgelegt, die tatsächlich auf diese Ziele ausgerichtet sind. Ein solches Konzept weist darauf hin, wie mehrere Handlungsfelder (auch solche, die nicht unbedingt als der Verkehrspolitik zugehörig gelten) aufeinander abzustimmen sind. Zu den Zielen gehören quantitative Vorgaben für die anzustrebenden Wegeanteile der verschiedenen Verkehrsmittel. Zur Diskussion stehen: Die Handhabung des Gehens und Radfahrens; die Handhabung des ÖPNV; die Handhabung des Kfz-Verkehrs (Geschwindigkeitsniveaus, Parkraumorganisation, Kfz-freie Bereiche, Verkehrsunfallgeschehen, Güterverkehr); Versorgungsmöglichkeiten; Umgang mit Kfz-Verkehrserregern.

- **Dialog mit den BürgerInnen**

Angesichts der Konfliktrichtigkeit des Themas Verkehr ist es dringend erforderlich, möglichst viele Betroffene in die Verkehrsplanung einzubinden. Sie über bevorstehende Maßnahmen zu informieren ist zwar nötig und sinnvoll, aber nicht ausreichend. Interessierte müssen sich beteiligen können, beispielsweise an einem Verkehrsbeirat, der periodisch zusammentritt, die Umsetzung beschlossener Maßnahmen begleitet und diese auf ihre Wirkung hin überprüft. Ihm sollen Frauen, Jugendliche und SeniorInnen angehören (nicht nur Männer zwischen 30 und 60!). Parallel dazu ist eine sachgerechte Öffentlichkeitsarbeit wichtig, um die Akzeptanz umstrittener Maßnahmen zu steigern und Verhaltensänderungen der VerkehrsteilnehmerInnen anzubahnen.

- **Klare Vorgaben für die Verwaltung**

Viele Entscheidungen, die sich aufs Verkehrsgeschehen maßgeblich auswirken, werden im Verwaltungsalltag getroffen, abseits des Gemeinderats und seiner Ausschüsse. Damit die kommunale Verwaltung jeweils „richtig“ entscheidet, sind verbindliche Vorgaben über Prioritäten erforderlich. Diese sollen absolut eindeutig sein und vom Gemeinderat beschlossen werden.

Die große Gefahr in der Verkehrsplanung: Kommunale EntscheidungsträgerInnen befassen sich mit der Materie, lassen sich von Fachleuten beraten, Entwürfe werden zusammengestellt, ein Leitbild wird im Gemeinderat beschlossen – und alles geht seinen gewohnten Lauf weiter, wie wenn nichts geschehen wäre. Leitbilder und Konzepte haben nur dann einen Sinn, wenn sie konkrete Ziele enthalten, Maßnahmen vorsehen, die zu diesen Zielen tatsächlich führen, und eine Überprüfung der Umsetzung bzw. der Ergebnisse vorschreiben.

Wie fördert eine Kommune ein bestimmtes Verkehrsmittel?

In ihrem Wirkungsbereich hält die Kommune Straßen und Wege in Stand und errichtet zusätzliche, legt die Geschwindigkeitsniveaus fest, verfügt Parkverbote, lässt einen Ortsbus oder ein Ortstaxi fahren, schafft Querungshilfen für FußgängerInnen usw. Alle diese Maßnahmen wirken sich auf die Attraktivität der verschiedenen Verkehrsarten aus. Zum Beispiel:

- **Schaffung lückenloser Netze**

Ob es sich um Gehen, Radfahren oder Autofahren handelt – je mehr Quell-Ziel-Relationen das jeweilige Netz abdeckt, desto mehr werden VerkehrsteilnehmerInnen Rad fahren gehen bzw. desto weniger werden sie Auto fahren.

Viele kommunale EntscheidungsträgerInnen kümmern sich rührend um lückenlose Netze für den Kfz-Verkehr – und vernachlässigen Gehen und Radfahren, ohne sich dessen überhaupt bewusst zu sein. Beim Öffentlichen Verkehr kommt noch die Zeitdimension hinzu: Wie oft während einer Woche ist das Verkehrsziel X mit Bus und Bahn erreichbar?

Natürlich ist bei der Planung von Netzmaßnahmen zu berücksichtigen, dass die meisten Gemeindegrenzen verkehrlich belanglos sind und daher die Planung an diesen Grenzen nicht halt machen darf. Absprachen mit Nachbarkommunen sind anzustreben.

- **Ausstattung des jeweiligen Netzes**

Hier geht es um Wegweisung (Information) und um ergänzende Einrichtungen wie Abstellanlagen oder die Ausstattung von Haltestellen.

- **Dienstleistungen**

Diese haben oft Anreiz-Charakter: Wenn z.B. eine Fremdenverkehrsgemeinde Gäste vom Bahnhof kostenlos abholen lässt, oder eine Kommune das Überprüfen des technischen Zustandes von Fahrrädern an einem bestimmten Tag kostenlos anbietet.

- **Handhabung von Geschwindigkeitsniveaus**

Für die Attraktivität des Gehens und Radfahrens im Ort macht es einen ziemlichen Unterschied, mit welcher Geschwindigkeit Kfz dort unterwegs sind. Dies ist allein schon daran ablesbar, wie sich das Risiko, zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken, mit dem Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs ändert. Das Risiko, als FußgängerIn bei einem Zusammenstoß mit einem Kfz getötet zu werden, ist bei 50 km/h gleich viermal so hoch wie bei 30 km/h. Hier hat die Kommune viele Handlungsmöglichkeiten.

- **Vorbildwirkung**

Außerhalb von Ballungsräumen hat das Verkehrsverhalten tonangebender Menschen in der Kommune wesentlich mehr Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl anderer, als gemeinhin angenommen wird. Nicht nur BürgermeisterInnen, auch AmtsleiterInnen, Mitglieder von Gemeinderäten, SchulleiterInnen, GeschäftsführerInnen mittlerer Unternehmen, Ärzte/Innen, Rechtsanwälte/innen usw. strahlen in dieser Hinsicht aus. Ihr Verkehrsverhalten wirkt wie Werbung.

- **Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation**

Hier reicht die Palette von reiner Information darüber, was vorhanden ist, bis hin zur Schaffung von Anreizen, das eine oder andere Verkehrsmittel auszuprobieren bzw. zu bevorzugen. Sehr oft stehen Animiermaßnahmen zur Diskussion. Im Vergleich etwa zu baulichen Maßnahmen kostet gute Öffentlichkeitsarbeit wenig und kann unter Umständen viel auslösen. Ein berühmtes Beispiel kommt aus Detmold in Nordrhein-Westfalen: Mitte der 70er Jahre, nach einem Jahr Öffentlichkeitsarbeit zugunsten des Radfahrens ohne infrastrukturelle Maßnahmen, war dessen Wegeanteil von 5 auf 14 % gestiegen und jener des Gehens von 24 auf 27 %, während der Wegeanteil des Pkw-Fahrens entsprechend gesunken war. Darauf folgten sechs Jahre des Radwegebaus. In dieser Phase wurden Wege vom Gehen vorwiegend zum Pkw-Fahren hin verlagert (der Wegeanteil des Radfahrens stieg noch ein wenig).

B 2 3 Die Kommune als Unternehmen

Die Kommune ist nicht nur politische Instanz, sondern auch eine Art Unternehmen, mit einer Belegschaft, einer Buchhaltung, einem Investitionsprogramm usw. Als Unternehmen kann sie mehr oder weniger erfolgreich agieren, sprich die erwünschten Ergebnisse mit verhältnismäßig geringem Aufwand erzielen – oder bei größerem Aufwand ihre Ziele (teilweise) verfehlen. Das betrifft unter anderem Beschaffung und Betrieb gemeindeeigener Fahrzeuge, die Wege der Belegschaft zur Arbeit sowie die Abwicklung von Dienstwegen und Güterverkehr. Eine Kommune kann beispielsweise einen kleinen, wendigen Pkw als Dienstfahrzeug anschaffen und ihn den GemeindegängerInnen als AutoTeilAuto zur Verfügung stellen.

Fahrzeugtechnik

Zwischen den technisch ausgereiftesten und den marktbeherrschenden Fahrzeugen liegen heute hinsichtlich Umweltbelastung und Zukunftsträchtigkeit Welten. Eine Kommune kann sich mit Fahrzeugtechnik auseinandersetzen, vorteilhafte Entwicklungen an diesem Sektor bekanntmachen, entsprechende Fahrzeuge (für den eigenen Gebrauch bzw. für die GemeindegängerInnen) anschaffen und deren Anschaffung durch letztere fördern.

In sehr vielen Kommunen fällt im Rahmen der Landwirtschaft Biomasse an, aus der Biogas gewonnen werden kann: Ein erneuerbarer Treibstoff, der auch dann zur Verfügung steht, wenn das Erdöl längst unerschwinglich geworden ist. Wenn Landwirte Abnehmer für Biogas finden und dieses für den Einsatz als Treibstoff gereinigt wird, öffnet sich ein Fenster der Unabhängigkeit vom Erdöl. Das passiert am ehesten, wenn Kommunen gemeinsam mit dem Land Oö. entsprechende Projekte aufziehen.

□□ **B3** Faktor Mensch

□□ **B31** Information und Öffentlichkeitsarbeit

„Wirklich ist nur das, was wir wahrnehmen!“ Stimmt das? Ja und nein. Jedenfalls sind Dinge, welche die GemeindegängerInnen nicht wahrnehmen, für sie nicht da. Die Beeinflussung der Wahrnehmung ist besonders in der Kommunalpolitik wichtig. Für viele österreichische Kommunen ist folgender Zustand typisch: Die Leute befinden sich im Alltagstrott und haben das Gefühl, es ist in der Lokalpolitik nicht viel los. Es findet zwar Wandel statt (und zwar immer schneller), doch nehmen weder die GemeindegängerInnen noch die EntscheidungsträgerInnen diesen Wandel als etwas Gestaltbares wahr.

Dabei ist in der Lokalpolitik vielerorts jede Menge los. Die Kommune gestaltet, andere agieren, verschiedene Entwicklungen sind denkbar, das Wohl der Gemeinschaft hängt weitgehend davon ab, welchen Weg die Kommune einschlägt. Damit die Betroffenen wach werden und sich mit ihrer Lage auseinandersetzen, braucht es eine aktive Informationspolitik der Kommune. Einige Aspekte davon:

- **Problemfelder thematisieren**

Zum Beispiel: Mobilitätseinschränkungen bei Kindern („Fernsehen statt Bewegung“), Schwächung der Nahversorgung im Ort

- **Themen aufarbeiten, Wissenslücken schließen**

Zum Beispiel: Warum wird bei uns (auch innerorts) so wenig geradelt? Wie sehen sichere Schulwege aus? Was hat ein(e) VerkehrsteilnehmerIn davon, wenn er/sie täglich eine halbe Stunde geht bzw. Rad fährt?

- **Angebote und Alternativen bekanntmachen**

Zum Beispiel: AutoTeilen statt schlecht ausgelasteter Zweit-Pkw, konkrete Fördermaßnahmen wie zweckmäßige Fahrradabstellanlagen

- **Konfliktmanagement**

Zum Beispiel: Umfahrungsstraße ja oder nein – und wenn ja, wo?

- **Rückkoppelung**

Zum Beispiel: GemeindegängerInnen zu Verbesserungsvorschlägen für eine fußgängerfreundliche Ortsgestaltung öffentlich auffordern (und die besten prämiieren)

□□ **B32** Anreizgefüge

Wir schaffen Anreize, indem wir Vor- bzw. Nachteile an ein bestimmtes Verhalten anknüpfen. Anreizgefüge bestehen aus einem System mehrerer einander ergänzender Anreize. Wenn beispielsweise an einem bestimmten Bahnhof asphaltierte Stellplätze für Pkw kostenlos zur Verfügung gestellt werden, aber radfahrende Bahnkunden dort nur gebührenpflichtige Fahrradboxen vorfinden, ist ein Anreizgefüge für die Anreise bis zum Bahnhof schon vorhanden.

Sehr oft hängen Anreize mit Botschaften und daher mit Öffentlichkeitsarbeit zusammen. Ein Beispiel aus Vorarlberg: Mehrere Gemeinden im Rheintal stellen Familien Kinder-Fahrradanhänger kostenlos zur Verfügung. Die Botschaft an die Familien lautet: Radfahren – auch mit kleineren Kindern – ist erwünscht. Die Anhänger fallen im Straßenverkehr auf – da kommt es zu einer zweiten Botschaft an alle VerkehrsteilnehmerInnen: Familien mit kleineren Kindern können ihre Mobilität mit dem Fahrrad gestalten.

Die Vor- und Nachteile, die an Anreize verknüpft werden, sind häufig monetär: Verbilligungen, Geldstrafen usw.

□□ **B33** **Verbündete und Synergien**

Die Kommune befindet sich nicht allein auf breiter Flur, sondern umgeben von weiteren Akteuren: Betrieben, Schulen, Vereinen usw. Das Handeln der Kommune soll diese berücksichtigen und Möglichkeiten enthalten, sie einzubinden bzw. akkordierte Vorgangsweisen zu vereinbaren. So kommt es zu Bündnissen, durch welche bessere Kosten-Nutzen-Verhältnisse erzielbar werden.

Traditionell wird (besonders in der Verkehrspolitik) den Ansprüchen der „Männer im besten Alter“ mehr Gewicht beigemessen als den Interessen von Kindern, Frauen und SeniorInnen. In einer funktionierenden Demokratie ist dies konsequent zu hinterfragen – unter anderem in Hinblick auf die Mobilität Jugendlicher (Beispiel Schulweg) und erwerbstätiger Frauen. (Siehe dazu Abschnitt F 1.) Verbündete sind im Hinblick darauf zu suchen, ob sie zu einer Aufwertung bisher missachteter VerkehrsteilnehmerInnen beitragen wollen.

Wer kommt als Verbündete(r) in Frage? Zum Beispiel:

- **Im Schulbereich:** Engagierte Lehrkräfte, aktive Eltern bei Elternvereinen
- **Bei Interessensvertretungen:** Bezirksstelle der Kammer für Arbeiter und Angestellte
- **Bei Fachleuten:** Ärzte/Innen, ArchitektInnen (eventuell der bzw. die OrtsplanerIn)
- **Bei Betrieben:** Nahversorger, Mittelbetriebe mit hohem Anteil an Büroangestellten und Parkraumnot



Wie sieht die gängige Praxis aus?

☐☐G **Wie sieht die gängige Praxis aus?**

☐☐G1 **Einseitigkeit und Zersplitterung**

Verkehr ist die Summe aller Ortsveränderungen von Personen, Gütern und Daten, umfasst also je nach Zeit und Ort alle möglichen Dinge: Gehen, Radfahren, Segeln, Reiten, Schifffahrt, E-mail-Verkehr ... In einer sachlich fundierten Verkehrspolitik ist jede dieser Verkehrsarten auf ihr Problemlösungs- bzw. -verschärfungspotenzial zu prüfen und entsprechend dem Befund zu behandeln. Das passiert heutzutage in vielen Kommunen nicht: Stattdessen begünstigen die Zuständigen meist einseitig den Kfz-Verkehr – und machen sich selber und ihren BürgerInnen das Leben schwer damit, freilich ohne den Zusammenhang zu merken.

Tatsache ist, dass die meisten KommunalpolitikerInnen die Alternativen zum Pkw nicht ernst nehmen, sich ein falsches Bild der Sachverhalte machen und Verkehr gar nicht als System, geschweige denn als Teilsystem eines größeren Ganzen begreifen. Das wäre weniger schlimm, wenn wir es mit einem statischen Gebilde zu tun hätten. Doch seit dem Zweiten Weltkrieg entwickeln sich unsere Wirtschaft (im weitesten Sinn – da sind z.B. auch die Haushalte drin enthalten) und damit unser Verkehr zunehmend dynamisch, und zwar in der falschen Richtung. Nur wenn wir verstehen, was hier wirklich passiert, können wir das Geschehen wieder in den Griff bekommen. Eine sehr fundierte Darstellung des Teilsystems Verkehr und dessen derzeitige Missstände hat Frederic Vester in seinem Buch „Ausfahrt Zukunft“ vorgelegt (siehe Literaturverzeichnis im Anhang).

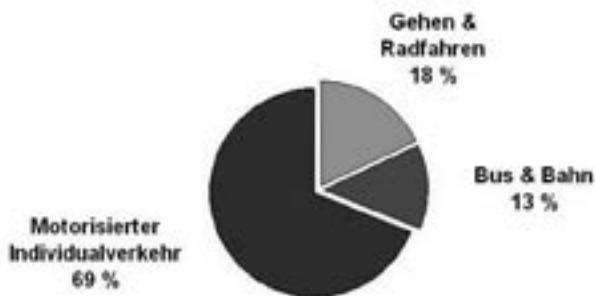
Wie handelt also eine typische Gemeinde? Beispiele:

- Die Zuständigkeiten werden so eingeteilt, dass sich niemand um Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt, StraßenanrainerInnen usw. kümmert – der Umweltreferent hält sich für nicht zuständig, den Verkehrsreferenten interessiert das alles nicht.
- Der Gemeinderat beschließt ein Örtliches Entwicklungskonzept, das mehrere sinnvolle Ansätze enthält – fühlt sich aber dadurch keineswegs verpflichtet, von der bisherigen unökologischen Praxis abzugehen.
- Der Gemeinderat genehmigt ausnahmslos Bebauungspläne, die im Wohnbaugebiet eine voll autogerechte Erschließung vorsehen. Das bedeutet, dass in der jeweils neuen Siedlung der öffentliche Raum vom Kfz-Verkehr beherrscht wird – Eltern schätzen ihr Wohnumfeld daher als zu gefährlich ein, als dass ihre Kinder auf der Straße spielen dürften, folglich verbringen die Kinder daher viel Zeit in der Wohnung und werden in eine rein autoorientierte Mobilität hineingezogen, wobei ihr Bewegungsdrang unterdrückt wird.
- Der Gemeinderat beschließt, die Baukosten für Pkw-Stellplätze am Tennisplatz eines privaten Vereins zu übernehmen – der Bürgermeister bezeichnet dies als „den Sport fördern“. Aber für zweckmäßige Fahrradabstellanlagen am Gemeindeamt, am Bahnhof oder gar am Tennisplatz hat die Gemeinde kein Geld.
- Da der Durchzugs-Kfz-Verkehr im Ort stört, setzen sich der Bürgermeister und die meisten Mitglieder des Gemeinderates für den Bau einer Umfahrungsstraße ein – ohne auf folgende Fragen einzugehen:
 - Wie ist zu gewährleisten, dass der lokale Kfz-Verkehr im Ort nach dem Bau einer Umfahrungsstraße nicht stark zunimmt (weil im Ort jetzt wieder Platz vorhanden ist)?
 - Wie würde sich der Bau einer Umfahrungsstraße auf das überörtliche Kfz-Verkehrsaufkommen auswirken? (Botschaft an VerkehrsteilnehmerInnen)
 - Wie würde sich der Bau einer Umfahrungsstraße auf Gehen und Radfahren innerhalb der Gemeinde auswirken? (Hindernisse bzw. erzwungene Umwege infolge der Errichtung)

Wie einseitig österreichische Kommunen im Allgemeinen ihre Verkehrsausgaben unter die Verkehrsarten aufteilen, wurde in den frühen 90er Jahren untersucht. Nachstehende Grafik zeigt das Ergebnis einer Umfrage unter mehreren hundert Kommunen.

Verkehrsausgaben österreichischer Kommunen 1990-2

Quelle: Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien, 1994



Was dabei auffällt:

- Im Großen und Ganzen geben die untersuchten Kommunen ihr Geld bevorzugt für die am wenigsten menschen- und siedlungsverträgliche Verkehrsart aus.
- Bei den Ländern sowie beim Bund trifft dies noch wesentlich stärker zu.
- Trotzdem lag im Jahr 2001 der Wegeanteil der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr in Oberösterreich (für die anderen Bundesländer sind genaue Zahlen nicht erhältlich) noch immer bei 37 % – überproportional zum Anteil an den Verkehrsausgaben der öffentlichen Hand.

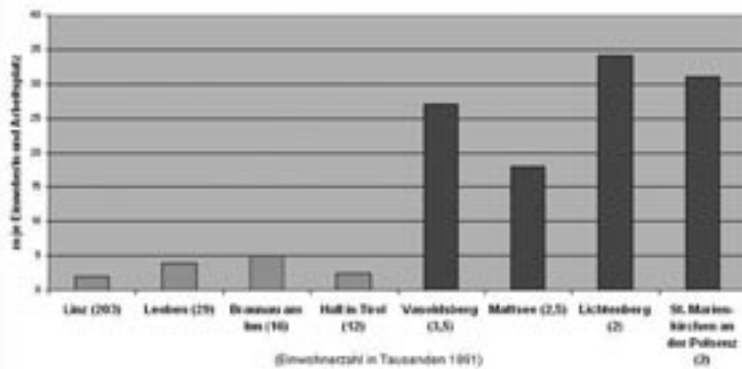
☐☐ C2 Nachteile für die Kommune als Unternehmen

Allgemein befinden sich kommunale EntscheidungsträgerInnen in einer Art Tretmühle, die so läuft:



Hier richtet eine zweifache positive Rückkoppelung Unheil an. Abgesehen von allen Fragen der Umweltverträglichkeit bzw. Sinnhaftigkeit einer solchen Entwicklung – sie tut der öffentlichen Hand, und damit auch den meisten Gemeinden, finanziell weh. Gemeindestraßen bauen und erhalten ist für die Kommune unter den gegebenen Bedingungen ein reines Verlustgeschäft. Insbesondere kleinere Gemeinden mit verhältnismäßig vielen Laufmetern Gemeindestraßen je EinwohnerIn und Arbeitsplatz schleppen hier Schattenschulden (künftige Verbindlichkeiten, die weder im Gemeindehaushalt ausgewiesen noch durch Rücklagen gedeckt werden) mit sich herum.

Strassen- und Wegenetz mit innerer Erschließungsfunktion
je Einwohnerin und Arbeitsplatz
Quelle: ÖGÖK 1999



Kommunen wie Braunau am Inn profitieren von einer hohen Siedlungsdichte, viele ländliche Gemeinden sind hier – besonders wenn sie gegen Zersiedelung nichts unternehmen – schwer im Nachteil.

Die Entwicklung läuft für die Kommune als Unternehmen meist noch schlimmer, als sie hier dargestellt wird: In der kommunalen Verkehrspolitik ist ein wirklich konsequentes Negieren der Alternativen zum privaten Pkw eher selten. Stattdessen finanzieren viele Gemeinden einerseits Pkw-Stellplätze und autogerechte Erschließungsstraßen, andererseits aber auch Radwege, Ortstaxis oder Stadtbusse. Die EntscheidungsträgerInnen sehen diese Alternativen jedoch nur als etwas für Autolose – dass jemand mit Zugriff auf einen Pkw Alltagswege eventuell zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen könnte, halten sie für ausgeschlossen. Dann aber erweist sich der Kostendeckungsgrad beim Ortstaxi bzw. beim Stadtbus als äußerst unbefriedigend.

Wie wirkt sich das Leitbild der Auto-Mobilität sonst aus?

- Die Kommune sieht sich genötigt, an mehreren Stellen eine wachsende Zahl Pkw-Stellplätze zu errichten und instandzuhalten, ohne die dadurch bedingten Ausgaben über Parkgebühren wieder hereinzuholen.

- Die kommunalen Bediensteten gehen immer weniger bzw. fahren immer weniger Rad, was zu Bewegungsmangel führt (auch für den Dienstgeber ungünstig, da die Bediensteten dadurch mehr krankheitsbedingte Fehlzeiten aufweisen).

In den letzten 33 Jahren halbierte sich in Österreich die Zahl der Erwerbstätigen, die ihren Arbeitsplatz zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad erreichten (1971: 30 %, 2004: 14 %).

- Dienstfahrten kommen der Kommune unnötig teuer.

C3 Nachteile für die Kommune als Gemeinschaft

Wenn die Kommune durch ihre Verkehrspolitik der (auch sonst zunehmenden) Autoorientiertheit Vorschub leistet, trägt das zur folgenden Fehlentwicklung bei:

- Immer mehr Haushalte werden zunehmend autoabhängig, was sie immer mehr Geld kostet.
- Das Leitbild der Auto-Mobilität verleitet dazu, immer mehr und weiter entfernte Ziele anzusteuern – das Leben wird hektischer.
- Immer weniger Personen sitzen im einzelnen Pkw (also “müssen” mehr Pkw fahren, um die gleiche Anzahl Menschen zu befördern).
- Der Personenverkehr wird immer mehr zu einer abgekapselten, einsamen Angelegenheit. Beim Gehen bzw. Radfahren begegnet man anderen VerkehrsteilnehmerInnen und kann sie grüßen oder sich spontan auf ein Gespräch einlassen. Als Pkw-Insasse kann man sie höchstens anhupen.
- Bus und Bahn verlieren Kunden, womit das Angebot aus betriebswirtschaftlichen Gründen gefährdet wird.
- Es wird für autolose Personen immer schwerer, ihre Verkehrsziele zu erreichen, weil diese weiter weg rücken / Gehen und Radfahren zu gefährlich erscheinen / man mit Bus und Bahn nicht hinkommt.
- Immer mehr Personen verlieren durch ausufernden Kfz-Verkehr (Lärm, Gestank, Schadstoffe, Unfallrisiko, Hektik) an Lebensqualität.
- Da so viele VerkehrsteilnehmerInnen vor allem Fußwege durch Pkw-Fahrten ersetzen, breitet sich Bewegungsmangel in der Bevölkerung aus – dies verringert das Wohlbefinden, verkürzt die Lebenserwartung und macht die Betroffenen anfälliger für Herzinfarkte, Schlaganfälle und Dickdarmkrebs.

Je mehr die öffentliche Hand für den Kfz-Verkehr tut, desto autoorientierter verhalten sich VerkehrsteilnehmerInnen – was unter anderem bedeutet, dass sie ihren Aktionsradius tendenziell erweitern und vor allem Fußwege durch Pkw-Fahrten ersetzen. Das wirkt sich auf Versorgungsstrukturen aus: Das ehemalige feingliedrige Netz von Nahversorgern (im weitesten Sinn – da sind auch Wirtshäuser und Kinos außerhalb der Ballungsräume gemeint) wird durch wesentlich weniger Großanbieter ersetzt. Diese erreicht man aber nur im Pkw

Von den durch diese Fehlentwicklung hervorgerufenen Nachteilen sind keineswegs alle GemeindegängerInnen gleichermaßen betroffen. Insbesondere für Menschen, die selten oder niemals auf einen Pkw zurückgreifen können, sowie für Menschen, die „auf mehreren Hochzeiten tanzen“ (sprich Erwerb, Haushalt und Kinderbetreuung unter einen Hut bringen) müssen, wird das Erreichen ihrer Verkehrsziele zu einem anstrengenden Spagat. Und in beiden Gruppen sind Frauen überrepräsentiert. Unterrepräsentiert sind sie hingegen in der Gruppe der Planer, Verwalter und Entscheidungsträger – womit gute Voraussetzungen für eine frauenfeindliche Verkehrspolitik gegeben sind.

C4 Gängige Verkehrsdogmen

Bei kaum einem anderen Bereich des Gemeinschaftslebens sind so viele Vorurteile anzutreffen wie beim Verkehr. Und es scheint hier eine eigene Gesetzmäßigkeit zu herrschen: Je weniger die jeweilige Aussage mit der Wirklichkeit übereinstimmt, desto heftiger wird sie vorgetragen. Anhand genau solcher Dogmen lässt sich die Verwirrung in den Köpfen sehr gut darstellen:

„Das Auto ist unverzichtbar“

Manchmal verkündet ein Entscheidungsträger „Es ist den Leuten nicht zuzumuten, 300 oder 500 Meter zu gehen“ – womit er sich als ziemlich autofixiert enlarvt. In dieser Weltsicht ist der Öffentliche Verkehr schlicht nicht vorhanden, das Fahrrad ist höchstens Sportgerät.

Pkw-Verkehr ist nicht nur für StraßenanrainerInnen und die Gesellschaft insgesamt problematisch, sondern auch für Pkw-Insassen: Bewegungsmangel, Schadstoffkonzentration im Innenraum, Unfallrisiko, Hektik

VerkehrsteilnehmerInnen, welche die Alternativen zum Pkw ausprobieren, machen häufig die Erfahrung, dass diese besser sind als ihr Ruf.

„Der Verkehr ist lebenswichtig“ “Der Verkehr bringt Wohlstand“

„Verkehr“ wird hier mit Kfz-Verkehr gleichgesetzt. Die unterschwellige Annahme dabei: Nur Kfz-Verkehr ist wirklich Verkehr, alles Andere ist Firlefanz. Dass z.B. in Oberösterreich mehr als 20% aller Wege auf Gehen und Radfahren entfallen, wird hier ausgeblendet, dass österreichweit Bus und Bahn täglich rund eine Million Menschen befördern, ebenfalls.

Befürworter des Ausbaus des hochrangigen Straßennetzes behaupten gerne, das jeweilige Straßenbauprojekt wäre für das Wohlergehen der betroffenen Region unverzichtbar.

In der Regel machen weder Gehen noch Radfahren noch der Öffentliche Verkehr Probleme, dafür aber Kfz-Verkehr. Das fällt sogar jenen auf, die sich vorerst keine Alternativen dazu vorstellen können. Unsere Verkehrspolitik ist gespickt mit den Verrenkungen, die deswegen passieren, weil EntscheidungsträgerInnen vor dem vermeintlichen Dilemma stehen: Der (Kfz-) Verkehr macht Probleme – aber es gibt keine Alternative dazu

Richtig müsste es heißen: Der nach wie vor steigende Wegeanteil des Kfz-Verkehrs ist längst ein Problem.

Wie leer die betroffene Region etwa beim Autobahnbau ausgehen kann, sehen wir am Beispiel des Lungaus: Nach dem Anschluss ans Autobahnnetz blieb der Zuwachs an Arbeitsplätzen dort um 9,4 % hinter dem Landesdurchschnitt zurück – der Zuwachs in Salzburg Stadt und Umgebung lag dafür um 4,9 % über dem Landesdurchschnitt. Wirtschaftskraft floss nachweislich aus dem Lungau ins nächstgelegene Überzentrum.

Im Übrigen liegt es auf der Hand, dass Verkehr nur dann Wohlstand bringen kann, wenn er zum Stillstand kommt!

„Ohne Parkplätze bleiben die Kunden weg ...“

In vielen Orten überschätzen LadenbesitzerInnen (und andere) die Bedeutung von Pkw-Stellplätzen für ihre Umsätze maßlos. Wer sich keinen Pkw leisten kann oder will, hat sicherlich kein Geld zum Ausgeben – so die Annahme. Häufig wird behauptet, es fehlen Stellplätze, obwohl die vorhandenen nachweislich schlecht ausgelastet sind.

Empirische Untersuchungen zeigen, dass beim Einkaufen der Pro-Kopf-Umsatz je FußgängerIn bzw. RadfahrerIn eher etwas höher liegt als der je Pkw-Insassen. In Salzburg ergab eine Umfrage in den 90er Jahren, dass jeweils mehr als 80 % der Befragten die Gesichtspunkte Service, Atmosphäre (im Geschäft), Preise sowie Angebot (Sortiment) als wichtig bei der Wahl der Geschäfte nannten – aber nur 40 % nannten „Parkmöglichkeit in der Nähe“. In Linz waren die Umfrageergebnisse ähnlich. Der Handel hat (führerscheinlose) Jugendliche als wichtige Zielgruppe längst entdeckt. Eigenartig, dass diese in der Verkehrspolitik nicht vorkommen.

„Wir dürfen in die freie Verkehrsmittelwahl nicht eingreifen ...“

Hinter dieser Äußerung steht die Vorstellung eines von der Politik völlig unbeeinflussten Verkehrsgeschehens (Bürgermeister und Gemeinderat als Zuschauer). Was dabei fast immer mitschwingt, ist die unterschwellige Weigerung, Ursachen von Verkehrsproblemen durch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs zu bekämpfen.

Die Wirklichkeit sieht anders aus: Mit ihrem Handeln schafft die Kommune Anreize, das eine oder andere Verkehrsmittel zu wählen. Das soll sie auch offen zugeben – und prüfen, ob das vorhandene Anreizgefüge mit den verlautbarten Zielen ihrer Verkehrspolitik übereinstimmt. Alles andere wäre verlogen.

„Ja, wenn die Leute nicht umsteigen ...“

Wer das sagt, will den Eindruck erwecken, für die Alternativen zum Pkw wäre bereits so viel getan – und dennoch steigt niemand auf sie um. Schlussfolgerung: Versuche, diese Alternativen aufzuwerten, sind aussichtslos.

Die meisten Kommunen, in denen „nicht umgestiegen wird“, geben viel mehr Geld für Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs als für die Alternativen aus. Darüber hinaus sind ihre autoorientierten Maßnahmen viel wirksamer als ihre allfällige Förderung des Gehens, des Radfahrens und des Bus- und Bahnfahrens (weil bei letzteren den EntscheidungsträgerInnen der Durchblick fehlt). Dann braucht sich niemand zu wundern, wenn kaum jemand umsteigt

„Schneller fahren spart Zeit ...“

Viele VerkehrsteilnehmerInnen verwenden Fahrgeschwindigkeit als ein Maß für Reisezeit und meinen, die Alternativen zum Pkw kommen nur dann in Frage, wenn sie hohe Geschwindigkeiten erreichen – was die Nachfrage nach Shinkansen, TGV, ICE usw. erklärt.

Erreichbarkeit und Sicherheit sind wichtiger als hohe Geschwindigkeit. Die EuropäerInnen verlieren mehr Lebenszeit durch tödliche Verkehrsunfälle, als sie Zeit im System Verkehr verbringen. Letztere liegt übrigens annähernd konstant bei rund einer Stunde je Tag und VerkehrsteilnehmerIn. Wenn die Systemgeschwindigkeit erhöht wird, führt dies lediglich dazu, dass die Leute größere Entfernungen zurücklegen. Und schon fangen die Raumstrukturen an zu bröckeln.



Ziele und Utopie

Welche Schritte führen dorthin?

D **Ziele und Utopie** **Welche Schritte führen dorthin?**

D1 **Wie soll die Zukunft aussehen – eine Vision**

Visionen können nicht nur Anlass für einen Arztbesuch sein, sondern auch ein Ansporn für Schritte in die „geschauten“ Richtung. Hier die Visionen von zwei bedeutenden Planern:

1) Vittorio Lampugnani, Architekt in Mailand

„Unsere Zukunft liegt in der Stadt, und zwar in der dichten, kompakten und dadurch hocheffizienten Stadt.

Die Stadt des 21. Jahrhunderts sollte die tradierten urbanen Qualitäten von einst umdeuten und neu interpretieren.

Entscheidend für die Frage der Lebensqualität ist der öffentliche Raum, der Raum für alle, in dem wir uns begegnen, miteinander reden, essen, kaufen, verkaufen usw.“

2) Victor Gruen (1903 – 1980), Umwelt- und Städteplaner

„Wir müssen unsere Siedlungen so anlegen, formen und strukturieren, **dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird.**

Wir müssen unsere technischen Fähigkeiten dazu nutzen, den übrig gebliebenen Fortbewegungsbedarf durch schnelle, komfortable, energiesparende und billige kollektive Verkehrsmittel zu befriedigen.

Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet.

Unsere bestehenden und neu zu erwerbenden technischen Fähigkeiten sollen dazu eingesetzt werden, durch die Mittel der dreidimensionalen Planung alle störenden technologischen Dienstleistungen (technische Unterstruktur) vom menschlichen Lebensbereich (menschliche Überstruktur) so wirkungsvoll zu separieren, **dass der Dienstleistungsapparat weder gesehen noch gehört noch gerochen werden kann.“**

Diese Visionen sind zwar eher für größere Städte gedacht, sie gelten aber genauso gut auch für Kleinstädte oder größere ländliche Siedlungen.

Eine ideale Gemeinde in Oberösterreich wäre also ein Ort der kurzen Entfernungen und geringen Geschwindigkeiten. Der öffentliche Raum (Straßen, Plätze, Durchgänge, Höfe) wird nicht durch geparkte oder fahrende Autos dominiert, sondern ist Lebensraum für die Menschen, die sich dort gern aufhalten.

Die meisten Wege können wegen der geringen Distanzen und der angenehmen Umgebung zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Alle lebensnotwendigen Einrichtungen (Wohnungen, Arbeitsplätze, Geschäfte, Schulen, Behörden, Ärzte usw.) liegen nahe beieinander, auf kleinem Raum herrscht große Vielfalt. Andere Städte oder Ausflugsziele können mit im Takt fahrenden öffentlichen Verkehrsmitteln leicht und bequem erreicht werden.

Das Auto wird nur noch selten gebraucht (Transporte, Großeinkäufe, Fahrten zu entlegenen Zielen oder zu ungewöhnlichen Zeiten).

□□D2 Schritte zur Utopie

Um sich in Richtung dieser idealen Gemeinde zu bewegen, müssen Maßnahmen ergriffen werden. Aber welche ?

Noch sehr allgemein, aber prägnant formuliert das der VCÖ schon 1991:

„Jede Maßnahme, die den Umweltverbund von zu Fuß Gehen, Fahrrad und Öffentlichem Verkehr fördert und attraktiv werden lässt, ist positiv und zu ergreifen; jede Maßnahme, die das Gegenteil bewirkt, ist zu unterlassen. Umgekehrt ist jede Maßnahme in der Tendenz einmal grundsätzlich richtig, die die Autobenützung in der Stadt und zur Stadt erschwert, einschränkt, unattraktiver macht; aber jede Maßnahme ist zu unterlassen, die die Autobenützung erleichtert, vereinfacht, attraktiver macht.“

Allgemein gilt die Regel:

Das Angebot an Verkehrsinfrastruktur erzeugt die zugehörige Nachfrage.

Also:

Fußgängerzonen erzeugen Fußgängerverkehr

Radwege (oder Radrouten) erzeugen Radverkehr

Straßen erzeugen Autoverkehr

Ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln erzeugt Fahrgäste
und insbesondere auch

Parkplätze erzeugen parkende Autos und damit Autoverkehr

Daraus ergeben sich für die verschiedenen Bereiche kleine und große Schritte zum Ziel:

□□D21 Raumordnung

Entwicklungskonzept und Flächenwidmungsplan

- Vorrang für die Schließung von Baulücken und Verdichtung
- Ausweisung von Bauland nur im Einzugsbereich des ÖV
- Betriebsbaugebiete und Industriegebiete dort, wo ein Gleisanschluss möglich ist
- Keine Einkaufszentren außerhalb des geschlossenen Ortsgebiets, nur als Erweiterung bestehender Ortszentren

Bebauungsplan

- Festlegung von attraktiven Fuß- und Radwegenetzen
- Sicherung von attraktiven Zugangswegen zu Haltestellen des ÖV
- Fahrbahnbreite für Kfz auf Mindestmaß beschränken, dafür breite Gehsteige vorsehen
- Festlegung von dichter Bebauung (durch Geschossflächenzahl oder Baumassenzahl), dadurch ist eine gute Erschließung mit dem ÖV möglich
- Schaffung von großflächigen autofreien Bereichen
- Sicherung von siedlungsnahen Erholungsflächen

□□D22 Der öffentliche Raum im Ort

Seit Menschengedenken leben wir in Ortschaften, in denen der öffentliche Raum vielen Zwecken dient – auch dem Verkehr. Bis vor kurzem spielten sich dort verkehrliche und nichtverkehrliche Funktionen des öffentlichen Raums ständig aufeinander ein. Das war ein kulturelles, fein abgestimmtes Miteinander im Rahmen des Fließenden und Mehrdeutigen.

Erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit (rund vierzig Jahren) nehmen Kfz am Verkehr im Ort teil – und Verkehrsplaner organisieren den öffentlichen Raum im Ort wie an Freilandstraßen, mit Verkehrsschildern, Bodenmarkierungen, Ampeln, Fahrbahnteilern ... Dadurch gerät das vorherige Miteinander ins Abseits. Nunmehr gelten nur noch starre Regeln, alles ist eindeutig, die Fahrbahn ist dem Kfz-Verkehr weitgehend vorbehalten, Straßenräume sind nur noch Korridore und die für den Ort lebenswichtigen nichtverkehrlichen Funktionen veröden.

Eine Gegenüberstellung:

Freilandstraße	Öffentlicher Raum im Ort
Reguliert	Kulturell definiert
Unpersönlich	Persönlich
Linienförmig	Räumlich
Maschine	Ökosystem
Dient einem einzigen Zweck	Dient vielen Zwecken
Unveränderlich	Ständigem Wandel unterworfen
Vorhersehbar	Unvorhersehbar
Obrigkeithliche Vorgaben	Kulturelle / gemeinschaftliche Abmachungen
Schilder und Markierungen	Blickkontakt

Neuerdings kommt da und dort eine andere Herangehensweise zum Zug, die den Unterschied des öffentlichen Raumes im Ort zu Freilandstraßen betont und ein Miteinander aller BenutzerInnen des Raums fördert – durch eine deutlich andere Organisation der Verkehrsflächen. Das passiert beispielsweise in den Niederlanden, in Großbritannien und in Australien. Der gemeinsame Nenner: Verkehrsschilder und Bodenmarkierungen verschwinden, Randsteine auch, die Straße bzw. Kreuzung wird „unklar“, Ungewissheit und Mehrdeutigkeit herrschen vor. Wo Kfz-LenkerInnen unklare Verhältnisse vorfinden, gehen sie automatisch vom Gas weg – der Kfz-Verkehr wird langsamer. Das fängt bei der Ortseinfahrt an, wenn eine Art Tor den Übergang von einer Welt zur anderen signalisiert. Wenn die üblichen Orientierungshilfen aus dem öffentlichen Raum entfernt werden, können Kfz-LenkerInnen Vieles nicht mehr voraussetzen. Und das ist für eine Koexistenz der Nachbarschaft mit Kfz-Bewegungen günstig. Das eigentliche Ziel: Die Straße (wieder) beleben, nicht mit Kfz-Verkehr (!), sondern mit menschlicher Aktivität.

Obwohl die Ergebnisse solcher Experimente durchaus ermutigend sind, wird es dagegen sicher mindestens zwei gravierende Einwände geben:

- **„Das haben wir noch nie so gemacht!“**
Stimmt, aber die Ergebnisse konventioneller Verkehrsplanung sind lange nicht so toll, dass wir grundsätzlich auf Alternativen verzichten sollten – ganz im Gegenteil, das Unfallgeschehen im Verkehr innerorts stellt dieser Verkehrsplanung meist ein ziemlich schlechtes Zeugnis aus.
- **„Aber das ist viel zu gefährlich!“**
Wenn die BenutzerInnen einer Straße den Eindruck haben, es kann eh' nichts passieren, aber dieser Eindruck täuscht – das ist gefährlich. Es darf also nichts im öffentlichen Raum diesen falschen Eindruck erwecken. Insbesondere darf nichts bei Kfz-LenkerInnen diesen Eindruck erwecken.
Im Übrigen erzielt diese auf Ungewissheit ausgerichtete Verkehrsorganisation (etwa in niederländischen Städtchen) sehr beeindruckende Ergebnisse in Hinblick auf Verkehrssicherheit.

Im Gegensatz zu vielen anderen Inhalten dieses Leitfadens sind diese Gedanken in Oberösterreich noch ziemlich unbekannt (um nicht zu sagen ketzerisch).

D23 Zu Fuß gehen

Gerade das Gehen ist mit nichtverkehrlichen Aktivitäten aufs Engste verquickt – und daher hängt es von den Rahmenbedingungen fürs Gehen stark ab, ob der öffentliche Raum durch solche Aktivitäten belebt wird und der jeweilige Ort so aufblüht. Letztlich bestimmt daher die Verkehrspolitik mit, ob unser Ort voll Leben ist oder langsam abstirbt.

Ein attraktives und sicheres Gehwegnetz schaffen

Die Hauptwege müssen alle wichtigen Orte in der Gemeinde miteinander verbinden.

Vor allem sollen auch alte, traditionelle Fußwegverbindungen, wie z.B. Durchgänge, Abkürzungen, Kirchsteige, erhalten bleiben.

Hindernisse auf den Gehwegen entfernen

Den Bewegungsraum einengende und ästhetisch störende Hindernisse auf den Gehwegen müssen entfernt oder zumindest weniger hindernd aufgestellt werden. Dazu gehören z.B. Schaltkästen, Beleuchtungsmasten, Altstoffcontainer, Verkehrsampeln, Verkehrsschilder, oft mit Papierkörben, Werbeträger.

Umwege für Fußgänger vermeiden

Zäune, Betonmauern, Geländer, auch Sträucher an Straßen, die die Bewegungen von Fußgängern behindern, sollen entfernt oder versetzt werden. Oft dienen sie mehr dazu, den Kfz-Verkehr leichter und mit höherer Geschwindigkeit abzuwickeln, als der Verkehrssicherheit.

In Grünanlagen sollten die Wege entlang der gewünschten Gehlinien angelegt werden, Zebrastreifen in gerader Linie der Gehwege und nicht versetzt aufgezeichnet werden.

Unter- und Überführungen generell vermeiden

Gehsteige verbreitern, durchziehen und aufpflastern

Gehsteige sollten normalerweise 2,50 m breit sein, damit sich zwei Fußgänger, die Taschen tragen oder Kleinkinder an der Hand führen, problemlos begegnen können.

In Geschäftsstraßen müssen sie je nach FußgängerInnenverkehr wesentlich breiter sein.

Bei Grundstücksaus- und -einfahrten und bei Einmündungen von wenig befahrenen Nebenstraßen sollen die Gehsteige in gleicher Höhe durchgezogen werden, für die querenden Kfz angerampt werden.

Querungshilfen bei stärker befahrenen Straßen

Gehsteigvorziehungen über den Parkstreifen bis zum eigentlichen Fahrbahnrand verkürzen den Weg über die Straße und erleichtern so das Überqueren.

Bei breiten Straßen helfen Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte oder Verkehrsinseln.

Ampeln fußgängerfreundlich schalten

Verkürzung der Ampelumlaufzeiten

Verlängerung der Fußgänger-Grün-Phase (diese sollte so lange dauern, dass ein Überqueren der Fahrbahn möglich ist, ohne dass die Ampel schon wieder auf Blinken oder Rot schaltet)

Voraus-Grün für Fußgänger, damit der Fußgänger schon gut sichtbar auf der Straße ist, wenn der Kfz-Fahrer Grün zum Rechtsabbiegen bekommt.

Straßen und Plätze menschengerecht gestalten

Von parkenden Autos dominierte und nur glatt asphaltierte Straßen und Plätze sind unattraktiv und verführen nicht zum zu Fuß Gehen. Bepflanzungen, Pflasterungen, kleinteilige, strukturierte Fassaden, Blumenschmuck machen dagegen die Umgebung so angenehm, dass auch längere Wege gern zu Fuß zurückgelegt werden.

Ein attraktives, sicheres und geschlossenes Hauptwegenetz schaffen

Wichtig sind direkte Routen ohne Umwege und ohne Aufenthalte an Knoten und Querungen, so ausgelegt, dass sie mit 25 km/h befahren werden können. Die Routen sollen übersichtlich, abwechslungsreich und gut beleuchtet sein.

Für die Sicherheit wichtig ist das Prinzip von „sehen und gesehen werden“.

Erzwungenes Anhalten und wieder Anfahren sowie Abbremsen auf unter 10 km/h sollen so weit wie möglich vermieden werden.

Radfahren innerorts **grundsätzlich im Mischverkehr** auf der Fahrbahn, bei stärker befahrenen Straßen Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen (bei Geschwindigkeiten bis 50 km/h), nur bei sehr stark oder mit hoher Geschwindigkeit befahrenen Straßen (über 50 km/h) baulich getrennte Radwege.

Das Fahren im Mischverkehr erleichtert auch die Schneeräumung und Reinigung.

Im Ortsbereich Zonen mit fahrradverträglicher Geschwindigkeit schaffen (Tempo-30-Zonen)

Bei **Knotenpunkten** Radfahren im Mischverkehr oder nur optisch getrennt. Radfahranlagen daher direkt an den Fahrbahnrand heranführen, Aufstellflächen für geradeaus fahrende und linksabbiegende Radfahrer vor den Autos direkt bei den Ampeln einrichten

Keine gemeinsamen Ampeln für Radfahrer und Fußgänger, Radfahrer überqueren die Kreuzung genauso schnell wie ein Pkw

In **Kreisverkehren** ebenfalls Mischverkehr, Mehrzweckstreifen sollen vor der Zufahrt in den Kreisverkehr enden. Nur bei großen Kreisverkehren mit großen Verkehrsmengen baulich getrennte Führung der Radwege, dann aber weit abgesetzt und mit auffälligen Furten über die einmündenden Straßen.

Keine Kreisverkehre mit schnellen Außentangenten

Radfahren in **Fußgängerzonen** zulassen

Radfahren bei **Einbahnstraßen** in Gegenrichtung zulassen

Radfahren auf **Busspuren** zulassen

Ausreichende **Abstellmöglichkeiten** unmittelbar an den bevorzugten Zielorten

Die Zufahrt zu den Anlagen muss ohne Umweg und ohne Höhendifferenz möglich sein, es sollte einen Witterungsschutz geben und das Fahrrad muss mit Vorder- und Hinterrad an der im Boden verankerten Anlage befestigt werden können. Eine gute Lösung ist der Wiener Bügel.

Auffällige und umfassende Beschilderung von Radrouten

Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind derzeit noch nicht in der österreichischen StVO vorgesehen, in Deutschland allerdings schon seit einigen Jahren. Sie wären aber als Pilotprojekt eventuell möglich. In Fahrradstraßen ist zwar auch Autoverkehr erlaubt, Radfahrer haben aber Vorrang.

Fahrradabstellplatzverordnungen ?

In Bayern haben schon mehrere Gemeinden Fahrradabstellplatzsatzungen erlassen, z.B. Freising, Olching, Gröbenzell. Darin werden für Gebäude analog der Stellplatzverordnung für Kfz in Oberösterreich eine bestimmte Zahl von Fahrradabstellplätzen vorgeschrieben und Anforderungen an Art, Lage und Ausstattung gestellt. Auch hier könnte eine Gemeinde für Oberösterreich Pionierarbeit leisten.

D 2 5 **Öffentlicher Verkehr**

Haltestellen des ÖV müssen leicht zugänglich sein, d.h. möglichst keine Höhenunterschiede, keine langen Wartezeiten an Ampeln. Als Ausstattung sind zu fordern:

- Witterungsschutz
- Sitzgelegenheit
- Beleuchtung
- Übersichtlicher, gut lesbarer Fahrplan
- Bei bedeutenderen Haltestellen: Abstellmöglichkeiten für Fahrräder

Bushaltestellen entweder mit Halten auf der Fahrbahn oder bei Straßen mit parkenden Autos als Kaphaltestellen. Busbuchten nur dort, wo Busse längere Zeit stehen müssen.

Busse bei Bedarf auch gegen die Einbahn oder in Fußgängerzonen fahren lassen

Einsatzmöglichkeiten für **alternative Beförderungssysteme** prüfen, wie z.B. Sammeltaxi, Anruf-Sammeltaxi, Linientaxi, Nachtbus, organisierte Mitfahrgelegenheit

Umfassende Information der Bevölkerung über Linien des ÖV, Fahrpläne, Fahrpreise und spezielle Angebote

D 2 6 **Motorisierter Individualverkehr**

Einrichtung von Tempo-30-Zonen, möglichst flächendeckend

Bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeit im Ortsbereich, z.B.

- Einengungen
- Optische Verschmälerungen
- Mittelinseln
- Versätze und Verschwenkungen
- Auffällige Pflasterung
- Aufpflasterungen
- Enge Kreisverkehre

Stichstraßen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs

Zufahrtsbeschränkungen, z.B. für Lkw

Bau von Umfahrungsstraßen nur, wenn

- mehr als 8000 Kfz/Tag fahren
- die zu erwartende Entlastung größer als 40% ist
- es wesentlich weniger neu belastete Anrainer gibt als entlastete
- es keine Eingriffe in wertvolle Natur- und Landschaftsräume gibt.

Die Höchstgeschwindigkeit auf der Umfahrungsstraße sollte unter 80 km/h liegen und die gesamte Verkehrsleistung sollte sich durch den Bau der Umfahrung nicht erhöhen.

Einrichtung von Kurzparkzonen und Erhebung von Parkgebühren mit konsequenter Überwachung.

Ausnahmen für BewohnerInnen, aber auch Bewohnerparkkarten sollten nicht kostenlos sein, langfristig sollten die Kosten dafür sich denen eines Garagenplatzes annähern.

Beim Bau von Tiefgaragen sollte die Gesamtzahl der Stellplätze gleich bleiben, d.h. an der Oberfläche sollten so viele Parkplätze wegfallen wie in der Garage entstehen.

Beim Bau von Wegen, besonders im landwirtschaftlich genutzten Gebiet, und für Straßenränder sollte die Versickerungsfähigkeit des Bodens weitgehend erhalten bleiben. Für Güterwege sind Spurwege eine gute Lösung.

□□D27 Verkehrssicherheit

Wie unfallträchtig unser Personen- und Güterverkehr ist, hängt davon ab, wie weit er die Leistungsgrenzen der VerkehrsteilnehmerInnen berücksichtigt. Drei Aspekte sind wichtig:

- Bei relativen Geschwindigkeiten über etwa 25 km/h
 - neigen wir zu Fehleinschätzungen (die mit den anzutreffenden Geschwindigkeiten exponentiell ansteigen)
 - werden Reaktionszeiten zunehmend kritischer.
- Erst mit etwa 11 Jahren sind Kinder in der Lage, annähernd dieselben Leistungen wie Erwachsene zu erbringen, was das räumliche Wahrnehmungsvermögen und die Einschätzung von Geschwindigkeiten betrifft.
- Je geringer die Bewegungsgeschwindigkeiten und die bewegten Massen, desto fehlertoleranter das Verkehrssystem – es kommt zu weniger Unfällen und diese verursachen weniger (Personen-)schäden.

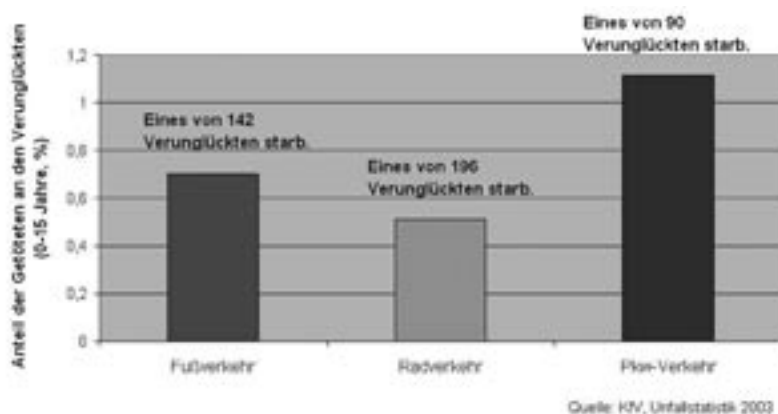
Ein menschengerechtes Verkehrssystem richtet sich nach diesen Gegebenheiten. Daher setzt eine ernstgemeinte kommunale Verkehrssicherheitspolitik folgende Schwerpunkte:

- Schaffung eines Wegenetzes für Gehen und Radfahren, das gewährleistet, dass insbesondere Kinder unter 11 Jahren ihre Ziele gefahrlos erreichen und sich dabei frei bewegen können (Letzteres ist für ihre geistige Entwicklung sehr wichtig)
- Zählung des Kfz-Verkehrs in Ortschaften: 30 km/h als Regelgeschwindigkeit einführen, Fahrrad- und Wohnstraßen ausweisen
- Unfallhäufungsstellen bzw. Kreuzungen in Hinblick auf die Sicherheit und den Komfort (Umwege, Wartezeiten) Gehender und Radelnder überprüfen und gegebenenfalls den Verkehr dort anders organisieren

Kommunen haben viele Möglichkeiten, in diesem Sinne örtlich einzugreifen und so „ihren“ Verkehr menschengerechter zu gestalten. Sie müssen nur wollen.

Wenn diese Politik nicht am Widerstand Autoorientierter scheitern soll, muss sie öffentlich begründet und vermarktet werden – beispielsweise über den Einstieg „Sicherer Schulweg“. Sie muss auch mit anderen Themen verknüpft werden: Bewegung und Gesundheit, Nahversorgung, Zwangsmobilität, Begleitdienste (die entfallen können, wenn Eltern registrieren, dass die Maßnahmen der Kommune ihren Kindern sichere Mobilität ermöglichen). Zentrales Anliegen dabei: Von der unterschwelliger Annahme „Wir müssen es dem Kfz-Verkehr recht machen, alles Andere ist nebensächlich“ wegzukommen.

Übrigens: Wie wenig das Leitbild der Auto-Mobilität mit der Sicherheit von Kindern im Verkehr zu tun hat, ist an folgender Grafik erkennbar:



Unter Pkw-Insassen ist der Anteil der getöteten an den verunglückten Kindern deutlich größer als beim Fuß- bzw. Radverkehr

□□D28 Die Lage von Frauen ernst nehmen

Wesentlich mehr Frauen als Männer erleiden durch die ungünstige Entwicklung unseres Verkehrs schwerwiegende Nachteile. Viele Frauen sind als erwerbstätige Mütter mit den Aufgabengebieten Kinderbetreuung, Haushalt und Erwerb von folgenden Faktoren betroffen:

- Verkehrsziele rücken immer weiter auseinander (Versagen der Raumordnung, vgl. Abschnitt A 1), was Gehen und Radfahren abwertet.
- Sowohl die Anzahl der Verkehrsziele als auch die zeitliche Streuung der Wege nehmen zu, was eine ausreichende Bedienung im Öffentlichen Verkehr erschwert – worauf in aller Regel das Angebot ausgedünnt wird.
- Wesentlich weniger Frauen als Männer verfügen über einen eigenen Pkw, um ihre Mobilität dennoch zu gewährleisten – unter anderem deswegen, weil Fraueneinkommen im Mittel um rund ein Drittel niedriger sind als Männereinkommen.
- Der Straßenraum wird immer mehr vom Kfz-Verkehr dominiert, was die Mobilität unbegleiteter Kinder beeinträchtigt – daher sehen sich Eltern (in erster Linie Mütter) gezwungen, Begleitdienste zu leisten, was ihr Zeitbudget strapaziert.
- Abends, nachts und in Bereichen, wo die soziale Kontrolle ausbleibt (etwa in Fußgängerunterführungen) ist die Mobilität von Frauen aufgrund männlicher Gewalt bzw. der Angst davor beeinträchtigt.

Hier können Kommunen aber gegensteuern. Die wesentlichen Ansätze dabei:

- Perspektive und Planungsgrundlagen:
 - Mängelanalysen aus Frauensicht (Frauen werden in den Planungsprozess eingebunden)
 - Wegebedürfnisse von Frauen werden systematisch erhoben (unter anderem in Hinblick auf ÖPNV-Planung)
- Strategie gegen erzwungene Begleitwege (kindergerechte Wegenetze)
- Kinderwägen als Maß für die Auslegung von Geh-Wegen bzw. Gehsteigen (hindernisfreies Netz, keine Stiegen)
- Vorkehrungen, um frauenspezifische Mobilitätsbeeinträchtigungen (Angsträume) zu beseitigen, beispielsweise ausreichende Straßenbeleuchtung
- Im Öffentlichen Verkehr: Berücksichtigung von Fahrgastbedürfnissen, die mit Versorgung und Kinderbetreuung zusammenhängen

□□D29 Gezielte Förderungen

Nahversorger

Die Gemeinde kann das Bleiben oder die Neuansiedlung eines Nahversorgers fördern, z.B. durch

- geringe Miete bei gemeindeeigenen Bauten
- Mietzuschüsse
- Ermäßigungen bei den Stromkosten

Fahrgemeinschaften

Die Gemeinde kann Fahrgemeinschaften für gemeinsame Fahrten zur Arbeit oder zu Einkäufen fördern z.B. durch Vermittlungstätigkeit.

Auto-Teilen

Die Gemeinde kann z.B. ein Auto zur Verfügung stellen, das Gemeindeglieder, die selbst kein Auto besitzen, gemeinsam nutzen können, oder zumindest Flächen in zentraler Lage, wo das Fahrzeug abgestellt werden kann.

Autofreier Urlaub

In Tourismusgemeinden kann die Anreise von Urlaubsgästen mit dem ÖV gefördert werden, z.B. durch Spezialarrangements für diese Gäste.

□□D3 Scheinlösungen

Dieser Leitfaden fußt auf der Überzeugung, Verkehrsprobleme sind lösbar – wenn sie nach systemischen Gesichtspunkten durchleuchtet werden und keine Tabus bezüglich Maßnahmen gelten. Doch Vorsicht: In den letzten dreißig Jahren unternahm die öffentliche Hand in Österreich unzählige Versuche, Verkehrsprobleme zu lösen – meist mit enttäuschendem Ausgang: Die gesetzten Maßnahmen waren in aller Regel kostspielig, aber die Probleme verschwanden nicht, sie wurden in vielen Fällen schlimmer. Und das war auch kein Zufall: Dem jeweiligen Versuch ging keine Systemanalyse voraus, sondern die handelnden Personen agierten intuitiv, und zwar am eigentlichen Problem vorbei. Als sich der Misserfolg einstellte, schlossen sie daraus „Es ist aussichtslos!“, statt die eigene Vorgangsweise zu hinterfragen.

Hier einige klassische Beispiele für Scheinlösungen im Bereich des Verkehrs.

Neue Antriebssysteme

Abgesehen davon, dass es bis heute kaum Pkw ohne herkömmlichen Verbrennungsmotor am Markt gibt – der große Platzbedarf und die hohen Kosten des privaten Pkws werden durch neue Antriebssysteme nicht geringer. Wenn die Zahl der zugelassenen Pkw weiter zunimmt, dann sieht es besonders in den Ballungsräumen schlimm aus – mit oder ohne Wasserstoff-Auto (das ohnedies erst in einem Jahrzehnt in die Serienherstellung gehen wird).

Übrigens sind die zu erwartenden Nutzenergiewirkungsgrade bei den bisher bekannten neuen Antriebssystemen nicht viel besser als bei herkömmlichen Benzin- bzw. Diesel-Aggregaten: Wenn wir die Pkw- und Treibstoffherstellungsprozesse mitberücksichtigen, erreicht kein System einen Gesamtwirkungsgrad von 7 % (herkömmliche Antriebe: maximal 5%).

Tiefgaragen

Tiefgaragen sind ein verzweifelter Versuch, Stellraum für Pkw dort zu schaffen, wo die Nachfrage an der Oberfläche nicht befriedigt werden kann, etwa in Innenstädten. Das Stellplatzangebot wird zu horrenden Kosten erweitert, worauf Pkw vermehrt die jeweilige Innenstadt ansteuern – also mehr Kfz-Verkehr, mehr Stau, mehr Verkehrsunfälle, mehr Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe

Park & Ride

In der Erkenntnis, dass Pkw aus dem Umland besser nicht ins jeweilige Zentrum fahren sollen, versucht man diese an Bahnhöfen in der Region abzufangen. Solche Park&Ride-Anlagen an der Oberfläche bedingen zwar wesentlich niedrigere Errichtungskosten als Tiefgaragen, doch ist es nirgends möglich, erstere so schnell zu bauen, dass sie den derzeitigen Zuwachs an Pkw-Verkehr auffangen, geschweige denn zu einer Verringerung der Pkw-Fahrleistungen führen würden. Wenn etwa Berufspendler Park&Ride-Anlagen wirklich benutzen (was nicht überall zutrifft), konkurrenziert bzw. ersetzt der jeweilige Pkw Fahrrad bzw. Regionalbus als Zubringer zur Bahn. Nebenbei bemerkt: Solche Pkw stehen täglich womöglich noch länger herum und fahren noch weniger Minuten pro Tag als der Durchschnitt – der weit unter einer Stunde liegt. So hat der jeweilige Haushalt vom eigenen Pkw wenig

Straßenbau löst Verkehrsprobleme

Im Tagesverlauf wird der Kfz-Verkehr im Straßennetz stellenweise zähflüssig bzw. stockt er. In anderen Abschnitten hindert Straßenverlauf bzw. -breite Kfz-LenkerInnen daran, ihre Wunsch-Fahrgeschwindigkeit zu erreichen. In beiden Fällen spricht man von einem Verkehrsproblem und erwartet sich von Straßenbaumaßnahmen eine Besserung der Lage.

Doch diese machen das Straßennetz insgesamt leistungsfähiger und tragen dazu bei, dass der Pkw seinen Attraktivitätsvorsprung vor anderen Verkehrsarten vergrößert. Damit werden weitere Wegeanteile hin zum Pkw verlagert: Die nächsten Kapazitätsengpässe stellen sich ein, während nicht autotaffine Verkehrsziele und Wegemuster ins Hintertreffen geraten (bisherige Raumstrukturen werden unterminiert). Die Autoabhängigkeit unserer Gesellschaft nimmt weiter zu

Entlastung durch Umfahrungen

Wenn eine Umfahrungsstraße eröffnet wird, lautet die allgemeine Erwartung: „Der Großteil des Kfz-Verkehrs an der alten Achse verlagert sich auf die neue Straße – und die alte Straße wird unbefristet viel ruhiger.“ Doch was passiert in der Praxis? Durch Verlagerung auf die neue Strecke geht das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der alten schlagartig zurück. Einige Jahre später ist die Verkehrslage an der alten Straße jedoch genauso wie vor der Errichtung der Umfahrung. Dies deswegen, weil zahlreiche innerörtliche Wege, die früher autolos zurückgelegt wurden, inzwischen auf Pkw verlagert wurden: Der Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens auf der alten Strecke signalisierte an alle VerkehrsteilnehmerInnen „Jetzt ist Platz endlich da, um innerorts Auto zu fahren!“ So passiert beispielsweise

- an der B67 vorm Grazer Hauptbahnhof nach dem Bau des Plabutsch-Tunnels
- an der ehemaligen B139 im Zentrum von Traun nach der Errichtung der B139 neu

„Pull“ ohne „Push“

Gemeint sind hier Versuche, Wegeanteile vom Pkw hin zu anderen Verkehrsmitteln zu verlagern, indem letztere zwar beworben bzw. attraktiviert werden, aber nichts unternommen wird, um den Pkw einzuschränken. In der Regel führt dies zu folgendem Ergebnis: Wegeanteile werden von der einen zur anderen Alternative hin (etwa vom Radfahren hin zum ÖPNV) verlagert, aber Pkw-Insassen steigen nicht um. Das heißt, Geld wurde ausgegeben, aber das Ziel wurde nicht erreicht.

PPP

Gemeint sind hier Vereinbarungen zwischen Gebietskörperschaften und Unternehmen mit dem Zweck, unternehmerisches Kapital für gemeinnützige Zwecke zu mobilisieren, beispielsweise für den Bau einer Stadtbahn. PPP geht über eine herkömmliche Vorfinanzierung hinaus: Das Unternehmen übernimmt im Regelfall die Planung, die Errichtung und den Betrieb der jeweiligen Anlage.

Da das unternehmerische Kapital nach einer Rendite verlangt, gibt es nur zwei Möglichkeiten, dieses Verlangen zu stillen: Entweder wird die Anlage defizitär betrieben, d.h. die Nutzer zahlen weniger als das, was zur Kostendeckung erforderlich wäre, und die Gebietskörperschaft kommt für den Abgang auf („gemeinnützige Variante“) – oder aber das Unternehmen holt sich seine Rendite zur Gänze von den Nutzern („kommerzielle Variante“). Beide Varianten sind aber nichts Neues.

Fallbeispiel Warnow-Tunnel in Rostock: Da statt der prognostizierten 20000 Durchfahrten pro Tag nur etwa 8500 zustande kommen, besteht keine Aussicht darauf, die rund 220 Millionen Euro Errichtungskosten innerhalb der ursprünglich dafür vorgesehenen 30 Jahre hereinzuwirtschaften. Das bringt die Bau- und Betreiberfirma in große Verlegenheit gegenüber den 14 Banken, welche die Baukredite gaben. Auch das Bundesverkehrsministerium, das großes Interesse an einem Gelingen der Privatfinanzierung gezeigt hatte, muss das Scheitern des Projekts verkraften.



E **Wie geht es anders?**

☐☐E Wie geht es anders?

☐☐E1 Initiativen einzelner Kommunen

☐☐E11 Bischofshofen

Bischofshofen (10 000 EinwohnerInnen) liegt langgestreckt im Salzachtal im nördlichen Pongau. 1994 beschloss der Gemeinderat ein Verkehrskonzept, das eine ehrgeizige Umgestaltung des Zentrums vorsieht und bis Mitte 2005 vollständig umgesetzt wird. Das darin enthaltene Bischofshofner Stadtbussystem besteht aus einer gut ausgelasteten Hauptlinie, die im 30-Minuten-Takt fährt und mit den Zügen am Bahnhof vertaktet ist, sowie einer Ergänzungslinie.

Verwirklicht wurde auch das geplante Verkehrsleitsystem, Geh- und Radwege wurden errichtet, Gehsteige verbreitet und Einbahnstraßen für gegenläufiges Radfahren geöffnet. Im Zuge einer Fahr-Rad-Aktion wurden 1 100 RadfahrerInnen zu ihren Erfahrungen und Wünschen befragt. Die Parkplätze im Zentrum werden bewirtschaftet. Insgesamt fällt auf, dass in der Klimabündnisgemeinde Bischofshofen das Thema Verkehr zum Schwerpunkt geworden ist – für Klimabündnisgemeinden ungewöhnlich.

Am Bahnhof in Bischofshofen wurde unter Mitwirkung des Landes Salzburg sowie der ÖBB die Mobilitätszentrale Pongau *Mobilto* eingerichtet. Außerdem betreiben die ÖBB diesen Bahnhof als Reisegepäck-Modellbahnhof. Er ist Anknüpfungspunkt für autolos anreisende UrlauberInnen, die beispielsweise Werfenweng ansteuern.

Kommentar:

Die Verantwortlichen in Bischofshofen haben sich für ein Maßnahmenpaket entschieden, das durch zweckmäßige Vorkehrungen für die Mobilität der EinwohnerInnen sowie die Anbindung der Bahn die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs deutlich verringert. Zwei Fragen bleiben offen:

- Wird es gelingen, der Bevölkerung die Vorteile für Bischofshofen überzeugend zu vermitteln?
- Inwieweit kann der Pkw-Zielverkehr aus der Region (wo die Kommune keine Maßnahmen setzen kann) die Verkehrslage in Bischofshofen kippen?

☐☐E12 Eichstätt

Eichstätt (15 000 EinwohnerInnen) liegt im Altmühltal nordwestlich von Ingolstadt. Aufgrund von Anregungen aus der Bevölkerung führte die Stadtverwaltung 1992 im Zuge der innerstädtischen Verkehrsberuhigung ein Stadtbussystem ein, das heute 40 km Liniennetz, 85 Haltestellen und einen Halbstundentakt aufweist. Jährlich befördert es mehr als 700 000 Fahrgäste und erreicht einen Kostendeckungsgrad von 35 %. Je erschlossene(n) EinwohnerIn sind 48 Fahrten im Jahr zu verzeichnen. Die Stadtwerke konzipieren das Angebot und sind für die umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zuständig, ein privates Busunternehmen führt den Betrieb mit Midi- sowie Kleinbussen in einheitlicher Aufmachung durch. Die Hälfte der Busse sind Niederflurfahrzeuge.

Gebührenfreies Parken ist im Stadtzentrum nicht möglich. Pkw-Insassen haben die Wahl zwischen bewirtschafteten Stellplätzen im Zentrum und einem großen, durch den Stadtbus angebotenen Zentralparkplatz außerhalb des Zentrums. Mit Parkgebühren erzielt die Stadtverwaltung einen Überschuss, der ein Drittel des betriebswirtschaftlichen Abgangs des Stadtbusses wettmacht.

Kommentar:

Die Verknüpfung von Stadtbus und Parkraumbewirtschaftung macht Sinn – in dieser Hinsicht dient Eichstätt inzwischen als Vorbild für andere Kleinstädte, welche die Einführung eines Stadtbussystems überlegen. Andererseits erscheint das Eichstätter Konzept insgesamt ÖPNV-lastig. Inwieweit erblickt die Kommune im Gehen und Radfahren nützliches Potenzial? Der Binnenverkehr sollte weitgehend nicht motorisiert abgewickelt werden.

□□E13 Giubiasco

Giubiasco (7 600 EinwohnerInnen) liegt im Ticinotal nahe Bellinzona. Seit Ende der 90er Jahre setzt die Gemeindeverwaltung schrittweise ein Programm der flächendeckenden Verkehrsberuhigung um, das auf ein gleichberechtigtes Miteinander der verschiedenen StraßenbenutzerInnen ausgerichtet ist. Ziel aller Maßnahmen ist die Vergleichmäßigung des gesamten Verkehrs zugunsten des Langsamverkehrs in Hinblick auf Durchlässigkeit und Erreichbarkeit. Bis 2008 soll das Gesamtkonzept vollständig umgesetzt werden. Im Einzelnen enthält das Programm:

- Umgestaltung der Via Rompeda (Teil der historischen Gotthardstraße)
- Tempo-30-Zonen in allen Wohnbereichen
- Begegnungszone im Zentrum
- Umgestaltung der Piazza Grande (mit zentralem Kreisel) sowie des Bahnhofsplatzes
- Radwegnetz, welches das ganze Gemeindegebiet erschließt

sowie viel flankierende Maßnahmen (wie Belagwechsel in schmalen Gassen).

Kommentar:

Giubiasco ist kein regionales Zentrum, daher hält sich der darauf ausgerichtete Zielverkehr in Grenzen – und für den Binnenverkehr sind, wie die Kommune erkannt hat, Gehen und Radfahren sehr zu empfehlen. Das Maßnahmenpaket berücksichtigt auch architektonische Aspekte. Unklar ist, inwieweit die EinwohnerInnen eingebunden wurden bzw. in welchem Umfang Öffentlichkeitsarbeit unternommen wurde.

□□E14 Grenchen

Grenchen (16 300 EinwohnerInnen) liegt im Aaretal zwischen Biel und Solothurn. Noch 2001 fuhren täglich 14 000 Kfz mitten durch das Zentrum – mögliche Kunden wichen aus, Geschäftslokale standen leer. Als eine Autobahn in der Nähe errichtet wurde, ergriff die Stadtverwaltung die Chance und führte einen Projektwettbewerb zur Entlastung des Zentrums durch. Darauf folgte ein intensiver Dialog mit BürgerInnen und Gewerbeverband. Als Ergebnis wurde 2002-3 im Zentrum eine vierspurige Straße in eine Begegnungszone (mit breiten Gehsteigen und überdachten Radabstellanlagen) verwandelt, in welcher klare Regeln gelten:

- FußgängerInnen haben Vortritt (es gibt keine Zebrastreifen).
- Für alle Kfz gilt 20 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Ziel dieser Maßnahmen: Eine neue Verkehrskultur im Zentrum – alle BenutzerInnen können sich sicher und ohne Hektik bewegen. Das Verkehrsaufkommen an der Zentrumsdurchfahrt ist auf weniger als 5000 Kfz täglich zurückgegangen. Die gemessenen Fahrgeschwindigkeiten der Kfz in der Begegnungszone betragen 20 bis 30 km/h.

Von den Baukosten übernahmen Bund und Kanton zusammen 49 %.

Kommentar

In Grenchen erkannte die Kommune rechtzeitig, dass das Zentrum sehr an Aufenthaltsqualität und wirtschaftlicher Substanz gewinnen könnte, wenn der motorisierte Binnenverkehr gezähmt und Gehen sowie Radfahren gefördert würden. Diese Perspektive wurde an die EinwohnerInnen vermittelt und das Bauprogramm im Dialog mit ihnen verfeinert. Die Rechnung ist eindeutig aufgegangen.

□□E15 Langenthal

Langenthal (14 400 EinwohnerInnen) liegt unweit von Solothurn und Olten im Schweizer Mittelland. Im Zuge der Umsetzung einer Verkehrsrichtplanung hat die Stadtverwaltung in Wohnvierteln Tempo-30-Zonen eingerichtet, herkömmliche Kreuzungen zu Kreisverkehren umgebaut, Radfahren gegen die Einbahn ermöglicht, eine bewachte Fahrradstation gebaut, den örtlichen Busverkehr verdichtet und Bushaltestellen mit Witterungsschutz versehen.

Was Langenthal besonders auszeichnet, ist jedoch Folgendes: 2002-3 untersuchten Freiwillige im Auftrag der Kommune das gesamte Straßennetz auf Mängel und erstellten einen auf Gehen und Radfahren bezogenen Widerstandskataster. Die so sichtbar gewordenen Probleme sollen möglichst im Zuge der normalen Arbeiten des Bauhofs mit gelöst werden. Das Ganze wird als Pilotprojekt vom Bund gefördert; Vorgehensweise und Erfahrungen sollen in ein Handbuch einfließen, damit andere Kommunen dasselbe Verfahren anwenden können.

Kommentar:

Langenthal ist ein gutes Beispiel für eine Kommune, wo mehrere brauchbare Maßnahmen einander ergänzen. Alles weist konsequent in eine Richtung hin. Besonders die Idee, eine vollständige NMV-Mangelerhebung ehrenamtlich durchführen zu lassen, besticht: Die Stadtverwaltung wird entlastet, nichtmotorisierte VerkehrsteilnehmerInnen kommen zu Wort, ein neuer Dialog kommt zustande

□□E16 Oberstdorf

Der sehr stark auf Tourismus ausgerichtete Kurort Oberstdorf (10 500 EinwohnerInnen) liegt im Oberallgäu. Anfang der 90er Jahre war Oberstdorf durch Durchzugs- und Zielverkehr „nahe am Kollaps“ – täglich fuhren 16 000 Kfz durch, Kurzurlauber und Tagesgäste belegten die vorhandenen Stellplätze mehrfach, die Luftschadstoffkonzentration im Zentrum gefährdete den Status des Ortes als Kurort. 1992 erstellte Frederic Vester eine Systemstudie „Neue Mobilität“, in der Oberstdorf ausführlich behandelt wurde. Die Studie enthielt für Oberstdorf sehr detaillierte Empfehlungen zum Tourismus, Verkehr, Infrastruktur und Landwirtschaft. Manche der darin enthaltenen Vorschläge waren in Oberstdorf selbst sehr umstritten, doch schließlich setzte die Kommune, unterstützt durch das Bayerische Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen, viele der empfohlenen Maßnahmen um:

- Sie errichtete eine Umfahrungsstraße, um den Durchzugsverkehr aus dem Ort hinauszuverlagern.
- Sie ersetzte rund 1 000 öffentliche Pkw-Stellplätze im Ortsinneren durch 800 gebührenpflichtige Auffangparkplätze (5 bis 10 Minuten zu Fuß vom Dorfzentrum entfernt). Die Parkgebühren sind nach Entfernung gestaffelt.
- Sie betreibt einen Ortsbus zwischen Auffangparkplätzen, Zentrum und Freizeitanlagen. Tagsüber verkehren Hybridbusse im Viertelstundentakt (im Ortsgebiet ohne Schadstoffemissionen).
- Nach dem Prinzip des „vernünftigen Miteinanders“ gilt für Kfz in der Fußgängerzone (hier dominieren FußgängerInnen) Schrittempo, sonst flächendeckend Tempo 30.

Ergebnisse:

- Der Pkw-Verkehr im Ort ging um die Hälfte zurück, die Luftqualität verbesserte sich dramatisch, der jährliche CO₂-Ausstoß im Verkehr sank um 400 t.
- 1996 beurteilten 70 % der Ortansässigen und 90 % der Gäste das Konzept positiv.
- Das Image des Kurortes erholte sich.

Dennoch stellten im Jahr 2002 TeilnehmerInnen an einem von der Kommune einberufenen Arbeitskreis „Verkehrskonzept Oberstdorf“ fest, die Lage habe sich wieder deutlich verschlechtert: Rund 18 000 Kfz strömten täg-

lich in den Ort, die Straßen seien ständig überfüllt, der Einzelhandel habe ein Drittel seiner Kundschaft aus dem Umland verloren Als Abhilfe wurde vorgeschlagen, mehr Parkraum im Zentrum zu schaffen, einige für den Kfz-Verkehr gesperrte Straßenzüge in der Fußgängerzone zu öffnen und überhaupt den Begriff „Autofrei“ aufzugeben.

Kommentar:

Was ist in Oberstdorf passiert? Zuerst wurde ein Spezialist für vernetzte Lösungen eingebunden, dessen unkonventionelle Vorschläge weit über den Bereich Verkehr hinausgingen und nicht nur Zustimmung auslösten. Immerhin kombinierte dann die Kommune Aufwertungsmaßnahmen für die Alternativen zum Pkw mit (nicht allzu rigorosen) Einschränkungen für den Kfz-Verkehr – ein Kompromiss, der zunächst die Lage merklich entschärfte. Wenn nach der Umstellung des Verkehrs im Ort viele Einheimische fanden, sie brauchen sich nicht umzustellen – es seien die Auswärtigen, die störten – und wenn der Tagestourismus zunehmend im Mittelpunkt stand, dann konnte der Erfolg nur ein vorübergehender sein. Eine neue Mobilität ist nicht ausschließlich eine Angelegenheit von Beschlüssen und Verordnungen. Wenn es deren Proponenten nicht gelingt, das Verkehrsklima maßgeblich zu beeinflussen (also in den Köpfen der Menschen etwas auszulösen), dann wird sie nicht wirklich Fuß fassen. Aus Äußerungen im Arbeitskreis 2002 ist erkennbar, dass an etlichen (vermutlich auch wichtigen) Köpfen der Gedanke einer neuen Mobilität spurlos vorübergegangen war.

Tulln

Tulln (13 600 EinwohnerInnen) liegt an der Donau rund 30 km nordwestlich von Wien. Seit Ende 2003 beteiligt sich die Kommune am Modellprojekt „Verkehrsparen Wienerwald“, dessen Hauptziel eine Verringerung der Pkw-Fahrten um mindestens 10 % ist, und zwar in erster Linie durch bewusstseinsbildende Maßnahmen. Ein weiteres Ziel: Die lokale Wirtschaft beleben.

Bausteine des Projekts in Tulln:

- **Radfahren fördern** (Tulln will sich als „Hauptstadt der Radfahrer“ profilieren)
 - Klimabündnisprojekt „ZweiRad LeihRad“: An sechs Verleihstellen stehen insgesamt 30 Fahrräder (Tagesgebühr Euro 1,-) sowie bei den 5 Fahrradhändlern Radanhänger, Kindersitze, Packtaschen und Einkaufskörbe samt Servicemöglichkeiten zur Verfügung. („ZweiRad LeihRad“ läuft in insgesamt 25 niederösterreichischen Kommunen.) Der Fahrradverleih ist auch als „Park&Bike“-Einrichtung in den bestehenden Parkgaragen und bei Parkplätzen gedacht. Die Räder können jederzeit per Mobiltelefon ausgeliehen werden.
 - Radtag und Streetskating wird zweimal jährlich auf eigens gesperrten Straßen in und um Tulln durchgeführt, mit Information und Verpflegung, ohne Zeitnehmung.
 - RadfahrerInnen werden nach dem Zufallsprinzip fotografiert – unter den Fotografierten werden Gutscheine verlost.
 - Beim Kauf eines Fahrradanhängers bzw. eines eigens für das Projekt ausgelegten „Wienerwald-Fahrrads“ gewährt die Kommune einen Zuschuss.
 - Als Maßnahme gegen Fahrraddiebstahl führt die Kommune Fahrradcodierungen kostenlos durch.
 - Der Internet-Auftritt der Kommune enthält unter www.tulln.at/rad die Seite „Wer fährt Rad in Tulln?“, in die sich bisher 76 TullnerInnen eingetragen haben.
 - Nach und nach werden vorhandene Radwege zu einem Netz zusammengefügt (nicht als Korsett für forsche, sondern als Erleichterung für eingeschüchterte RadfahrerInnen).
 - Zwei Fahrrad-Raststationen am Donauradweg wurden eingerichtet.
 - Die Kommune gibt eine Radkarte mit Strecken-Zeitangaben im Stadtplan und Bezug zu den ÖV-Linien heraus.

- **ÖPNV attraktivieren:** Die Kommune
 - betreibt zur Ergänzung der bisherigen Radiallinien einen eigenen Stadtbus, der als Rundlinie verkehrt
 - stützt seit 1991 den „Ortstarif“ von Euro 0,70 der örtlichen VOR-Linien
 - gibt einen lokalen Fahrplanbüchlein für die Verkehrsparregion aus
 - betreibt rund um die Uhr (gemeinsam mit der Verkehrspar-Nachbargemeinde Königstetten) ein Anruf-Sammel-Taxi-System.

- **Zu Fuß gehen**
 - Beteiligung an der Klimabündnis-Aktion „Grüne Meilen“, bei der SchülerInnen zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder Öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule kommen, statt sich im Pkw hinbringen zu lassen.
 - Aktion „König Fußgänger“ am Europaweiten Autofreien Tag: FußgängerInnen den „Roten Teppich“ ausrollen
 - „Lust an der eigenen Bewegung wecken“: Nachtwanderungen, Nordic-walking, Zweibrückenlauf etc.

- **Geplante Maßnahmen**
 - Überdachte Fahrradabstellplätze errichten
 - Dienstfahrräder anschaffen
 - Fahrrad-Servicestationen und versperrbare Gepäckfächer einrichten
 - „ZweiRad-LeihRad“ auf die Tourismusbetriebe ausweiten (sanfter Tourismus)
 - Plan des ÖV-Liniennetzes mit Altstadtpanorama herausgeben
 - Leitsystem für Gehen und Radfahren in der Stadt umsetzen
 - Ärzte („Gesundes Tulln“) verteilen Rezepte für „Gesunde Fußwege“
 - SchülerInnen finden gemeinsam mit der Kommune die sichersten Schulwege
 - Nahkaufinitiative (gemeinsam mit dem Stadtmarketingclub Tulln)

Kommentar:

Die Kommune tut Einiges, um die Alternativen zum Pkw aufzuwerten, und bezieht dabei Fahrradhändler, den Stadtmarketingclub, den Verein „Gesundes Tulln“ und andere Partner mit ein. Besonders die Maßnahmen zugunsten des Radfahrens erreichen eine beachtliche Dichte.

Wo noch Schwierigkeiten bestehen: Der kommunale Konsens lautet „Der Einzelhandel in der Innenstadt kann nur dann überleben, wenn wir weiterhin viele Pkw-Stellplätze dort zur Verfügung stellen“ (ein Einkaufszentrum mit Gratis-Parkplätzen befindet sich 4 km vom Stadtzentrum entfernt; in der Innenstadt sind auf einem Drittel-Quadratkilometer mehr als 800 gebührenpflichtige sowie mehr als 600 Gratis-Parkplätze vorhanden). Man glaubt daher, auf Maßnahmen zur Deattraktivierung des Pkw im Binnenverkehr verzichten zu müssen. Bei den ÖPNV-Maßnahmen hat das konzessionierte Verkehrsunternehmen das letzte Wort, was die Gestaltung des Angebots betrifft – daher sind die Möglichkeiten der Kommune hier eingeschränkt. (Der Kostendeckungsgrad des Stadtbusses ist sehr gering.) Fahrräder dürfen in Bussen bisher leider nicht mitgenommen werden.

□□E2 Gemeinsame Initiativen mehrerer Kommunen

□□E21 FAHR RAD

In den Jahren 1993-5 lief in Vorarlberg die Kampagne FAHR RAD, an der sich insgesamt 29 Gemeinden und 35 Betriebe beteiligten mit dem Ziel, das Radfahren im Alltag aufzuwerten. Das Prinzip war einfach : Eine Abteilung im Amt der Landesregierung stellte Vorlagen und einheitliches Werbematerial zur Verfügung, das damit für die beteiligten Gemeinden viel erschwinglicher war, als wenn diese das Erwünschte unkoordiniert beschafft hätten. Die konkrete Umsetzung der Initiative lag aber durchwegs bei den Gemeinden und bei Aktivisten vor allem in Betrieben.

Es gelang, drei Jahre lang eine ausgesprochen spritzige, „volksnahe“ Kampagne mit professioneller Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen, welche trotz Lokalbezug durchgängige Merkmale aufwies. Beispielsweise spannten die Gemeinden an zentral gelegenen Stellen Transparente mit den Abmessungen 7 x 1 m und der Aufschrift „FAHR RAD“ über die Straße und ließen sie elf Monate hindurch dort – VerkehrsteilnehmerInnen wurden immer wieder mit dieser Botschaft konfrontiert. Viele der damals durchgeführten Aktionen haben noch heute Vorbildcharakter (vgl. die im GBW-Leitfaden „Mehr Rad in den Gemeinden“ enthaltenen Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit).

Kommentar:

Die Vorarlberger Initiative ist für Oberösterreich deswegen besonders interessant, weil in beiden Bundesländern nur wenige Kommunen mehr als 20.000 EinwohnerInnen zählen. Sie belegt, dass die öffentliche Hand mit auf Gewinn orientierten Unternehmen sowie mit begeisterten RadfahrerInnen sehr gut zusammenarbeiten kann, um Alltagsverkehr menschen- und siedlungsgerechter zu gestalten.

Die Kampagne führte stellenweise zu Fahrrad-Wegeanteilen von mehr als einem Drittel. So kommen die Mitarbeiter der Firma Wolford in Bregenz zu 44 % mit dem Fahrrad in den Betrieb, während 37 % der Binnenwege in der Gemeinde Lustenau aufs Radfahren entfallen. Heute liegt der Wegeanteil des Radfahrens in Vorarlberg landesweit bei 14 % (das Doppelte von Oberösterreich) obwohl das Land die Kampagne FAHR RAD seit dem Jahr 1996 nur noch punktuell weiterverfolgt.

□□E22 Gemeinde mobil – Mikronetzwerk Rheintal

Im Jahr 2003 führte das Bewusstsein um mehrere verkehrsbedingte Probleme auf lokaler Ebene fünf Gemeinden im Rheintal (je zwei in Vorarlberg und Liechtenstein sowie eine in der Schweiz) zusammen in das gemeinsame, auf eineinhalb Jahre ausgelegte Projekt „Gemeinde mobil“, in dem es darum ging, offene Planungsprozesse zu initiieren. Im Mittelpunkt standen die Themen Verkehrssicherheit und Schulweg. Auch Schleichverkehr durch Wohnsiedlungen kam mehrfach zur Sprache.

In Mäder (3 100 EinwohnerInnen) ergab die Bürgerbeteiligung konkrete Hinweise auf Gefahrenstellen im Wegenetz fürs Gehen und Radfahren, die in absehbarer Zeit saniert werden sollen. Es wirkten Arbeitsgruppen, der Kindergarten und die Volksschule mit.

In Mauren (3 600 EinwohnerInnen) schossen sich Projektgruppen auf die Themen Gehen im Ort, „Lebensraum Straße“ und Stauentschärfung am Schaanwald ein. Zum letzteren kam ein handfester Lösungsvorschlag zustande, die in einer Machbarkeitsstudie vertieft werden soll.

In Schaan (5 600 EinwohnerInnen) befassten sich Projektgruppen mit Tempo 30 in Wohnsiedlungen, der Idee eines Ortsbusses (inzwischen wurde eine Schweizer Firma mit der Erstellung einer diesbezüglichen Expertise beauftragt) und Möglichkeiten, das Radfahren im Alltag aufzuwerten.

Kommentar:

Von Ansatz her eine sehr interessante Projektidee. Insgesamt entsteht aber der Eindruck, dass der Einsatz der rund 60 Menschen, die sich in vierzehn Projektgruppen engagierten, noch nicht sonderlich viel ausgelöst hat. Zwei Fragen beeinflussen die Erfolgchancen solcher Projekte stark: „Wer ist wofür zuständig?“ und „Welches Bewusstsein ist vorhanden?“ In vielen Problemfällen ist die Gemeinde nicht zuständig und es ist daher eine Instanz anzusprechen, die mit dem Projekt selber nichts zu tun hatte. Eine gängige Vorstellung lautet „Auto fahren bringt Vorteile, Punkt.“: Eine grobe Verzerrung der Wirklichkeit, welche die Lösungsfindung sehr erschwert. Möglicherweise stand nicht in allen Gemeinden die Gemeindeverwaltung eindeutig hinter dem Projekt.

23 Pinkatal-Stremtal-Bus

Südburgenland: Eine Region mit mehreren Problemen – etwa Abwanderung und fehlende Infrastruktur. Vor diesem Hintergrund schlossen sich im Jahr 2002 fünf Gemeinden im Bezirk Güssing zu einem Zweckverband zusammen und erwarben eine eigene Konzession für Kraftfahrlinienverkehr. Dann wurde ein ansprechendes ÖPNV-Angebot mit modernen Niederflurbussen geplant und bei einem Busunternehmen bestellt, und zwar von einem Fachmann aus Vorarlberg. Obwohl es in dieser Region außer Schulverkehre keine Tradition des Öffentlichen Verkehrs gab, waren überraschend viele EinwohnerInnen bereit, das neue Angebot in Anspruch zu nehmen. Fünfzehn Monate nach dem Auftakt wurden wöchentlich 4 000 Fahrgäste gezählt, Anfang 2005 lag der Wert etwas höher. Die Busse fahren unter der Woche im Stunden-, samstags im Zweistundentakt (dafür aber bis 3 Uhr morgens) und bedienen 68 Haltestellen. Sie werden mit Rapsöl aus der Region betrieben. In Summe wohnen 6 300 Menschen in den fünf Gemeinden (davon 3 600 in Güssing selbst). Das Projekt hat viele von ihnen in die Lage versetzt, ihre Verkehrsziele (Geschäfte, Ärzte, Ämter, Dienstorte, Schulen, Freizeitziele) autolos zu erreichen. Auch Touristen profitieren davon. Die Fahrgasteinnahmen decken rund 30 % der Betriebskosten ab. Bund, Land Burgenland und die fünf Gemeinden teilen sich den betriebswirtschaftlichen Abgang.

Kommentar:

Der erzielte Kostendeckungsgrad von 30 % ist in einer solchen ländlichen Region beachtlich (zum Vergleich: 2004 erreichte der Stadtbus im dicht besiedelten Traun einen Kostendeckungsgrad von weniger als 20 %). Voraussetzung war, dass der Zweckverband das Heft selber in die Hand nahm, sprich eine eigenen Konzession erwarb. Damit konnten die fünf Gemeinden das Angebot nach eigenem Gutdünken gestalten, statt auf den guten Willen eines Verkehrsunternehmens angewiesen zu sein. Andererseits lag der Abgang anfangs bei Euro 125 je EinwohnerIn und Jahr. Inzwischen wurde das Angebot gestrafft, um diesen zu verringern (ohne tatsächlich nachgefragte Relationen aufzugeben).

Das Projekt zeitigt aber auch unsichtbare Renditen:

- Nahversorger (im weitesten Sinne, auch Postämter) werden gestärkt.
- Für viele EinwohnerInnen (auch Pkw-LenkerInnen, etwa Mütter, die ihre Kinder nun dem Bus anvertrauen können) steigt die Lebensqualität.
- Eine Generation wächst im Bewusstsein heran, dass der Öffentliche Verkehr alltagstauglich und dessen Benutzung angenehm sein kann. Das sind die Kunden von morgen. Der Bus macht sie unabhängig.

Und wie kann es weitergehen?

- Das Angebot könnte in absehbarer Zeit um eine Verbindung nach Ungarn erweitert werden.
- Im Nachbarbezirk Jennersdorf ist eine neue Busverbindung an einem Tag in der Woche zwischen Kalch und der Bezirksstadt im Gespräch.
- Im Auftrag der Gemeinden erstellte eine Schweizer Firma 2003 ein ehrgeiziges Buskonzept für den gesamten Bezirk Güssing, das darauf zielt, dessen Attraktivität als Wohngegend und Zielgebiet des Tourismus zu erhöhen.



E **Hin zur Umsetzung**

☐☐☐ Hin zur Umsetzung

☐☐☐☐ Dialog mit den BürgerInnen: Ein Lernprozess

☐☐☐☐☐ Dialog ist nötig

Verkehr ist in der jüngeren Vergangenheit zu einer konfliktreichen Sache geworden. Das ist an sich noch kein schlimmer Zustand: Die Interessen der verschiedenen Beteiligten lassen sich im Prinzip auf einen gemeinsamen Nenner bringen, wenn eine offene Diskussion stattfindet, an der alle Betroffenen gleichberechtigt teilnehmen und bei der etwa Bewegungsfreiheit für Kinder mindestens so viel gilt wie der Wunsch mancher Erwachsener, überall bis vorm Hauseingang im Pkw hinzugelangen.

Schlimm sind hingegen zwei ungünstige Umstände:

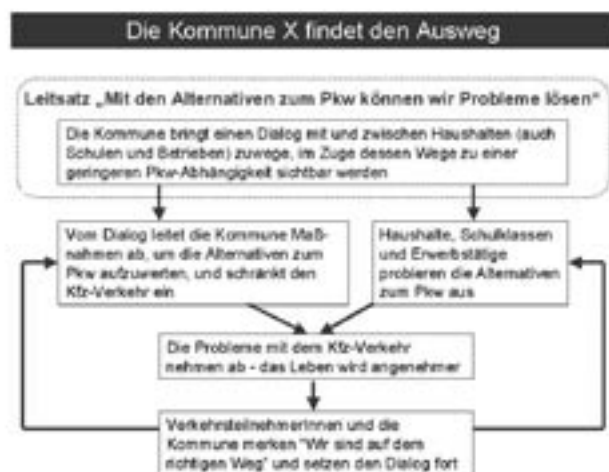
- Sehr viele Menschen (auch Führerscheinlose) glauben, der Kfz-Verkehr besäße Vorrechte gegenüber anderen Verkehrsarten sowie nichtverkehrlichen Nutzungen des Straßenraumes.
- Kommunale Verkehrspolitik wird als Gehege autoorientierter Männer zwischen 25 und 60 gehandhabt
 - Frauen und Jugendliche erhalten kaum Zugang dazu oder verzichten freiwillig darauf, eigene Ideen zu entwickeln und vorzubringen.

Für aufgeklärte KommunalpolitikerInnen ist es extrem wichtig, diese beiden Umstände zu thematisieren und öffentlich zu hinterfragen – sonst kommen die Interessen Nichtautoorientierter immer zu kurz.

Verkehrspolitik galt in der Vergangenheit meist als Handlungsfeld, in dem „die Politik“ Infrastruktur, Organisationsformen, ÖV-Angebote usw. plante und der Bevölkerung servierte – ohne Dialog, ohne Rückkoppelung. Viele Bedürfnisse blieben dabei unberücksichtigt; PlanerInnen und EntscheidungsträgerInnen wurden selten mit Aspekten der verkehrlichen Wirklichkeit konfrontiert, die nicht in ihr Weltbild hineinpassten, und korrigierten es daher kaum.

Fernab von parteipolitischen Überlegungen gilt es, den Dialog mit den BürgerInnen mitten in der kommunalen Verkehrspolitik zu etablieren, und zwar als **L e r n p r o z e s s**, in dem

- Autoorientierte erkennen, dass die Bevorrangung des Kfz-Verkehrs handfeste Nachteile hat – auch für GemeindegängerInnen
- Menschen, die bisher übergangen wurden, beginnen, ihre verkehrlichen Interessen zu vertreten
- verschiedene Menschen zu einer ganzheitlichen Sicht des Verkehrs gelangen
- sich der verkehrspolitische Konsens in der Kommune zugunsten der Alternativen zum privaten Pkw verschiebt



Das ist das Gegenstück zur scheinbar ausweglosen Fehlentwicklung, die im Abschnitt C 2 dargestellt wurde. Es gibt doch einen Ausweg.

Wie bringen wir den Dialog in Gang?

Beispielhaft wird hier ein Prozess beschrieben, der über einen Elternverein läuft.

Eltern schulpflichtiger Kinder haben ein unmittelbares Interesse daran, dass

- diese Kinder sicher in die Schule und nach Hause gelangen
- der Aufwand, den die Familie dafür treibt, möglichst gering ausfällt
- die Kinder ihre altersgemäßen Entwicklungsmöglichkeiten ausschöpfen

Das Eltern-Taxi, das vielerorts immer häufiger eingesetzt wird, um Kinder zur Schule zu bringen, hat mehrere Nachteile: Das Zeitbudget eines Elternteils (eventuell beider Elternteile) wird beansprucht, im Umfeld der Schule gefährden Eltern-Taxis zunehmend die SchülerInnen kollektiv – und gleichzeitig entfällt eine günstige Gelegenheit für Kinder, sich regelmäßig zu bewegen und sich in ihre topografische und soziale Umgebung einzuleben. Mindestens ein Mitglied des Elternvereins soll diese Problematik dezidiert (bei Bedarf mehrmals) zu Sprache bringen und zwei Fragen aufwerfen:

- Was kann der Elternverein von sich aus tun, um bestehende Schulweg-Probleme zumindest zu lindern?
- Welche Organisationen muss der Elternverein ansprechen, um diese Probleme vollständig lösen zu lassen?

In vielen Fällen kann der Elternverein zwar aus Eigenem etwas unternehmen, ist aber in der Folge auf Maßnahmen Dritter angewiesen, beispielsweise der Standortgemeinde. Erstes Ziel muss es sein, den Elternverein so weit zu bringen, dass er die Gemeindeverwaltung mit der Problematik konfrontiert und für organisatorische und infrastrukturelle Maßnahmen eintritt, die unter der Devise „Sicherer Schulweg“ das Gehen und Radfahren aufwerten. So erfahren LokalpolitikerInnen, dass es Bereiche gibt, wo zunehmende Autoorientierung auf kommunaler Ebene zu Problemen führt, dass GemeindebürgerInnen dies erkennen und dass diese von ihnen Abhilfe erwarten.

Je nach dem, wie der Dialog zwischen Elternverein und LokalpolitikerInnen vorankommt, könnte es für den Elternverein angebracht sein, in die Öffentlichkeit zu gehen und einen Info-Tisch am Bauernmarkt zu besetzen, zu einem Informations- und Diskussionsabend einzuladen usw.

Aufgabe Grüner KommunalpolitikerInnen ist es, Dialoge dieser Art zu initiieren bzw. zu unterstützen. Vergleichbare Dialoge können entstehen

- in Betrieben (zum Beispiel über eine(n) umweltbewusste(n) Betriebsrat/rätin): Hier geht es in vielen Fällen um knappe Pkw-Stellplätze
- in der Gemeindeverwaltung: Hier ist das Thema „Gesundheit der MitarbeiterInnen“ relevant (Stichwort Bewegungsmangel)

□□ **F 2** Taktik und Prioritäten

In der kommunalpolitischen Praxis dauert es lange, bis der im Abschnitt F 1 skizzierte Dialog flächig zustandekommt. Aber abwarten, bis es so weit ist, können verantwortungsbewusste EntscheidungsträgerInnen nicht immer: Manche Themen sind einfach zu brisant. Daher wird es Bereiche geben, wo parallel zum Prozess des Dialog-Züchtens Verkehrspolitik „wie gehabt“ weitergeht (wenn auch hoffentlich befristet).

In dieser Lage sind zwei Grundsätze wichtig:

- Im Gespräch mit den „etablierten“ verkehrspolitischen Akteuren muss darauf hingewiesen werden, dass die Interessen der GemeindebürgerInnen vielfältiger sind, als sie bisher annahmen, dass diese Interessen in der Vergangenheit nicht ausgewogen berücksichtigt wurden und dass eine zukunftssträchtige Verkehrspolitik diese Ausgewogenheit dringend braucht.
- Manche Entscheidungen lassen sich leicht, andere nur schwer oder gar nicht rückgängig machen. In einer Einbahnstraße die vorgeschriebene Fahrtrichtung umkehren ist normalerweise ganz einfach. Wenn ein unzweckmäßiger Radweg einmal errichtet wurde, ist es meist sehr schwierig, im betreffenden Straßenabschnitt den Radverkehr vernünftig zu organisieren. Daher ist es besonders wichtig, „falsche Weichenstellungen“ zu vermeiden. Das hat oberste Priorität. Typische „falsche Weichenstellungen“ sind aufwändige Bauwerke, die sich nur so und nicht anders nutzen lassen. Solche sind nur dann empfehlenswert, wenn (1) eine umfassende Systemanalyse deren Nützlichkeit belegt und (2) klar ist, dass sie auch angenommen würden.



Andere Ebenen:

**Was von der Europäischen Union /
dem Bund / dem Land zu fordern ist**

G **Andere Ebenen:**

Was von der Europäischen Union / dem Bund / dem Land zu fordern ist

G1 **Forderungen an das Land Oberösterreich**

Ansprechpersonen:

Die ÖÖ Landesregierung, insbesondere

	Anschrift	Tel / Fax	E-Mail	Kompetenzen
Ressort Anschober	Promenade 37 4021 Linz	0732 7720 12081		Energie und Rohstoffe Umweltrecht Umweltschutz
Dr. Elisabeth Marko		0732 7720 12099	elisabeth.marko@ooe.gv.at	Wasserrecht Wasserwirtschaft
Ressort Haider	Bahnhofplatz 1 4021 Linz	0732 7720 12530		Natur- und Landschaftsschutz Verkehrsgewerbe
Dr. Leonhard Höfler		0732 7720 213507	leonhard.hoefler@ooe.gv.at	Verkehrsrecht Verkehrstechnik

Gottfried Hirz, Abgeordneter im Landtag, Verkehrssprecher des Grünen Klubs

Landgutstraße 17

4040 Linz

Tel. 0732 739400 11

E-Mail: gottfried.hirz@gruene.at

Forderungen:

Änderung der Stellplatzverordnung etwa entsprechend der Regelung im Land Salzburg, d.h. Gemeinden können im Bebauungsplan selbst Zahl, Art und Lage der Stellplätze für Kfz festlegen. Noch besser wäre eine Nachweispflicht für Stellplätze bei Kauf bzw. Zulassung eines Kfz, natürlich erst recht eines Lkws, Busses, Wohnwagens.

Einführung einer Verkehrserregerabgabe:

Diese Abgabe sollte prinzipiell auf alle öffentlichen und privaten Auto-Parkplätze erhoben werden, mindestens aber für Großparkplätze von Einkaufszentren.

Keine Förderungen aus Steuermitteln für Garagenbauten, Neubau von Tiefgaragen nur erlauben, wenn an der Oberfläche gleich viele Parkplätze wegfallen.

Festlegung der Gemeinden oder Räume, die Standorte von Einkaufszentren sein sollen, um Konkurrenz zwischen den Gemeinden auszuschalten. Dabei sollte die Funktion, die Größe, der Verbrauch von Land, die Verkehrsauswirkungen, die Größe der Gemeinde und des Einzugsbereiches und die Auswirkungen auf Naturhaushalt und Landschaftsbild berücksichtigt werden.

Gehsteige, Radfahrstreifen und andere Einrichtungen für Fußgänger und Radfahrer dürfen nicht mehr als Mehrkosten beim Bau von Landesstraßen gesehen werden, sondern als integraler Bestandteil (§22 OÖStraßengesetz 1991)

Förderung von Gleisanschlüssen von Betrieben, Durchsetzung des Baus unabhängig vom Eigentümer des vorhandenen Schienennetzes

G2 Forderungen an die Republik Österreich (Bund)

Ansprechpersonen:

Dr. Gabriela Moser, Abgeordnete im Nationalrat, Verkehrssprecherin des Grünen Klubs

Der Grüne Klub

Dr. Karl-Renner-Ring 3

1017 Wien

Tel. 01 40110 6538

E-Mail: gabriela.moser@gruene.at

Forderungen:

Kopplung der Kfz-Zulassung an den Nachweis eines Stellplatzes

Lärmschutzgesetz

Nationaler Radverkehrsplan wie in Deutschland oder den Niederlanden

Ausreichende finanzielle Mittel für einen funktionierenden ÖPNV, auch durch Querfinanzierung Straße-Schiene (Straßen-Mauteinnahmen für Verbesserung des ÖPNV)

Schritte zur Kostenwahrheit im Verkehr, vor allem eine lastabhängige Schwerverkehrsabgabe für Lkw auf allen Straßen nach dem Vorbild der Schweiz

Flüssigkeit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs darf nicht der oberste Maßstab für die Organisation des Verkehrsystems sein, das betrifft sehr viele Gesetze, besonders auch die StVO

Mehrere Änderungen in der Straßenverkehrsordnung:

- Der Vertrauensgrundsatz im §3 ist keine Richtschnur für Handlungen, besser wäre etwa : „Jeder Verkehrsteilnehmer muss sich so verhalten, dass er andere nicht gefährdet oder belästigt.“
- Streichen von diskriminierenden Bestimmungen für Fußgänger (vor allem in §76 bis 78)
- Aufnahme der Möglichkeit des Erlassens einer Fahrradabstellplatzverordnung in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde (§94d)

Im UVP-Gesetz wesentlich einschränkende Kriterien für die UVP-Pflichtigkeit von Straßenbauten.

Höhere Strafen für Verkehrsdelikte, zumindest Angleichung an den EU-Durchschnitt

Ansprechpersonen:

Eva Lichtenberger, Grüne Abgeordnete im Europäischen Parlament

Europäisches Parlament

ASP08G157

Rue Wiertzstraat

B-1047 Bruxelles

Tel.: 0032/2/284-7139

E-Mail: elichtenberger@europarl.eu.int oder Eva.lichtenberger@gruene.at

Forderungen:

Internalisierung der externen Umweltkosten nach dem Verursacherprinzip, also Schritte zur Kostenwahrheit im Verkehr, insbesondere :

Neufassung der Wegekostenrichtlinie, die eine flächendeckende Bemautung und Einrechnung der externen Kosten von Lkws nach dem Vorbild der Schweiz zulässt (auch als Mittel gegen die „Maut-Flüchtlinge“)

Beibehaltung des Gewichtslimits von 40 t für Lkw, keine Riesen-Lkw, die dann auch Gemeindestraßen noch mehr beanspruchen als schon die vorhandenen

Einführung einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung für Verkehrsprojekte

Ausrichtung der Kofinanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben durch EU-Gelder an Umweltkriterien

Schnelle Verschärfung der Abgasgrenzwerte für Schadstoffausstoß für Pkw und Lkw, insbesondere für Partikel (z.B. um Einführung von Partikelfiltern für Dieselmotoren zu erzwingen)

Absolute Priorität von Schienenprojekten gegenüber Straßen bei den Transeuropäischen Netzen (TEN)

Keine Sonderregeln für die Straßen des TEN-Netzes (z.B. Aufweichung der Wochenend- und Feiertagsfahrverbote oder besondere Regeln für Gefahrentransporte)



□□H **Anhang**

□□**H** Anhang

□□**H**1 **Einschlägige Auftritte im Internet**

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	www.adfc.de
Europäischer Informationsdienst für den Nahverkehr	www.eltis.org
Energiestadt Schweiz	www.energiestadt.ch
Verein FAHRGAST	www.fahrgast.at
Forschungsgemeinschaft Straße und Verkehr	www.fsv.at
Fußgängerschutzverein FUSS e.V.	www.fuss-ev.de
Fußverkehr Schweiz, Fachverband der Fußgängerinnen und Fußgänger	www.fussverkehr.ch
Kuratorium für Verkehrssicherheit	www.kfv.or.at
Flächendeckender Nahverkehrswegweiser für Europa	www.lokomotive.de/fahrplan
Oberösterreichischer Verkehrsverbund	www.ooevv.at
Planungsgemeinschaft Verkehr, Hannover	www.pgv-hannover.de
Salzburger Fachzeitschrift für Personen- und Güterverkehr	www.regionale-schiene.at
Österreichisches Rechtsinformationssystem	www.ris.bka.gv.at
UMKEHR e.V.	www.umkehr.de
Modellvorhaben Fußgänger- und Fahrradfreundliche Stadt	www.umweltbundesamt.de/fufs
Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg	www.upi-institut.de
Verkehrsclub Deutschland	www.vcd.org

□□**H**2 **Literaturhinweise**

Verfasser (Herausgeber)	Titel	Erscheinungsort und -datum
(Bayrisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen)	Die umweltbewusste Gemeinde: Leitfaden für eine nachhaltige Entwicklung Band I: Handlungskonzepte Band II: Maßnahmenbeschreibungen	München, 1996
(Bundesministerium für Umwelt (heute Lebensministerium))	Leitfaden Klimaschutz auf kommunaler Ebene	Wien, 1995
Hermann Knoflacher	Zur Harmonie von Stadt und Verkehr	Wien, 1996
Heiner Monheim, Rita Monheim-Dandorfer	Straßen für alle	Hamburg, 1990
Michael Praschl (Amt der NÖ. Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten)	Handbuch für Verkehrspargemeinden	St. Pölten, 2003
Frederic Vester	Ausfahrt Zukunft	München, 1990
VCÖ	Vorrang für Fußgänger (Wissenschaft & Verkehr 1/1993)	Wien, 1993

VCÖ	Straßen zum Radfahren (Wissenschaft & Verkehr 2/1995)	Wien, 1995
VCÖ	Einkaufsverkehr – Nahversorgung versus Einkaufszentren (Wissenschaft & Verkehr 2/1996)	Wien, 1996
VCÖ	Frauen & Mobilität (Wissenschaft & Verkehr 3/1996)	Wien, 1996
VCÖ	Flexibler Öffentlicher Verkehr – Neue Angebote in Stadt und Region (Wissenschaft & Verkehr 4/1996)	Wien, 1996
VCÖ	Kommunikation und Marketing für sichere, umwelt- orientierte Mobilität (Wissenschaft & Verkehr 1/2000)	Wien, 2000
VCÖ	Wohlstand und Beschäftigung durch effizienten Verkehr (Wissenschaft & Verkehr 3/2000)	Wien, 2000
VCÖ	Mobilität 2020: Trends – Ziele – Visionen (Wissenschaft & Verkehr 3/2003)	Wien, 2003
VCÖ	Kinder – die Verlierer im Verkehr (Wissenschaft & Verkehr 2/2004)	Wien, 2004



edition zuDritt

Der Verlag der Grünen Bildungswerkstatt OÖ

Die „edition zuDritt“ wurde 1999 gegründet und ist der Verlag der Grünen Bildungswerkstatt Oberösterreich. Die Aufgabe dieses Verlages ist die Herausgabe von Publikationen, die sich mit der Politik der Grünen beschäftigen bzw. Aktivitäten und Themen der Grünen Bildungswerkstatt dokumentieren.

Weiters unterstützt die edition zuDritt in ihren Publikationen Menschen, die sich aktiv am gesellschaftspolitischen Geschehen beteiligen. Die Bücher und Broschüren beleuchten Trends, bieten Einstiegshilfen in die aktive Politik und bereiten so die wichtigen Grundlagen für ein aktives BürgerInnenengagement auf.

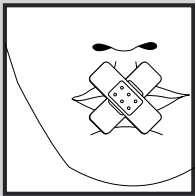
Tipps aus dem Verlagsprogramm



Raimund Holzer

Budget und Rechnungsabschluß in der Gemeinde

Ein kommunalpolitischer Leitfaden rund um die Erstellung des Gemeindebudgets
edition zuDritt, 1. Auflage 2004, 66 Seiten, A 4 broschürt,
ISBN: 3-902009-20-9, Preis: Euro 7,90



Karl Staudinger

Schweigepflichten in der Gemeinde

Eine Studie im Auftrag der Grünen Bildungswerkstatt OÖ
edition zuDritt, 2. Auflage, 2004, 46 Seiten, A 4 broschürt,
ISBN: 3-902009-22-5, Preis: Euro 7,50



Rainer Stangl

GENTECHNIK im Überblick

Ein Leitfaden zu Hintergründen, Risiken, gesetzliche Regelungen
edition zuDritt, Attnang 2004, ca. 64 Seiten, A 4 broschürt,
ISBN: 3-902009-21-7, Preis: Euro 7,90

Näheres zum Verlagsprogramm unter www.ooe.gb.w.at

Edition zuDritt

Der Verlag der Grünen Bildungswerkstatt OÖ

Römerstraße 48

4800 Attnang-Puchheim

Andrew Kilpatrick

Sanfte Mobilität in der Gemeinde

**Ein Leitfaden für eine andere Verkehrspolitik
in kleinen und mittleren Kommunen**

Der Verkehr entwickelt sich seit Jahrzehnten in die falsche Richtung. Viele EntscheidungsträgerInnen ahnen es, die wenigsten von ihnen geben dies aber zu.

Doch es geht auch anders. Mit innovativen Verkehrskonzepten kann jede Gemeinde eine Trendwende in der Verkehrsentwicklung herbeiführen. „Sanfte Mobilität in der Gemeinde“ stellt einige erfolgreiche Verkehrskonzepte vor und zeigt dabei auf, dass auch mit geringem finanziellem Einsatz ein Plus in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Fahrrades und des FußgeherInnenverkehrs möglich sind.

Zum Verfasser:

Andrew Kilpatrick (Jahrgang 1944) wohnt in Hörsching/OÖ. Seit Anfang der 80er Jahre ist das Fahrrad Rückgrat seiner Alltagsmobilität. Als Mobilitätsberater mit dem Schwerpunkt „Verringerung der Autoabhängigkeit“ sieht er eine wichtige Rolle für das Radfahren auf kürzeren Strecken sowie als Zubringer zu Bus und Bahn und beschäftigt sich seit langem mit der Frage, wie wir uns die vielen Vorteile des Radfahrens zunutze machen können. Er ist langjähriger VCÖ-Aktivist und unterstützt in der Plattform Radland OÖ. einschlägige Aktivitäten des Landes Oberösterreich.

ISBN: 3-902009-27-6
Euro 7,90

