

Menschengerechte – und nicht autogerechte Städte

Von Otto SEIDELMANN

Die Eisenbahn ist das Verkehrsmittel mit dem geringsten Platzbedarf und beeinträchtigt dadurch die natürliche und urbane Umwelt am wenigsten.

Die explosionsartige Zunahme des Individualverkehrs in den letzten Jahren führt die Menschen unweigerlich in eine immer unerträglicher werdende Situation. Der größte Vorteil des Autos, nämlich die Vergrößerung der individuellen Freiheit seines Benützers, wird durch die zunehmende Motorisierung allmählich ad absurdum geführt.

Der Versuch einer autogerechten Stadt – besonders deutlich am Beispiel von Los Angeles – ist gescheitert. Man wird wieder dazu übergehen müssen, als Maß für die Konzeption der Städte *den Menschen* anzunehmen und nicht das Auto. Diese Forderung hat nichts mit Fortschrittsfeindlichkeit zu tun, sondern ist einfach ein Gebot der Vernunft.

Dazu einige Zahlen: Für einen Kilometer Stadtautobahn mit zwei dreispurigen Fahrbahnen werden 25.000 Quadratmeter Grund benötigt. Auf dieser Fläche könnte man 500 Einfamilien- oder 60 Wohnhäuser errichten. In alten, gewachsenen Städten hat das Straßennetz einen durchschnittlichen Anteil von 20 Prozent der Gesamtgrundfläche, in modernen, mit Schwergewicht auf dem Pkw-Betrieb konzipierten Stadtvierteln hingegen bewegt sich dieser Anteil zwischen 40 und 60 Prozent. Der Hauptgrund liegt in der großzügigen Anlage von Parkplätzen, wobei in diesem Zusammenhang interessant ist, daß nach verschiedenen Untersuchungen ein Auto durchschnittlich 90 Prozent der Gesamtzeit nicht in Betrieb ist.

Aus diesen wenigen Beispielen zeigt sich, daß auch im Nahverkehr die beste Möglichkeit, die Städte vor einer Überflutung mit Autos zu bewahren, sicher die Forcierung der Bahnen ist. Zwar zerschneiden auch oberirdische Eisenbahnlinien das Stadtgebiet, doch benötigt eine Stadtautobahn bei derselben Kapazität zehnmal soviel Platz wie eine zweigleisige Eisenbahnstrecke. Auf lange Sicht kann nur die Bahn in Großstädten die zur Bedienung des Zentrums nötige Kapazität bieten.

Die Eisenbahn ist das Verkehrsmittel mit der geringsten Umweltbelastung.

Eine Entwicklung, die in diesem Zusammenhang die Chancen der Bahn vergrößern wird, ist die steigende Bedeutung des Faktors Lebensqualität. Entscheidend für die Situation des Menschen ist nämlich nicht nur sein Konsumstandard, sondern viel ausschlaggebender sind seine allgemeinen Lebensbedingungen. Deshalb wird es notwendig sein, in Zukunft neben der Erzielung optimaler Produktionsverhältnisse soziale Indikatoren verstärkt zu berücksichtigen. Das bedeutet, daß auch die Umweltschädigungen auf ein erträgliches Maß reduziert werden müssen. Und hier liegen die großen Vorteile gegenüber dem Straßen-, aber auch gegenüber dem Luftverkehr.

Erst durch die Industrialisierung wurde das ökologische Gleichgewicht gestört, wobei der Anteil der Verkehrsmittel an dieser Entwicklung nicht übersehen werden darf. Besonders negative Auswirkungen zeigt auch hier der stark angewachsene Straßenverkehr. Extrem ist die Situation im Bereich der Luftverschmutzung. Jährlich werden viele Millionen Tonnen an Kohlenoxiden, krebserregenden Kohlenwasserstoffen und Benzpyren, an Stickstoffoxiden und Schwefeldioxid in die Luft abgelassen. Dazu kommen riesige Mengen von Triäthylphosphaten und Ruß, an Bleitetraäthyl und Bleimethyl, die sich in allen Organismen absetzen und

verheerende gesundheitliche Folgen haben können. Im Gegensatz dazu ist beim Flugverkehr nicht die Luftverschmutzung das Hauptproblem, sondern der ungeheure Sauerstoffverbrauch. Ein Langstreckenflugzeug vom Typ Boeing 707 verbraucht in acht Stunden den von 25.000 Hektar Wald erzeugten Sauerstoff.

Im Vergleich dazu bietet die elektrische Traktion der Eisenbahn eine Energie an, die die Umwelt praktisch nicht belastet. Dazu kommt, daß durch die ständige technische Weiterentwicklung von Oberbau- und Fahrbetriebsmitteln die Eisenbahn bei der Lärmerzeugung eine besonders günstige Position einnimmt. Auch „Fahrzeugabfälle“ gibt es bei der Bahn praktisch nicht – ein großer Vorteil, wenn man bedenkt, daß jährlich Millionen Autowracks anfallen. Auf Grund ihrer technischen Beschaffenheit haben Eisenbahnfahrzeuge eine sehr hohe Lebensdauer, die im allgemeinen mit 20 bis 40 Jahren gerechnet wird, was etwa zwei- bis achtmal höher als bei Straßenfahrzeugen ist. Der Nachteil dieses Umstands darf natürlich auch nicht verschwiegen werden: Die Abstimmung auf den jeweiligen Bedarf und den sich wandelnden Geschmack der Kunden wird dadurch erschwert, speziell auf dem Sektor Reisezugwagen.

*Anschrift des Verfassers:
Generaldirektorstellvertreter
Hofrat Dr. Otto Seidelmann
1010 Wien
Elisabethstraße 9*



Eine der neuen österreichischen Thyristor-E-Loks der Reihe 1044 bei Eichberg

Der Umweltschutz-Meßcontainer, ein Beitrag der Deutschen Bundesbahn zur Reinhaltung der Luft

Von Walter SCHWARZ*

Auf Grund des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, das u. a. zur Reinhaltung der Luft erlassen wurde, hat die Deutsche Bundesbahn (DB) es als notwendig erachtet, in ihrem Bereich Luftuntersuchungen durchzuführen, um sinnvolle Entscheidungen im Sinne des Umweltschutzes treffen zu können.

Einrichtung des Umweltschutz-Meßcontainers

Die Schadstoffe der Luft können in den Immissions-, aber auch Emissionskonzentrationen nur mit außerordentlich empfindlichen Geräten quantitativ und in der Regel kontinuierlich

Aus: ETR – Eisenbahntechnische Rundschau, 12/76

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: [1978_4](#)

Autor(en)/Author(s): Seidelmann Otto

Artikel/Article: [Menschengerechte - und nicht autogerechte Städte 124-125](#)