



Univ.-Doz. Dr. B. Löttsch

GRUNDSÄTZLICHES ZUM STADTVERKEHR

Von Bernd LÖTSCH

(In Broschüre „Verkehrspolitik als Gesundheitsvorsorge“)

Die Forderungen der Ökologie werden mit den Forderungen der Ökonomie langfristig kongruent.

Krisenfaktor Kraftfahrzeuge:

Import aus dem Ausland (Autos, Benzin)
Zivilisationsschäden (Kreislauf, Herz, Nerven etc.)

Tote

Verschwendung kostbarer Flächen durch Autos

Nicht erfaßt ist die Entwertung straßenseitiger Wohnungen (siehe Untersuchung von Prof. Stüber in Salzburg),

ist die kostspielige und rhythmische Stadtflicht (z. B. Wochenende)

ist allg. das Absinken der Lebensqualität durch den Fließverkehr.

Milliarden aus den Steuergeldern müssen für den jährlichen Straßenbau aufgebracht wer-

den, was sich aus dem vorher Gesagten als wenig sinnvoll erweist.

Diese Steuermilliarden könnten statt dessen sinnvoller in den günstigen Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, Altstadtrevitalisierung, Radwegenetze, Grünraumgestaltung umgeleitet werden, was gleichzeitig eine Arbeitskräftebindung darstellt.

Zur *Umweltbelastung* durch Straße und Verkehr:

Bäumesterben (Bodenverdichtung – Versteinern von Baumscheiben durch parkende Autos; Verwundung der Rinde durch Stoßstangen; Bodenabschluß durch Verbetonierung; Salzstreuung)

Geplante und zu erwartende Straßenverbreiterungen, allgemeine Flächenverschwendung durch Verkehrsbauwerke (z. B. Autobahnkleeblatt); Beispiel BRD: In einem Jahr wird eine Fläche von ca. der Größe des Bodensees verbaut (asphaltiert), obwohl das bereits bestehende Verkehrsnetz kaum mehr finanziert werden kann.

Vorgeschlagene *Lösungsstrategien*: Verdünnen und Entgiften

a) Verdünnen des individ. KFZ-Verkehrs:

a1: kurzfristige Maßnahmen

a2: mittelfristige Maßnahmen

a1.1: Umlenken auf attraktive öffentliche Nahverkehrsmittel

a1.2: Ausschließen des privaten KFZ-Verkehrs aus bestimmten städt. Bereichen:

Fußgängerzonen (jedoch das Benennen von Hauptschlagadern des Verkehrs zu Fußgängerzonen ist ungünstig)

KFZ-arme Zonen, Wohnschutzzonen (Ziel: nur Anrainerverkehr) d. h. Stichverkehr statt Fließverkehr

Künstl. Sackung von Nebenstraßen (Grünanlagen, Restaurantgärten, Kindergärten etc.) „Tannenbaumprinzip“ (Zufahrt u. Parken)

Durchzugsstraßen sind bzw. werden inhuman, da sie keine Kontaktmöglichkeiten mehr gewähren. Diesbezügliche Vorschläge des Instituts für Umweltwissenschaften zum Ausbau eines Grünstraßennetzes für Wien: Individ. Bedürfnissen sollten Raum gegeben

werden (Fußgänger, Radfahrer, Invalide, Kinderwagen, Elektromoped etc.), was u. a. höhere Geschäftsumsätze, höhere Wohnqualität zur Folge hätte.

a2.1: Selektive Verbote (Verdünnen und Entgiften werden kombiniert erreicht): z. B.: Durchfahrt nur noch für entgiftete Fahrzeuge, die entsprechend gekennzeichnet sind; dies wäre günstig für die heimische Industrie (Marktlücke „Vernunftauto“ z. B. mittels Gas etc.); das Elektroauto wartet auf die „Wunderkommunalverwaltung“ (Ladestationen, Batteriewechselstationen), wobei ein wichtiger Faktor die Rohenergiesenkung auf bis zu 50 Prozent bei Umstellung von Benzin auf Elektroauto darstellt.

Geschwindigkeitsstandard – Reduktion:

Flächenbedarf: Kurvenradien, Straßenbreiten, Fahrabstände (Bremsweg) steigen mit der Geschwindigkeit überproportional an.

Energieverbrauch: Bei hohen Geschwindigkeiten wird Luftwiderstand zum Erdölfräser.

Lärmbelastung: Ab 50 km/h wird Reifengeräusch lauter als der Motor.

Unfallhäufigkeit u. -schwere: Tempo 80 u. 100 Geschwindigkeitsbeschränkung brachte in Österreich Unfallrückgang von ca. 50 Prozent

Stadtbereich: Gefährdung aller übrigen Verkehrsteilnehmer

Event. Gegenmaßnahmen:

Autosondersteuer: Volkswirtschaftliche direkte Schäden ersichtlich im Krankenwesen: 5–10 Prozent aller medizin. zu Versorgenden direkt durch das Verkehrswesen verursacht; indirekte Schädigungen (Krebs, Herz, Kreislauf) noch nicht erfaßt; Unfallgeschädigte durch Verkehrsunfälle.

Da das Auto zu einem gewissermaßen Abhängigkeitsfaktor des modernen Menschen geworden ist, käme die Autosondersteuer einer Suchtsteuer gleich, also dürfte sie sich als nicht sehr wirkungsvoll erweisen.

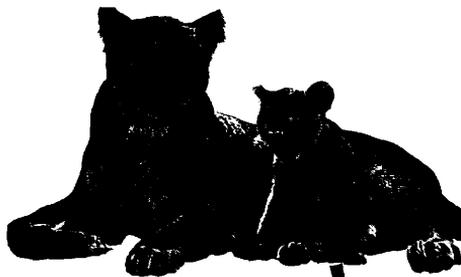
Gebrauchsbeschränkung: Hat sich am Beispiel des „autofreien Tages“ als recht günstig erwiesen (erhöhter Verkauf von Karten d. öffentl. Verkehrsmittel); als eine andere

Maßnahme wäre die Kontingentierung des Benzinverbrauches denkbar.

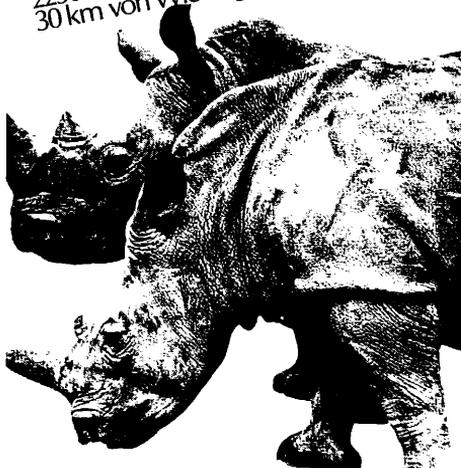
Zusammenfassende Schlußbemerkungen:

Umwandlung von bis jetzt zweckgebundenen Steuergeldern; Realisierung weiterer Bauvorhaben nur unter Berücksichtigung mehrdimensionaler Entlastung. Trend zur Gebrauchsbeschränkung soll in jeder Hinsicht unterstützt werden.

Gruppentaxis; stark frequentierte Straßen nur für Bus und Taxis u. Rettungsfahrzeuge.



**Safaripark
Gänserndorf**
2230 Gänserndorf, Tel. 022 82/72 61, 72 62
30 km von Wien · ganzjährig geöffnet



(Zu nebenstehendem Artikel)

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: 1979

Band/Volume: [1979_1](#)

Autor(en)/Author(s): Lötsch Bernd

Artikel/Article: [Grundsätzliches zu Stadtverkehr 19-20](#)