



Das Management von Mobilität

Verkehrsplanung ist ein komplexes Feld: Nicht nur Bewegung und Geschwindigkeit im öffentlichen Raum müssen gemanagt werden. Auch soziologische und gesellschaftliche Faktoren und Trends sind dabei zu berücksichtigen.

Arno Maierbrugger

Wer glaubt, dass Verkehrsplanung im Wesentlichen im richtigen Programmieren von Ampelphasen und dem Bereitstellen von Parkplätzen besteht, tappt ziemlich im Dunkeln. Bei dem einfach anmutenden Begriff Verkehrsplanung handelt es sich um eine komplexe Form von Mobilitätsmanagement, die sich dem öffentlichen Raum verschrieben hat – und zu managen gibt es hier einiges.

Es müssen nämlich nicht nur die Anforderungen von Berufs- und Privatverkehr – unabhängig von der Art des Fortbewegungsmittels – unter einen Hut gebracht werden. Auch gesellschaftliche Trends und Bedürfnisse, kurz, das sogenannte „Lebensgefühl“, und natürlich wirtschaftliche Aspekte der öffentlichen Hand als auch des privaten Sektors müssen berücksichtigt werden.

Kaum in einem anderen Sektor sind außerdem Lobbying- und Interessengruppen so zahlreich wie bei (städtischen) Verkehrsfragen. Die Palette reicht von Autofahrerorganisationen mit einem eher konservativen Zugang zur Materie wie dem Öamtc oder Arbö bis hin zu Radfahrer- und Fußgänger-Interessengruppen wie der Arge Zweirad oder dem VCÖ.

Hartnäckige Kritiker

Daneben gibt es hartnäckige Systemkritiker, die den individuellen Autoverkehr für die Wurzel allen Übels halten, wie etwa den Wiener Verkehrsplanungsprofessor Hermann Knoflacher, der das Auto sowohl für eine gesellschaftliche als auch ökologische Bedrohung hält und so die Diskussion um Verkehrsplanung an sich gewissermaßen radikalisiert hat.

Die Grunddiskussion im privaten Verkehr spielt sich meistens auf der Ebene der persönlichen Frei-



Eine wichtige Ursache für das Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs ist etwa der Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur. F.: Photos.com

heit ab: Die Fortbewegung im eigenen Auto wird als weitaus flexibler empfunden, als mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Eine Sichtweise, der Knoflacher nichts abgewinnen kann: „Es ist ein Irrtum, wenn die Leute glauben, dass ihnen das Auto Freiheit bringt, im Gegenteil: Der Autofahrer ist ein Sklave der Erdölindustrie, er ist permanent ein Werbeträger für die jeweilige Autofirma – also in Wirklichkeit eine lächerliche Figur. Wer das als Freiheit bezeichnet, ist wohl geistig dem Auto nicht gewachsen.“

Wie auch immer, die Dinge sind nicht mit einem Handstrich zu lösen. Wichtige Ursachen für das stetige Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs sind der wachsende Freizeitverkehr, die höhere Anzahl

von Autobesitzern sowie der Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur. Außerdem steigen die Kilometerleistungen insgesamt, egal wie hoch gerade der Benzinpreis ist.

„Der Autofahrer ist ein Sklave der Erdölindustrie, dem Auto geistig nicht gewachsen.“

HERMANN
KNOFLACHER,
TU-PROFESSOR

Der Trend zum Zweit- und Drittwagen hält an, neue Nutzerschichten tun sich in der Gruppe der „jungen Alten“ sowie bei den Frauen auf.

In einem Punkt muss man den Kritikern des Individualverkehrs allerdings recht geben: Die sogenannten „externen Kosten“ wie Unfallfolge-, Umwelt- und Staukosten werden abgesehen von den verkehrsbezogenen Steuern, Abgaben und Strafen nicht ausschließlich vom Verursacher, sondern auch von der Allgemeinheit getragen, wodurch es zu einer Marktverzerrung kommt, was mit Einschränkungen

auch auf den Berufs- und Güterverkehr zutrifft, abgesehen von dessen Kostentragung durch Lkw-Maut und ähnliche Gebühren.

Radikale Maßnahmen

Wie sollen moderne Städte nun auf die Verkehrsexplosion reagieren? Dafür gibt es eine Reihe von Beispielen, wobei hier stellvertretend die beiden Städte London und Dubai betrachtet werden können. In London, das bis vor wenigen Jahren noch im Verkehr sprichwörtlich erstickt ist, hat die radikale Maßnahme der City-Maut (Congestion Charge) diesem Problem ein radikales Ende bereitet. Das Resultat: Die Verkehrsmengen in der Innenstadt sind um bis zu 20 Prozent zurückgegangen. Durch den um 25 Prozent gestiegenen Einsatz von dieselbetriebenen Bussen, mit dem die rapid angestiegenen Fahrgastzahlen bewältigt werden mussten, hat sich aber keine Verbesserung der Luftqualität ergeben. Ähnliche Ergebnisse haben City-Maut-Projekte in Amsterdam und Stockholm gebracht.

Eine andere Lösung verfolgt die von chronischen Verkehrsproblemen geplagte Golf-Metropole Dubai: Dort hat sich durch den ständigen Ausbau clever geführter Straßen mit großzügigen ampelfreien Kreuzungssystemen und die gleichzeitige Einführung einer umweltfreundlichen U-Bahn-Linie an der Hauptverkehrsader eine tatsächlich spürbare Reduktion des täglichen Verkehrsinfarktes ergeben. Und das in einer Stadt, wo das Hauptargument gegen das Autofahren, ein hoher Benzinpreis, bei 20 Eurocent pro Liter nicht gilt.

Verkehrsströme müssen also in der Tat gemanagt werden. Herrn Knoflachers beliebtes Argument, dass in China früher auch alle mit dem Rad gefahren sind, wirkt nicht nur in diesem Zusammenhang ein wenig zynisch.