



Bericht zum GSV-Forum „Volle individuelle Mobilität auch ohne eigenes Auto?“

„Freie individuelle Mobilität ist Ausdruck einer hoch entwickelten Gesellschaft. Dafür ist eine gute Verkehrspolitik unerlässlich“, betont Christoph Neumayer, Generalsekretär der Industriellenvereinigung, bei seiner Begrüßung zum GSV-Forum „Volle individuelle Mobilität auch ohne eigenes Auto?“ am 29. September 2015. Autofahren dürfe nicht zu einem Privileg werden, welches sich nur ein kleiner Teil der Bevölkerung leisten kann. Schließlich ist die Automobilwirtschaft ein bedeutender Wirtschaftsfaktor in Österreich. 450.000 Arbeitsplätze sind von der Automobilwirtschaft abhängig. Neumayer: „Wir müssen daher für Rahmenbedingungen sorgen, die es der Branche erlauben, Wertschöpfung und Arbeitsplätze zu generieren.“

Ein Leben ohne Auto ist unvorstellbar

Der Sprecher der Automobilimporteure, Felix Clary, gab sich überzeugt, dass der im 19. Jahrhundert begonnene Siegeszug des Autos weitergehen werde. Zurzeit würden weltweit etwa 90 Millionen Fahrzeuge pro Jahr produziert und verkauft, bereits 2020 werden es 110 Millionen sein. Die Vorteile des Autos seien einfach überzeugend: Unabhängigkeit, Bequemlichkeit, Freiheit und Freude. „Ein Leben ohne Auto ist im Alltag für die meisten Österreicher einfach unvorstellbar, das zeigen alle Umfragen. Und die Mehrheit will auf das eigene Auto nicht verzichten“, betont Clary. 4,7 Millionen Pkw sind in Österreich zugelassen, statistisch gesehen besitzt damit jeder zweite Österreicher ein eigenes Auto. Clary: „Die positive Grundeinstellung zum Auto wird sich trotz des medialen Gegenwindes nicht verändern. Wir sind ein Autoland. Wer Autos diskriminiert, schädigt den Wirtschaftsstandort Österreich.“ Es muss aber nicht jeder Weg mit dem Auto zurückgelegt werden, Clary: „Es muss eine freie Wahl des Verkehrsmittel für jeden Bürger möglich sein. Dafür benötigt es vernetzte Verkehrskonzepte, in denen das Auto nicht fehlen darf.“

Von Automodalität zu Multimodalität

Rüdiger Maresch, Verkehrssprecher der Grünen in Wien, gibt zu bedenken: „Wenn alle Auto fahren, würde der Verkehr komplett zum Erliegen kommen. Jeder, der umsteigt, hilft allen Autofahrern. Es gibt natürlich aber auch Menschen, die auf das Auto angewiesen sind.“ Bei kurzen Wegen sei ein Umstieg einfach, da „25% aller Fahrten unter 2 km nicht notwendig sind. Wir müssen von der Automodalität zur Multimodalität kommen“. Bis vor einem halben Jahr war Maresch selbst im Besitz eines eigenen Autos. Wenn er jetzt ein Auto benötigt, borgt er sich es aus. Maresch: „Autofahren, das hat was. Aber wie sinnvoll setze ich es ein?“. Dementsprechend sollen Autofahrten laut Maresch beschränkt werden. Natürlich sind ein Großeinkauf oder die Mitnahme der Oma im eigenen Pkw als sinnvolle Wege einzustufen, so Maresch.

Wahlfreiheit der Verkehrsmittel sicherstellen

Manfred Juraczka, Landesparteiobmann der ÖVP Wien (Anm.: bis 11. Okt. 2015), schließt sich Clary an: „Die Politik muss die Wahlfreiheit der Verkehrsmittel sicherstellen.“ Die Autofahrerschikanen müssen ein Ende haben. Andernfalls sieht Juraczka nicht wirklich Wahlfreiheit. Natürlich brauche eine Millionenstadt eine Parkraumbewirtschaftung, allerdings mit einem Lenkungseffekt, der im Moment fehle. Juraczka hinterfragt, wieso das Parken am Stadtrand genauso teuer wie in der Innenstadt sein müsse. All die unterschiedlichen Parkzonenregelungen sind für den normalen Bürger nur mehr schwer zu durchschauen. Juraczka will auch die E-Mobilität fördern und Ladestationen im öffentlichen Raum ermöglichen, alle diesbezüglichen Anträge würden jedoch seitens der rot-grünen Stadtregierung abgelehnt. Weiters fordert Juraczka eine Entlastung der Tangente durch den Lückenschluss der S1, einen Ausbau des U-Bahnnetzes an den Stadtrand und ein modernes Verkehrsleitsystem für Wien.

Zusammenarbeit mit Niederösterreich und Burgenland notwendig

Gerhard Kubik, Planungs- und Verkehrssprecher der SPÖ Wien, sieht vor allem in der Region Handlungsbedarf: „In Wien wählt der Bürger bereits das optimale Verkehrsmittel aus. Volle U-Bahnen zeigen, dass die Menschen das Angebot annehmen.“ Dennoch hat Wien zu viele Autos, u.a. weil viele Pendler mit dem Auto nach Wien kommen. Eine zufriedenstellende Lösung muss daher in enger Zusammenarbeit mit Wien und Niederösterreich erarbeitet werden. „Wien kann das nicht alleine lösen.“

Auf Hauptverkehrsrouten soll der Verkehr nach wie vor so flüssig wie möglich ablaufen. Nebenverkehrsrouten sollen hingegen eher verkehrsberuhigt werden. Kubik: „Wir verdammen das Auto aber nicht, es ist schließlich ein Wirtschaftsfaktor. Wir wollen jedoch Angebote machen, um nicht aufs Auto zurückgreifen zu müssen.“ Zur Verlängerung der U-Bahn an den Stadtrand, z.B. nach Auhof, wie es die ÖVP fordert, meint Kubik, dass sich das wirtschaftlich nicht rechnet. Selbst mit einer P&R-Anlage mit 2.000 Plätzen und angenommenen 4.000 Menschen wären diese mit vier U-Bahn Zügen abtransportiert. Zum geforderten Verkehrsleitsystem meint Kubik, dass Ansätze bereits da sind und es ohnehin Navis mit Stauwarnung gebe.

Martin Hauschild, Leiter Verkehrsmanagement bei der BMW Group, betont, dass auch in Städten vielfältige Mobilität ermöglicht werden muss. Entsprechende Angebote würden die Menschen auch akzeptieren. München sei ein erfolgreiches Beispiel dafür. Sobald mehr Bedarf als Angebot vorhanden ist, muss damit intelligent umgegangen werden. Zunehmend muss Mobilität organisiert werden, sie darf aber auch Spaß machen.

Ausdehnung der 365 Euro Jahreskarte auf das Wiener Umland

Maresch schließt sich Kubik an: „Es kann nicht für jeden Autofahrer ein Stellplatz in der Stadt geschaffen werden. Dafür wäre die Fläche des 9. Bezirkes erforderlich. Die Menschen müssen bereits vor der Stadt abgefangen werden.“ E-Autos sind bezüglich Platzbedarf nicht anders als konventionelle Autos zu sehen. Um möglichst viele Pendler zum Umstieg zu motivieren, schlagen die Grünen eine Ausweitung der Wiener Jahreskarte auf das Wiener Umland vor, genauer, auf die 1. Außenzone des VOR. Maresch: „70% der Pendler, die nach Wien kommen, stammen aus dieser 1. Außenzone“. Auch Fahrgemeinschaften wären überlegenswert, nur, „Wer will schon jemanden ohne weiteres mitnehmen?“. Darüber hinaus bestünden auch Versicherungsprobleme.

Juraczka sieht die U4 nach Auhof sehr wohl als Anreiz zum ÖV-Umstieg an, es gibt dort ja auch ein großes Einkaufszentrum. Generell sei die U-Bahn das beste Argument zum Umstieg, deshalb müsse die U-Bahn-Planung weiter gedacht werden, bis an den Stadtrand. Außerdem müsse das Ausspielen verschiedener Verkehrsteilnehmer gegeneinander, wie z.B. Rad gegen Auto, endlich aufhören.

Kubik erwähnt, dass die Wiener Linien bereits jetzt 700 Mio. Euro Zuschuss seitens der Stadt erhalten: „Mit dem U-Bahn-Betrieb nach Auhof wären es 800 Mio.“ Forderungen der Grünen etwa nach einem Radständer vor jedem Haus erteilt Kubik eine klare Absage: „Es gibt auch nicht vor jedem Haus einen Parkplatz. Radfahrer können ruhig auch mal länger gehen.“

Keine E-Ladestationen im öffentlichen Raum?

Clary kritisiert, dass es im Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien nur darum gehe, den motorisierten Individualverkehr zu verdrängen. Neuen alternativen Antrieben wie der E-Mobilität werde eine Förderung verwehrt. Bei den CO₂-Diskussionen stehe immer nur der motorisierte Individualverkehr im Vordergrund, obwohl der Verkehr nur für 10% der CO₂-Emissionen verantwortlich ist. Car Sharing ist nichts anderes als ein innovatives Angebot der Automobilindustrie. Forderungen, wie den

Wirtschaftsverkehr auf Lastenfahrrädern abzuwickeln, erteilt Clary eine Absage: „Das Fahrrad hat seine Grenzen.“ Das Thema Mobilität müsse ganzheitlich angegangen werden und dürfe kein Verkehrsmittel ausgrenzen.

Maresch ergänzt, dass E-Fahrzeug-Flotten sehr wohl gefördert werden.

Michael Fischer, SMATRICS, beklagt sich in seiner Wortmeldung, dass es einen Erlass der Frau Vizebürgermeisterin Vassilakou gibt, der E-Ladestationen im öffentlichen Raum verbietet. Im Gegensatz dazu seien car2go-Fahrzeuge in vielen anderen Städten bereits elektrisch unterwegs, nur nicht in Wien.“

Kubik entgegnet, dass es sehr wohl möglich ist, E-Ladestationen im öffentlichen Raum zu errichten, diese seien jedoch mit dem Stadtbild abzustimmen.

4.11.2015, WEINER