

Auto verliert in Städten an Bedeutung VCÖ-Trendstudie: Mobilitätswandel hat bereits begonnen

Wien (pte015/24.02.2012/12:20) - Wegstrecken in Städten werden immer weniger mit dem Auto und immer öfter mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fahrrad zurückgelegt. Das zeigt eine Trendstudie, die der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) <http://vcoe.at> am heutigen Freitag in Wien präsentiert hat. "Der Mobilitätswandel in den größeren Städten hat bereits begonnen. Das Auto ist nicht mehr die heilige Kuh von einst und man nutzt es zunehmend statt es zu besitzen. Die Elektro-Mobilität löst die Erdöl-Ära ab und Gehen und Radfahren werden wichtiger", betont VCÖ-Expertin Bettina Urbanek.

Motorisierung sinkt

Die Aussagen basieren auf Daten zum Mobilitätsverhalten der größeren Städte Österreichs. In Wien sank der Auto-Anteil auf Alltagswegen seit 1990 von 40 auf 29 Prozent. 71 Prozent davon werden derzeit mit Bus, Straßenbahn, S-Bahn, U-Bahn, mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt. Entsprechend sank in Österreichs Hauptstadt auch der Motorisierungsgrad seit 2004 von 410 auf 394 Pkws pro 1.000 Personen, während der Wert für Gesamtösterreich noch bei 537 liegt. Ähnlich rückläufig ist der Trend in Graz und Innsbruck, und auch in Bregenz, Salzburg und Linz dominieren bereits die Auto-Alternativen.

Kostenmäßig bringt dieser Wandel Vorteile: Schon heute bezahlen Haushalte in Städten mit über 100.000 Einwohnern um 2.000 Euro pro Jahr weniger für Mobilität als in Orten unter 10.000 Einwohnern, zeigen die VCÖ-Daten.

Spritpreis und Verstädterung

Mit der auch in Zukunft anhaltenden Verstädterung wachsen die Herausforderungen an die Verkehrspolitik, zudem wird angesichts steigender Spritpreise die Ausfallsicherheit gegenüber Energiekrisen immer wichtiger. Hier schneiden Gehen und Radfahren am besten ab, doch auch Straßenbahnen und U-Bahn sind viermal effizienter und dank ihres Strombetriebes weitaus flexibler als das Auto. Gleiches gilt für den Flächenbedarf, bei der Pkw-Verkehr katastrophal abschneidet. "Wiens Innenstadt wurde vor der Automobilität-Ausrichtung gebaut. Die Verkehrsfläche pro Person beträgt hier 14 Quadratmeter, in den Außenbezirken jedoch 50", so Urbanek.

Die "Stadt der kurzen Wege" wird in der Verkehrsplanung somit immer wichtiger: Reduziert man Verkehrsbelastung und Parkdauer durch Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, Tempo-30-Regelungen und die Einrichtung von Fußgänger- und Begegnungszonen, so könne dies die Städte deutlich attraktiver machen und auch die Lebensqualität erhöhen, betont die Expertin. Den Pkw-Individualverkehr werde es in Städten auch künftig geben, doch immer mehr in Form des Carsharings.

Wandel braucht Gestaltung

Zur Beschleunigung des Wandels fordert Verkehrspolitik-Experte Markus Gansterer den massiven S-Bahn-Ausbau ins meist noch schlecht erschlossene städtische Umland. Pendlern sollte man zudem durch steuerfreie oder -begünstigte Tickets den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtern. Die Gestaltung des Zukunftstrends E-Mobilität müsse sich am Bedarf orientieren und sollte in der Infrastruktur für einen Zeitraum von mindestens

50 Jahren angelegt werden. "Dazu zählt auch, gesicherte Abstellflächen mit ausreichend Platz und Lademöglichkeiten zu schaffen", so Gansterer.

Für die Gestaltung des Wandels sind viele Politikbereiche zugleich nötig, betont VCÖ-Sprecher Christian Gratzer auf presstext-Anfrage. "Gegenläufige Trends, die wie etwa der Bau auf der grünen Wiese oder Einkaufszentren am Stadtrand nicht nachhaltig sind, brauchen Regelungen in der Raum- und Bauordnung. Bessert man hingegen die Nahversorgung, verkürzt dies die Wege." Auch die Vorschreibung von mindestens einem Pkw-Stellplatz pro neugebauter Stadtwohnung sei kontraproduktiv, da damit der Weg zum Pkw stets näher als zum öffentlichen Verkehr sei. Dass eine Lockerung funktioniert, zeige das Beispiel Zürich.

(Ende)

Aussender: presstext.redaktion
Ansprechpartner: Johannes Pernsteiner
Tel.: +43-1-81140-306
E-Mail: pernstener@presstext.com
Website: www.presstext.com