

12. Mai 2012
Profil

Gefährlicher Wahnsinn Auto

Das Auto – es ist laut, stinkt, frisst Platz und zerstört Leben. Jedes Jahr sterben weltweit über drei Millionen Menschen am Verkehr. Autofahren ist kein Grundrecht, sondern oft einfach nur verrückt. Dennoch ist die Debatte darüber schrill und hysterisch. Besonders in Österreich.

Von [Eva Linsinger](#) und [Edith Meinhart](#)

Er sah aus wie ein „Otto“, klein und weiß, so wie es sich für einen braven, deutschen VW Golf gezielte. Maria Vassilakou war 19, als sie die „Freiheit“ am Lenkrad spürte und sich „so richtig erwachsen“ fühlte. Wenn sie an ihr erstes Auto zurückdenken, können selbst grüne Spitzenpolitikerinnen sentimental werden.

Jeder fünfte Autobesitzer gibt seinem Fahrzeug einen Namen. Laut Autofahrerclub ÖAMTC rangieren aufgeladene Titulierungen wie „Rakete“, „Silberpfeil“ und „Baby“ in der Beliebtheitsskala ganz oben – gefolgt von prosaischen wie „Ferdl“ oder „Krax'n“.

Inzwischen steht Vassilakou dem Auto recht nüchtern gegenüber. Das hat auch damit zu tun, dass ihr die Emotionen um die Ohren rauschen, seit sie als Verkehrsstadträtin in Wien mit dem Thema befasst ist: „Für viele Menschen hat das Auto den Status eines Familienmitglieds, das sie gegen Angriffe von außen bis zum Äußersten verteidigen müssen.“

Die Erfahrung, dass die Waffen der Vernunft im Straßenkampf stumpf sind, teilt die grüne Vizebürgermeisterin mit Generationen von Verkehrspolitikern vor ihr. Im Moment wird gleich auf mehreren Verkehrsbaustellen erbittert gefochten: Pendlerpauschale, Gratisparken in Wiener Bezirken, Benzinpreis. „Freie Fahrt für freie Bürger“ – der Slogan der siebziger Jahre schwingt in fast allen Debatten mit, so als gäbe es nicht bloß ein grundsätzliches Recht auf - Mobilität, sondern ein Menschenrecht auf Fahren mit dem Auto.

Österreich ist ein Autoland. 530 Pkws kommen auf 1000 Einwohner, gerechnet vom Baby bis zum Greis. Mit diesem Motorisierungsgrad übertrifft Österreich selbst die klassischen Autoländer Deutschland oder Frankreich. 1995 lag das Land noch hinter Deutschland, seither stieg die Zahl der Autos viermal so stark wie die Bevölkerung. Höher ist die Pkw-Dichte innerhalb der EU nur in Zypern und Malta, wo es keine Eisenbahn gibt, und in Luxemburg und Italien. Sogar die USA weisen eine geringere Autodichte als Österreich auf.

Im Getöse der Auspuffe verhallen Argumente ungehört. Autos fressen enorm Platz: In Wien etwa 80 Prozent des Straßenraums. Auf der restlichen Fläche drängeln sich Straßenbahnen, Busse, Radfahrer, Fußgänger. Autofahren wird hoch subventioniert. Parken ist im internationalen Vergleich spottbillig: Um 179 Euro kann man in Amsterdam ein Monat lang parken, in Wien hingegen ein ganzes Jahr. Die Öko-Bilanz ist fatal: Autos sind laut, stinken und tragen zu einem erklecklichen Anteil dazu bei, dass Feinstaub- und andere Schadstoffwerte in der Luft bedrohlich klettern.

Der Verkehr ist weltweit einer der größten Klimakiller. Rund 23 Millionen Tonnen stieß der Verkehr im Vorjahr an Treibhausgasen allein im kleinen Österreich aus. Das entspricht einem Anteil von 30 Prozent an den CO₂-Emissionen. Fatal daran: Während die Industrie von Jahr zu Jahr weniger Schadstoffe in die Luft pustet, stieg der Beitrag des Verkehrs zur Klimakatastrophe seit 1990 um erschreckende 54 Prozent. Die Blechlawine auf den

heimischen Straßen ist einer der Hauptgründe dafür, dass Österreich die Kioto-Ziele meilenweit verfehlt.

Die politischen Prioritäten liegen woanders. „Neue Radwege bitte erst dann, wenn wir das Problem der Parkplätze gelöst haben“, fordert Ursula Stenzel, ÖVP-Politikerin und Bezirksvorsteherin der Wiener Innenstadt. Auto-Populismus hat Geschichte: Jahrzehntlang wurden Milliardensummen verbaut, um dem motorisierten Individualverkehr ein schnelles Durchkommen bis in die letzten Winkel der Republik zu ermöglichen. Für die Schiene blieb wenig übrig: 70 Prozent des Eisenbahnnetzes stammen noch aus der Monarchie. „Wir haben dem Autoverkehr über Jahrzehnte zu viel Augenmerk geschenkt“, seufzt Anton Heinzl, Verkehrssprecher der SPÖ im Parlament.

Das klingt nach resignativer Selbstkritik. Dass mehr Straßen mehr Autos nach sich ziehen ist eine Binsenweisheit. Dennoch werden Nebenbahnen der ÖBB seit Jahren gekappt. „In Österreich herrscht eine weitreichende, kaum hinterfragte Durchdringung des Alltags durch das Auto vor“, moniert Raumplaner Reinhard Seiß. Die Folge: Die Zahl der mit Pkws gefahrenen Kilometer stieg in den vergangenen zehn Jahren um zehn Prozent auf 51 Milliarden. Niemals fuhren, parkten und stauten in Österreich mehr Autos als heute: 4.513.421 waren es Ende des Vorjahrs. Nur in Wien verlieren Mercedes und Co ihre Aura als Statussymbol. Seit 2005 geht der Autobesitz leicht zurück.

Österreichweit werden 58 Prozent der täglichen Wege mit dem Auto zurückgelegt. Die meisten Fahrten wären vermeidbar: Jede zweite ist kürzer als fünf Kilometer – eine Distanz, die selbst für mäßig Sportliche locker mit dem Fahrrad zu bewältigen und für Elektroradler überhaupt ein Klacks wäre.

Das Rad hat in Österreich seine besten Zeiten noch vor sich: In Linz liegt der Radfahreranteil bei kümmerlichen fünf Prozent, in Wien bei sechs Prozent, und selbst Graz, wo 16 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, kommt an europäische Spitzenreiter wie Kopenhagen, das deutsche Münster oder das niederländische Groningen nicht heran, die alle bereits an der 40-Prozent-Marke kratzen.

Dabei radeln die Österreicher jährlich 2,2 Milliarden Kilometer und damit bereits doppelt so viel wie noch im Jahr 2000. Die mitunter nicht mehr als handtuchbreiten Fahrradwege quellen über, Konflikte mit Fußgängern häufen sich. Verkehrspolitiker drängen seit Jahren, Fahrräder endlich auf die normalen Fahrbahnen zu lassen. Dazu müsste die Benützungspflicht für Radwege abgeschafft werden. Doch die Änderung der Straßenverkehrsordnung scheiterte bisher am Einspruch der Bundes-ÖVP, die sich nicht damit anfreunden kann, dass Autofahrer die Straßen teilen sollen. Als die Wiener Grünen im Vorjahr eine halbe Stunde lang mit 2800 Radlern und Skatern über die Wiener Nordbrücke strampelten, veranstalteten Autofahrer ein wütendes Hupkonzert, und die „Kronen Zeitung“ wettete: „Blockieren und provozieren“.

A la longue lässt sich der Herrschaftsanspruch des Autos nicht aufrechterhalten, sagen Verkehrsplaner. Schon jetzt leben 5,4 Millionen Menschen in den neun Ballungsräumen Österreichs, Tendenz stark steigend. Bis zum Jahr 2030 wird das Umland Wiens um ein Fünftel mehr Bewohner zählen.

Ohne Verkehrssteuerung droht eine Autolawine. Gerd Sammer vom Institut für Verkehrsplanung an der Boku Wien rechnet vor, dass die Summe der zurückgelegten Pkw-Kilometer in 20 Jahren um bis zu 90 Prozent steigen könnte. Schon in den vergangenen 20 Jahren verdoppelte sich der Verkehr auf der meistbefahrenen Straße Österreichs, der Südosttangente. Täglich pendeln 417.000 Pkws nach Wien hinein und zurück – eine Blechschlange so lange wie die Strecke London–Wien. Morgens und abends.

Nun rächen sich die Sündenfälle vergangener Jahrzehnte. An den Stadträndern entstanden nicht nur Fliesen- oder Baumärkte, auch klassische Nahversorger wie Super- und Drogeriemärkte rückten an die Peripherie. 51 Prozent der Einzelhandelsflächen liegen in Gegenden, die nur mit dem Auto zu erreichen sind, analysiert Raumplaner Seiß: „In Deutschland sind es nur 17 Prozent. Das heißt, unsere Raumordnungspolitik fördert den Autoverkehr.“ Allein die Shopping City Süd nahe Wien verursacht jährlich 300 Millionen Pkw-Kilometer.

Damit nicht genug: Im Gegensatz zur hartnäckigen Mär, Autofahrer seien die „Melkkühe der Nation“, wird der Autoverkehr massiv subventioniert. Etwa durch die Pendlerpauschale, von der nicht Fabriksarbeiter, sondern vor allem Gutverdiener profitieren, die in den Speckgürteln der Städte ihren Traum vom (wohnbaugeförderten) Eigenheim im Grünen ausleben: 174 Millionen Euro, immerhin ein Fünftel der Pendlerpauschale, fließt an Menschen mit einem Jahreseinkommen von über 50.000 Euro. Öffi-Nutzer haben das Nachsehen. Als Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner laut darüber nachdachte, die Steuervorteile für Pendler sozialer und ökologischer zu gestalten, ging ein Aufschrei durch das Land.

„Beim Thema Auto setzt die Vernunft aus“, konstatiert Markus Gansterer. Der Verkehrspolitik-Experte beim ökologiebewussten Verkehrsclub VCÖ würde die Steuerzuckerln für Autos gerne hinterfragen: Firmenwagen etwa sind steuerbegünstigt und werden daher oft als Gehaltsbestandteil vergeben. Kein Wunder, dass inzwischen zwei Drittel der neu angemeldeten Autos in Wien Firmenwagen sind. Gansterer: „Das ist eine Verschwendung von Steuermitteln, die sich jährlich auf 600 Millionen Euro summiert.“ Auch Parken ist wohlfeil: Während in London eine Stunde Parken sechs Euro kostet, verlangt Wien ein Drittel.

Alles in allem ist der Autoverkehr für die Steuerzahler ein Defizitgeschäft: Pkws und Lkws zahlen laut VCÖ jährlich 6,5 Milliarden Euro Steuern, Abgaben und Maut. Dem stehen verursachte Kosten von 16,6 Milliarden Euro gegenüber. Laut VCÖ ist der Pkw-Verkehr nur zu 44 Prozent durch Steuern gedeckt, der Lkw-Verkehr zu 36 Prozent, wenn man etwa die Folgen für Klima und Gesundheit mit einkalkuliert.

Dabei herrscht in Österreich mehr als dicke Luft – und nichts passiert dagegen. Die CO₂-Emissionen des Lkw-Verkehrs verdoppelten sich seit dem Jahr 1990 auf rund sieben Millionen Tonnen. Der Grenzwert für Feinstaub wurde im vergangenen Winter in allen Städten überschritten – 53-mal etwa in Graz, 41-mal in Wien, 45-mal in Linz. Von Frankreich bis Deutschland werden die Zentren längst mit Umweltzonen geschützt.

Österreich hinkt hinterher, obwohl die EU mehrfach aufforderte, gegen die Gesundheitsgefahr vorzugehen. Der Grazer ÖVP-Bürgermeister Siegfried Nagl kämpft wacker für die Errichtung von Umweltzonen in der steirischen Landeshauptstadt. SPÖ, KPÖ, BZÖ, FPÖ, Wirtschaftstreibende, Kammern und Autoclubs boykottieren das Vorhaben, mit dem die schwarz-grüne Stadtregierung alte Diesel-Autos aus dem Zentrum verbannen will. Und das obwohl Erhebungen belegen, dass die Reduktion von Feinstaub die Lebenserwartung der Bewohner um ein Jahr erhöht.

Beim Lärm sieht es nicht viel besser aus. Laut Statistik Austria fühlen sich 40 Prozent der Österreicherinnen und Österreicher in ihrer Wohnung durch Lärm belästigt. Ärgernis Nummer eins ist der Verkehr. „Lärm ist ein gesellschaftliches Problem, das man nicht den Technikern überlassen darf“, sagt Peter Androsch, musikalischer Leiter von Linz 09 und Mitinitiator des Kulturhauptstadtprojekts „Hörstadt“. Er fordert, Verbrennungsmotoren nicht mehr in Ballungsräume hineinzulassen: „Das ist langfristig die einzige wirksame Maßnahme, um die Belastung zu reduzieren.“

An den Hauptverkehrsrouten wohnen die Einkommensschwächeren. Sie schlucken den Gestank und den Lärm jener, die es sich leisten können, in grüne Ruhelagen zu übersiedeln. Androsch bemüht sich seit Jahren, diese soziale Schieflage aufs Tapet zu bringen: „Wer arm ist, wohnt im Lärm.“ Ruhe und Stille avancierten am Immobilienmarkt zu begehrten Gütern, zumal Studien zeigen, dass selbst „leiser Lärm“ (unter 80 Dezibel) die Gesundheit schädigt, wenn man ihm ständig ausgesetzt ist. Kinder, die im Dauerlärm aufwachsen, können sich weniger gut konzentrieren, zeigen eine verzögerte Sprachentwicklung, schneiden in der Schule schlechter ab.

Weltweit sterben laut WHO jedes Jahr über drei Millionen Menschen an den direkten und indirekten Folgen des Verkehrs. Auf den heimischen Straßen werden jeden Tag – statistisch betrachtet – bei 96 Unfällen 125 Menschen verletzt und 1,4 Menschen getötet. In den vergangenen zehn Jahren sank die Zahl der Unfälle und Verletzten um ein Fünftel, die Zahl der Toten wurde beinahe halbiert. Das ist eine der raren guten Nachrichten von der Verkehrsfront und trotzdem kein Grund zum Frohlocken: Im Laufe des Vorjahres zählte die Statistik immerhin 45.025 Verletzte und 523 Tote. Und: Die Zahl der Unfälle mit Kindern unter 14 Jahren steigt.

Die Sicherheit auf den Straßen nimmt zu. Zentrale, aktuelle Probleme – Platz und Umwelt – bleiben ungelöst. Die Erfolge beim Biosprit hellen die Umweltbilanz nicht auf. Treibstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen machen zwar unabhängig vom Öl. Derzeit werden weltweit täglich 14 Milliarden Liter verbraucht, 60 Prozent davon säuft der Verkehr.

Doch es sei eine der „großen verkehrspolitischen Illusionen in Europa und den USA“ zu glauben, Autos würden „nachhaltig“, wenn man sie bloß mit Ethanol und Co befüllt, mahnt Professor Helmut Haberl, Leiter des Instituts für Sozialökologie der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt: „Die globalen Bioenergiepotenziale reichen bei Weitem nicht aus, um den gegenwärtigen Energiebedarf des Verkehrssektors zu decken, geschweige denn den künftigen.“ Die Hoffnungen auf eine Verringerung der CO₂-Emissionen erfüllten sich ebenfalls nicht: „Man kann es drehen und wenden, wie man will: Es muss uns etwas anderes einfallen als Biosprit.“ Da sind wir nun nicht viel weiter als im Mittelalter: Schon damals mussten sich die Menschen entscheiden, ob sie die vorhandene Biomasse an die Pferde verfüttern oder selbst satt werden wollten.

Das war lange bevor Pferdestärken zu jedermanns Konsumgut wurden. Historisch betrachtet wurden Straßen weder für den Massenverkehr noch für die Mobilitätsbedürfnisse der Einheimischen errichtet. Ab den 1930er-Jahren trieb Österreich ein Straßenbauprogramm voran, das vor allem die Förderung des Fremdenverkehrs im Auge hatte, wie Christian Klösch, Verkehrshistoriker im Technischen Museum, zu berichten weiß: „Man schielte damals auf den finanzkräftigen deutschen Automobilisten als Tourist. Darum wurden stets schöne Routen gewählt, vorbei an Seen oder auf den Großglockner. Auch in der Nazi-Zeit baute Deutschland Autobahnen und Österreich Aussichtsstraßen.“

Autos galten lange Zeit als Privileg der Wohlhabenden: Der Steyr 50, ab 1936 als österreichischer Volkswagen beworben, kostete 4500 Schilling. Das entsprach dem Jahresgehalt eines Universitätsprofessors. Erst ab Anfang der 1950er-Jahre wurden VW Käfer oder Puch 500 auch für Normalverbraucher erschwinglich. Damit explodierte auch der Verkehr. Auf der Wiener Ringstraße verzeichnete man zwischen 1949 und 1954 eine Steigerung an Autos um 176 Prozent. Die Stadtpolitiker gerieten in Panik und begannen, Fußgänger und öffentlichen Verkehr unter die Erde zu verbannen. Bei der Oper, beim Karlsplatz und beim Schottentor wurden großräumige Unterführungen gegraben. „Alles war dem Ziel untergeordnet, mehr Platz für Autos zu schaffen“, erzählt Andreas Weigl vom Wiener Stadtarchiv.

Man kann von Glück reden, dass nicht alle damaligen Pläne verwirklicht wurden: Der Donaukanal am Rand des ersten Bezirks etwa hätte der Mittelstreifen einer Stadtautobahn

werden sollen. Damit wäre ein zentraler Stadtraum zuasphaltiert worden, der heute zur urbanen Sandkiste mit Wasserblick mutiert ist. Im Sommer reihen sich dort Liegestühle an Strandbars und Bade- und Partyschiffe. Die Straßenbahn hingegen musste weichen. Bis Mitte des vorigen Jahrhunderts war Wien die Bim-Hauptstadt der Welt. 318 Kilometer erreichte das Schienennetz im Jahr 1930. Heute sind es nur mehr 172 Kilometer, weil ab den fünfziger Jahren viele Straßenbahnschienen weggerissen wurden, selbst mit mittlerweile 75 U-Bahn-Kilometern kann die Bundeshauptstadt nicht mehr an die glorreichen Zeiten der Schiene anschließen.

Grün-Politikerin Maria Vassilakou ist, frei nach Bruno Kreisky, wild entschlossen, „lieber einige 1000 vorübergehend vergräme Autofreunde in Kauf zu nehmen als einige 1000 asthmakranke Kinder“. Das heißt: Vorrang für Öffis, Radfahrer, Fußgänger.

Bisher beißt sie fast überall auf Granit. Beispiel Stellplatzpflicht: Seit der Nazi-Zeit ist es gesetzlich vorgeschrieben, zu neuen Wohnungen auch Parkplätze zu bauen. In Wien sind inzwischen 8,4 Quadratkilometer zugeparkt – das entspricht der Fläche der Bezirke 4 bis 8. „Das fehlt uns natürlich für Spielplätze, Schanigärten oder Radwege“, sagt Vassilakou. Dass die Neuverteilung des öffentlichen Raums mit „Schmerzen“ verbunden ist, wie sie sagt, ist milde formuliert. Die Wiener ÖVP hält das Gratisparken in Außenbezirken hoch, als gelte es, das Abendland zu retten. „Autofahrer werden gebrandmarkt“, wettet Manfred Juraczka, Obmann der Stadt-VP.

Was Autobesitzer dafür zahlen, 23 von 24 Stunden am Tag eine Tonne Blech und Stahl abzustellen, ist von den wahren Kosten freilich weit entfernt. Der streitbare Verkehrsplaner Hermann Knoflacher würde die Platzversteller gar mit 800 Euro zur Kasse bitten. Im Monat, wohlgemerkt. Sein Kalkül: „Ein Quadratmeter in einem vierstöckigen Wohnhaus in der Stadt kostet zehn Euro Miete. Kalkuliert man einen Parkplatz wie ein einstöckiges Haus, kommt man auf 40 Euro pro Quadratmeter, die ein Parkplatz kosten müsste.“

Die Autohersteller leisteten zur Bewältigung der urbanen Platznot bisher eher fragwürdige Beiträge. Fast alle gängigen Modelle wurden im Laufe der Jahrzehnte größer, breiter und länger. „Als der erste Golf in den siebziger Jahren herauskam, war er so klein wie heute ein Polo. Autos werden immer größer, das zieht sich durch alle Automarken, und die Gründe dafür sind eigentlich unerfindlich“, erzählt Peter Pisecker, Autojournalist und Chefredakteur des ÖAMTC-Magazins „Auto Touring“. Die paar Zentimeter mehr bei jedem Nachfolgemodell führten dazu, dass es auf den Normparkplätzen in Wohnanlagen und Garagenhäusern inzwischen recht beengt zugeht.

Während die Autos schneller wurden, wandelte sich die Einstellung dazu im Zeitlupentempo. Oliver Schmerhold, seit Anfang 2011 Generalsekretär des Automobilclubs ÖAMTC, hat sich eine „behutsame Öffnung für alle Mobilitätsformen“ vorgenommen, sprich: Den rund 1,8 Millionen ÖAMTC-Mitgliedern soll sanft nahegebracht werden, dass es neben dem eigenen Wagen noch andere Möglichkeiten der Fortbewegung gibt. Er selbst zählt zur Gruppe der „situativen Entscheider“ – so bezeichnet eine ÖAMTC-Online-Erhebung (3000 Befragte über 15 Jahren) jene urbanen Autobesitzer, die auch mal das Rad oder die U-Bahn nehmen. Mit 20 Prozent rangieren sie im Ranking der Mobilitätstypen hinter den „Traditionalisten“ (26 Prozent), die am Land leben und das Gefühl haben: „Ohne Auto bleibe ich über.“ Nur mehr jeder Zehnte gilt laut ÖAMTC-Studie als „Autofan“.

Der Befund ist mit Vorsicht zu genießen. Bei direkten Befragungen betrachtet das Gros der Autobesitzer ihren fahrbaren Untersatz als schnödes Mittel, um von A nach B zu gelangen. Die Ausgaben für Wunschkennzeichen, Ledersprays, Heckspoiler und Alufelgen sprechen eine andere Sprache.

Auch der Boom an Sport Utility Vehicles im dicht bebauten Stadtgebiet entspricht eher Statusgelüsten als praktischen Überlegungen. Begonnen hat es mit „echten“ Geländewagen

für Jäger und Pferdezüchter. Als Städter in Safarihosen und Militärhemden anfangen, Range Rover cool zu finden, kamen Modelle auf den Markt, die zwar aussahen, als könnte man damit durch die Landschaft pflügen, aber so bequem waren wie Stadtlimosinen. Sie hießen Sport Utility Vehicles, weil man Surfbretter und Golfschläger mit einer lässigen Handbewegung hineinwerfen konnte.

Der Immobilienmakler Felix K. ist stolz auf seinen Kia Sportage. Wuchtig und breiträdrig steht der schwarze Geländewagen in der Josefstädter Straße im achten Wiener Gemeindebezirk, einen Steinwurf vom Büro des braun gebrannten 44-Jährigen entfernt. Dass das Auto gut und gerne zwölf Liter auf hundert Kilometer schluckt, stört Felix K. nicht – trotz steigender Benzinpreise: „Auf alles will man auch nicht verzichten.“ Etwas verlegen wischt er über die Staubschicht, die sich auf den Lack gelegt hat, bevor er für ein Foto mit seinem Prunkstück posiert. Felix K. ist nicht der einzige Geländewagenfahrer in dem wohlhabenden Innenstadt-Bezirk: Jedes fünfte der 2011 in der Josefstadt neuzugelassenen Autos ist ein so genanntes Sport Utility Vehicle (SUV), mehr als in allen anderen Stadtteilen. Dabei gibt es im flächenmäßig kleinsten Stadtteil Wiens verkehrstechnisch alles – U-Bahn, Bus, Straßenbahn, Gratis-Leihräder – außer Parkplätze: Mit insgesamt zwei Hektar verfügt die Josefstadt über die kleinsten Parkflächen der Stadt. Bezirksvorsteher Heinz Vettermann (SPÖ), selbst ein autoloser Öffi-Nutzer, erklärt sich die absurd vielen SUV-Fahrer so: „Zum einen ist das Auto sicher ein Statussymbol, zum anderen haben viele Anwohner Zweithäuser am Land, womit sie ihren Geländewagen rechtfertigen.“

In der Innenstadt der kolumbianischen Metropole Bogotá wäre K.s urbanes Accessoire inzwischen fehl am Platz. Dort wurde die 24 Kilometer lange, von Baumalleen gesäumte Stadtautobahn zur Flaniermeile für Fußgänger und Radfahrer. Zu verdanken ist der Anblick, bei dem sich Auswärtige zunächst einmal die Augen reiben, Ex-Bürgermeister Enrique Penalosa. Er nützte seine Amtszeit zwischen 1997 bis 2000 dafür, autofreie Zonen, Gehsteige, Radwege und Busspuren zu errichten, wo früher Autos parkten.

Vielleicht sollte die Grüne Vassilakou in Bogotá ein wenig Kühnheit tanken.

Mitarbeit: Franziska Dzugan

Link zum Online-Artikel:

<http://www.profil.at/articles/1219/560/327649/gefaehrlicher-wahnsinn-auto>