

Die Autobahn als Sackgasse

Immer mehr Menschen pendeln und legen dabei immer längere Strecken zurück. Das zeigt eine Studie des Verkehrsplaners Harald Frey. Er vermisst eine Debatte über die Ursache dafür: den Bau von Autobahnen und die damit einhergehende Zersiedlung



foto: apa/dpa/frank may

Verkehrsplanung läuft laut Harald Frey in die falsche Richtung.

Bußwald, Projektleiterin der Forschungsinitiative zersiedelt.at recht. Wenn in Österreich über Zersiedlung gesprochen werde, dann, so Bußwald, meist nur über den Aspekt des Pendelns.

Achtmal schneller unterwegs

Frey meint, man sollte sich vielmehr dem "steigenden Geschwindigkeiten im Verkehrssystem" und dessen Folgen widmen - also dem Bau immer schnellerer Straßen; heutzutage sei man achtmal schneller unterwegs als in den 1950ern. Arbeitsplätze und Infrastruktur verlagern sich daher in Ballungsräume. Viel Fläche und Energie wird verbraucht, Abgas- und Lärmbelastung nehmen zu, soziale Kontakte aber ab.

Außerdem kommt es zu schweren Unfällen: Diese Woche machte die Arbeiterkammer Niederösterreich darauf aufmerksam, dass obwohl die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle

Wien - Die Mehrheit der Österreicher pendelt zur Arbeit. Und ihre Zahl steigt weiter. Während die dafür aufgewendete Zeit über die Jahrzehnte konstant geblieben ist, wird die zurückgelegte Strecke länger. Seit 1971 hat sie sich auf durchschnittlich 20 Kilometer mehr als verdoppelt. Darauf machte am Mittwoch Verkehrsplaner Harald Frey von der Technischen Universität Wien aufmerksam. Die Plattform ["Zukunft statt Autobahn"](#) hatte ihn zu einem Pressegespräch geladen, in deren Rahmen Frey seine Studie "Autobahnen und Schnellstraßen als Motor der Zersiedelung" vorstellte.

Einige Bundesländer in Österreich diskutieren angesichts der wachsenden Pendlerschar und der steigenden Kosten die Einführung einer neuen Form der Pendlerhilfe. Niederösterreich will ab 2013 - kommenden März stehen dort Landtagswahlen an - den Pendler-Euro einführen. Anspruch auf die Unterstützung soll bereits ab 20 Kilometern (bisher 25) bestehen, und sie soll kilometergenau erfolgen.

Für Frey stellen derartige Überlegungen lediglich ein Befassen mit den "Symptomen der Zersiedelung" dar. Darin gibt ihm Petra

von 2002 bis 2010 um 42 Prozent abgenommen hat, die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Pendler nur um knapp ein Viertel gesunken ist.

Lokale Infrastruktur verschwindet

Der Bau von Schnellstraßen geht Hand in Hand mit der Zersiedlung, diese wiederum mit geografischen Konzentrationsprozessen im Wirtschaftsbereich: In kleinen Gemeinden sperren Geschäfte, Postämter und Gasthäuser nacheinander zu. Die Bevölkerung wächst lange nicht mehr so stark wie die Siedlungsfläche, also jene Quadratmeterzahl, die pro Österreicher verbraucht wird: Frey beziffert sie mit 524 Quadratmeter pro Person. 2023 Quadratkilometer in Österreich - rund die halbe Fläche des Burgenlands - sind laut Umweltbundesamt nur für Verkehr verbaut.

Den Gemeinden entstehen durch die Zersiedlung Kosten beim Ausbau der Straßen und Kanalisation und in der Folge bei ihrer Erhaltung. Trotzdem sähen die Bürgermeister in den meisten Fällen den Vorteil, der durch Zuzug entsteht, nämlich höhere Einnahmen durch Kommunalabgaben, so Frey. Zehn Prozent der Gemeindeausgaben fallen ihm zufolge für die Straßenerhaltung an.

Es müsse künftig Sanktionen für zu hohen Flächenverbrauch geben, fordert der Planer. Länder müssten Gemeinden sanktionieren und der Bund müsse über die Länder wachen. Derzeit liegt die Raumplanung in Österreich weitestgehend in der Hand der Bürgermeister.

Keine neuen Schnellstraßen

Die Forderung des Verkehrsplaners: Keine neuen Schnellstraßen errichten. "Autobahnen bringen nur noch mehr Leute auf die Straße." Das sei beispielsweise im Raum Stockerau geschehen. Als die A22 errichtet wurde, sei die Zahl der Öffi-Benutzer drastisch gesunken. "Ins Auto bringe ich die Leute schnell, zurück in die Öffis nur schwer", sagt Frey. Dasselbe sei im Raum Mistelbach mit Eröffnung der Nordautobahn (A5) passiert. Beim geplanten Weiterbau der Wiener Außenringautobahn S1 sei Ähnliches zu erwarten.

Frey geht noch weiter: Schnellstraßen sollten rückgebaut werden. Was utopisch klingt, wurde in Südkoreas Hauptstadt Seoul Realität: Eine 5,8 Kilometer lange Autobahn mitten durch die Stadt hätte saniert werden müssen, 2002 entschied sich der Bürgermeister aber für einen Abriss. Stattdessen wurde das Busnetz ausgebaut.

Eine interessante Entwicklung lässt sich auch in und um Wien beobachten: Seit den 1970er-Jahren stieg die Bevölkerungszahl lediglich in den Außenbezirken und im Speckgürtel. Seit 2001 wächst sie auch wieder in den Bezirken innerhalb des Gürtels. Der Grund: Der Ausbau von Öffis und parallel dazu ein Knappwerden der Straßenkapazitäten in die Außenregionen der Stadt, meint Frey. (Gudrun Springer, DER STANDARD, 13.9.2012)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1345166965803/Die-Autobahn-als-Sackgasse>