

Dr. Emil HOCEVAR  
Am Göra 5  
A-5580 Tamsweg  
Tel. und Fax 0043/6474/6070

## Stellungnahme zur Mitteilung der Kommission

### “Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“

Als Initiator und Koordinator der seit 20 Jahren bestehenden NGO “Arbeitskreis öffentlicher Verkehr; Tälerbus Lungau, Murau, Nockberge“ möchte ich dem Aufruf zur Teilnahme an der Konsultation zu den 94 Punkten der Mitteilung folgen und die folgenden Stellungnahmen abgeben. Wir sind seit den 80er Jahren bemüht, ein inneralpines alternatives Verkehrssystem aufzubauen und können seit 1989 auf konkrete Umsetzungsergebnisse verweisen (vgl. FGM-Studie “Abgasfrei mobil 2002“, [www.fgm-amor.at](http://www.fgm-amor.at)).

Punkt 15: Die massive Umweltrelevanz des Verkehrswesens mit weiterhin starken Steigerungsraten wird hier klar dargestellt.

Punkt 18: Dramatisch ist die Fossilenergieabhängigkeit des Verkehrswesens (hier mit 97% angegeben, obwohl es längst technisch ausgereifte 0-Emissions-Lösungen gibt).

Punkt 25: Die Notwendigkeit dieser Trendwende ist seit Jahrzehnten bekannt; bisher fehlte jedoch der politische Umsetzungswille.

Punkt 26: Bei Straßen im Bereich von Industriezonen stellt sich oft schon die Frage: Verkehrsrestriktionen oder Industrieabsiedelung, um die Grenzwerte einhalten zu können! Gibt es ein überzeugenderes Argument für die Trendwende?

Punkt 28: Allein die Preispolitik ist für eine Trendwende zu schwach; die Trendwende erfordert höchste politische Intelligenz und entschiedenstes Engagement!

Punkt 33: Für dieses Problem gibt es eine schon klassische konkrete Lösung, nämlich das “Modell Karlsruhe“. Einige deutsche und französische Städte versuchen es zaghafte zu kopieren. Die Einrichtung solcher Systeme müsste aber viel entschiedener gefördert werden!

Punkt 36: Es gibt ein leistungsfähiges 0-Emissions-Verkehrssystem zumindest für Berg- und Flussregionen: die wasserkraftgespeiste elektrische Eisenbahn mit verschiedensten Anforderungsprofilen von der Hochleistungsbahn bis zu elektrischer Lokalbahn, Straßenbahn und Obus. Die Schweiz hat dieses System perfekt ausgebaut. Es ist schade, dass diese Schweizer Errungenschaft bisher in der EU immer etwas unterbelichtet war. Dieses System sollte von der EU viel gründlicher studiert und ED-weit nachgeahmt werden, anstatt Milliardensummen in Hochleistungsstraßen zu stecken. Gerade in Osteuropa verkommen dzt. viele km elektrischer Eisenbahn, die zu nutzen wären, statt in Hochleistungsstraßen zu investieren.

Punkt 41: Die Hebung der Straßenverkehrssicherheit ist ein höchst kostenintensives Unterfangen. Mit der entschiedenen Verkehrsverlagerung auf die Schiene vor allem auch in Osteuropa, wo aus der kommunistischen Zeit noch ein gutes Netz vorhanden ist (was jetzt zu

zerfallen droht), könnte viel mehr Sicherheit gewonnen werden als mit dem dzt. überhitzten Straßenausbau, dessen Unfallbilanz erschreckend ist.

Punkt 43: Hier wurde wohl Ursache mit Wirkung verwechselt. Mehr ÖV-Angebot (vgl. Karlsruhe) bringt mehr Frequenz und mehr Sicherheit!

Punkt 47: Hier ist wohl die Frage, ob es sich um Straßen- oder Schienennetze handelt. Nach unseren Erfahrungen werden Unfallhäufigkeit und Staus nach Straßenausbauten nur kurzfristig verringert, nehmen mittelfristig aber wieder zu!

Punkt 48/49: Es gilt nach wie vor, dass das Verkehrssystem "Light Railway" (vgl. Karlsruhe) mit Abstand die besten technischen Möglichkeiten für Ressourcenverbrauch (90% Energieausnutzung gegen 30% beim Verbrennungsmotor), Emissionen (0 Abgase, wenig Lärm) und wenig Platzverbrauch aufweist und bei Kombination mit Strom aus Wasserkraft auch keine endlichen Ressourcen erfordert. Eine Kooperation mit aufgeschlossenen EVUs (die genug Geld haben) ist bei Planung und Umsetzung hilfreich.

Punkt 51: Die technologische Lösung für nachhaltigen, energieeffizienten Verkehr ist da (Schiene). Sie muss nur in viel größerem Maßstab eingesetzt werden. Die Straße muss wieder auf ihre Zubringerfunktion zur Schiene reduziert werden; in jener (Kurzstreckenverkehr) sind dann auch energieeffiziente elektrische Straßenfahrzeuge möglich und sinnvoll. Also: Nicht von technischen Wundern träumen, sondern das Mögliche umsetzen!

Punkt 55: Anreize zur Nutzung energieeffizienter Verkehrsträger sind überfällig! Auch die versteckten Subventionen und Folgekosten des Straßenverkehrs müssen endlich transparenter werden.

Punkt 57: Diese Entscheidungen müssen sich wohl an der Nachhaltigkeit des Verkehrssystems orientieren, bis endlich korrekte Preissignale möglich sind (die es dzt. nicht gibt).

Punkt 65/66: Es dürfte z.B. nicht möglich sein, dass der Bevölkerung gegen ihren Willen ein Schnellstraßenprojekt um 1,2 Milliarden Euro aufoktroiert wird, während für Maßnahmen zur Einrichtung eines energieeffizienten Bahnbetriebes 25 Millionen Euro einfach nicht aufzutreiben sind! (Murtal-Schnellstraße S36/37)

Punkt 74: Die Internalisierung externer Kosten sollte schon längst umgesetzt sein - wer verhindert das??

Punkt 77: Bei einem derart krassen Missverhältnis (97% des Verkehrs aus Fossilenergie mit 30% Wirkungsgrad, und nur ein kleiner Rest aus nachhaltiger Energieversorgung (Wasserkraft) mit 90% Wirkungsgrad) ist eine Bevorzugung einer bestimmten bewährten Technologie nicht nur nicht unbillig, sondern absolute Notwendigkeit für eine Verkehrspolitik in Richtung mehr Nachhaltigkeit!

Punkt 84: Wie die Abstimmungen zum Projekt Bahn+Bus 2000 in der Schweiz gezeigt haben, wollen die Bürger sehr wohl ein nachhaltiges Verkehrssystem. Man muss sie nur lassen! Die Diskussion über die S36/37 im EU-Land Österreich zeigt, dass staatliche Planungen immer noch extrem straßenlastig sind.

Punkt 88: Für das Problem der Ballungsräume gibt es eine klare Lösung; Modell Karlsruhe. Dieses und seine Nachfolgeprojekte gehören zur Norm erhoben und entschieden für viel weitreichendere Anwendungen gefördert.