

Auszug aus **Wurzelwerk** bei **Context XXI**

(<http://contextxxi.org/manifest-16565.html>)

erstellt am: 29. März 2024

Datum dieses Beitrags: November 1981

Manifest

■ HUBERT MAIERWIESER

Univ.-Doz. Dr. Bernd Lötsch, Leiter des Instituts für Umweltwissenschaften, erarbeitete ein Manifest für den Österreichischen Naturschutzbund und andere, denen ein menschenwürdiger Fortschritt am Herzen liegt, das konkrete Maßnahmen und alternative Politik in den Bereichen Verkehr, Stadtplanung, Wohnbau und Umweltschutz beinhaltet. Obwohl dieses Manifest (veröffentlicht am 24. Oktober 1981) mit „Stadtökologie als Politik“ betitelt ist, tritt nie der Eindruck auf, daß das Gesagte der einseitigen Perspektive eines idealistischen Umweltschützers, entspringt. Die Umweltgestaltung nach ökologischen Prinzipien, die sich im Endeffekt als ökonomisch herausstellt, zeigt sich vielmehr als einzig mögliche Zukunftschance, wenn wir nicht an der vielschichtigen Krise der Stadt zugrunde gehen wollen.

Ein Grundübel unserer Stadt stellt das wachsende Verkehrsaufkommen mit all seinen Folgeerscheinungen dar. Der Flächenfraß für den Verkehr, die enorme Abgas- und Lärmbelastung lassen die Vorteile des angeblich so angenehmen Individualverkehrs als vernachlässigbar klein erscheinen. — Zur Illustration einige Fakten: Chronische Atemwegkrankungen bei Kindern, Fälle von Lungenkrebs, usw. steigen rapid an, ein dreistündiger Aufenthalt an einer stark frequentierten Straße läßt bei Ihnen den Blutbleiwert auf das Doppelte steigen, die Lärmbelastung im städtischen Kernbereich und an Durchzugs- und Ausfallstraßen nimmt medizinisch nicht tragbare Ausmaße an, über ein Drittel des Stadtgebietes besteht aus Verkehrsflächen.

Dr. Lötsch bringt in überzeugender Art die einzelnen Gründe und Zusammenhänge der umwelthygienischen Verödung und der sinkenden Lebens- und Wohnqualität in der Stadt. Vor allem eine Trennung von Spezialbereichen — Wohnen, Arbeiten, Erholen und Verkehr — führt zu einer Eskalation des Verkehrsaufkommens. Der Lösungsvorschlag von Dr. Lötsch sieht, vereinfacht gesagt, folgendermaßen aus: Orientierung an relativ kleinen, gewachsenen Stadtstrukturen, der Mensch muß in seiner engeren Umgebung nach Möglichkeit seinen Arbeitsplatz, auf alle Fälle aber seinen Erholungsraum und Erlebnisbereich vorfinden. Das Bild und der Charakter einer Stadt hinaus ins Grüne zu fahren. Dabei hat sich das Prinzip der Fußgängerzonen in historischen Altstadt- und pulsierenden Citybereichen bewährt, unter anderem auch kommerziell. So heißt es zur Stadtfucht und zur Stadtbildgestaltung treffend: „Man braucht das Auto, um der Unwirtlichkeit, dem Lärm und der Luftverschmutzung heutiger Großstädte zu entfliehen. Das Auto ermöglicht diese Flucht — es hat sie aber auch erst notwendig gemacht. Und „Wenn eine Stadt in Ordnung ist, wird sie zum Liebesobjekt ihrer Bürger.“

Zu der oben angedeuteten menschengerechteren und besseren Gestaltung der Stadt im Hinblick auf höhere Lebensqualität bieten sich folgende Ansätze an. Einem halben Jahrhundert gedankenloser Stadterstörung für das Auto muß bewußte Stadtgestaltung gegen das Auto folgen. Durch städteplanerische Maßnahmen (für Autos nicht befahrbare Grünstraßennetze, Sackgassen, Wohnschutzzonen und diverse Einrichtungen, die den

Durchzugs- und Fließverkehr behindern) muß der Gebrauch des Autos im innerstädtischen Verkehr unattraktiv und unrentabel werden. Als Alternative zum Auto bietet sich dann unweigerlich das Fahrrad an, das hinsichtlich der Anspruchslosigkeit, dem Wirkungsgrad und der Vielseitigkeit wohl genialste Fortbewegungsmittel. Auf dem Fahrrad kann sich der Mensch 3-4 mal schneller fortbewegen, doch er verbraucht dabei 5 mal weniger Energie als zu Fuß. Das Fahrrad, lautlos, abgasfrei und energiesparend, ist in der Ebene auf Distanzen bis 8km konkurrenzfähig. Für die Situation von Wr. Neustadt bedeutet dies, daß eine erhöhte Verwendung des Fahrrades die Verkehrsbelastung in unserer Stadt massiv eindämmen kann, denn 70% der Stadtfahrten mit dem Auto sind ohnehin unter 6km. Um diesen begrüßenswerten Trend zum Fahrrad zu ermöglichen, heißt es für die kommunalen Stadtplaner: Stopp des Ausbaus kostspieliger Verkehrsstrassen für den Umweltzerstörer aus Blech, dafür Ausbau von Radwegen, die das Radfahren sicherer machen. Ein vom Rad dominierter innerstädtischer Verkehr ist bei weitem nicht so gefährlich und hektisch wie Autoverkehr, und Wege für Fahrräder sind nicht so großflächig. Dazu heißt es:

Wir räumen den Autos alles aus den Weg — besonders Bäume —, dabei ist nachweislich noch nie ein Baum auf ein Auto losgegangen.

(In Wien sind seit 1950 über 30.000 Alleebäume Straßenerweiterungen zum Opfer gefallen). Weitere Gründe für das Fahrrad: Auf der Abstellfläche eines Autos (25qm, ca. so groß wie die durchsch-

nittliche Wohnfläche pro Kopf) können 15 Fahrräder abgestellt werden, 30 Fahrräder pro Auto ist die Flächenrelation beim Fahren. Weiters ist das Zurücklegen innerstädtischer Strecken mit sinnvoller Bewegung in atembarer Luft die billigste Vorsorgemedizin.

In diesem Zusammenhang möchte ich einen Textauszug bringen, der anschaulich die Widersprüchlichkeit unserer Lebensverhältnisse vor Augen führt.

Während ganze Industrien davon leben,

Bewegung überflüssig zu machen, profitiert eine aufstrebende Fitnessbranche davon „überflüssige Bewegung“ zu machen — vom Home-Trainer bis zum Rudergerät. Endpunkt einer perversen Entwicklung: Ärztlich verordnetes „Auf-der-Stelle-Treten“ am Fahrradsimulator im Badezimmer — wie eine degenerierte Labormaus im Blehrad.

Wird fortgesetzt.

Lizenz dieses Beitrags

CC by
Creative Commons - Namensnennung

Beachten Sie auch:

- **Manifest/II**
Univ.-Doz. Dr. B. Lötsch für den Österreichischen Naturschutzbund
(<http://contextxxi.org/manifest-i-i.html>)