

Hermann Knoflacher

Transitverkehr

Einleitung:

Mit Blasmusik und Schützenfesten feierte Tirol unter seiner damaligen politischen Führung nicht nur die Eröffnung der "Europabrücke", sondern auch die Festigung der Brenner- und Inntalautobahn. Jahrhundertlang war der Verkehr eine wichtige Einnahmequelle der Bergbevölkerung, mußten doch sämtliche Reisenden mehrfach im Gebirge übernachten, für die Ortskenntnisse der örtlichen Bevölkerung und für die Zughilfen bei den Fuhrwerken ordentlich bezahlen. Man hatte über einen langen Zeitraum nur positive Erfahrungen mit Verkehr. Je mehr Verkehr – umso reicher wurde man. Schließlich haben fast alle Städte in Europa ihren wirtschaftlichen Reichtum dem Verkehrssystem zu verdanken. Alle 30 bis 40 Kilometer mußten die Fuhrwerke angehalten werden, um zu übernachten. Dabei ergab sich vielfache Gelegenheit zum Handel. Wo sich diese Verkehrswege überschneiden, entstanden bald blühende Siedlungen. Wäre man klug gewesen, hätte man aus dieser Erfahrung die richtige Lektion gelernt, nämlich: Jede Art von Verkehr stiftet nur dort wirtschaftlichen Nutzen, wo die Fahrzeuge längere Zeit anhalten, Waren ein- und ausgeladen werden, Menschen ein- und aussteigen, übernachten und mit den lokalen Strukturen eng in Kontakt kommen. Überall wo sich das Verkehrssystem bewegt, gibt es nur negative Auswirkungen. Je schneller sich die Verkehrsmittel bewegen, umso größer sind diese. Dies hat man nicht begriffen. Es gibt heute noch genügend Verkehrsexperten, Verkehrspolitiker und Verkehrsökonomien, die diese Binsenweisheit nicht verstanden haben und glauben, durch eine Beschleunigung von Verkehrssystemen und den Abbau von Haltestellen, wirtschaftliche Effekte erzeugen zu können. Wer hat jemals schon gesehen, dass Menschen aus dem fahrenden Auto oder den Zügen ihr Geld beim Fenster hinauswerfen?

Der Automobilverkehr hat völlig andere Gesetze als der alte Fuhrwerksverkehr. Die Geschwindigkeiten sind um das 10 bis 30-fache angestiegen. Damit sind die Entfernungen zwischen den Haltepunkten um das gleiche Maß größer geworden. Bekanntlich kann durch Geschwindigkeitserhöhung im Verkehrssystem keine Zeit gespart werden. Es entsteht nur eine Verlängerung der Wege, weil sich die Strukturen ändern. Jede Geschwindigkeitserhöhung führt daher unweigerlich zur Zentralisierung einerseits, und zur Zersiedelung andererseits.

Übermäßiger Transitverkehr ist daher eine logische Konsequenz der Geschwindigkeitserhöhung im System und der zu geringen Transportkosten. Man zahlt für schnelle Systeme viel zu wenig. Auf der Strecke bleiben zwangsläufig die kleinen Strukturen in den Alpen. Paradoxe Weise gibt es in Österreich noch genug führende Politiker, Experten und Wirtschaftsfachleute, die sich von einer Beschleunigung des Systems eine wirtschaftliche Stärkung erwarten. Diese Annahme ist ebenso schlüssig wie jene des Greißlers, der sich von einer raschen Verbindung von seiner Ortschaft zur nächsten Stadt eine Stärkung seiner wirtschaftlichen Position erwartet. Die Greißler sind in der Zwischenzeit weitgehend ausgerottet worden, Politiker die das Gleiche behaupten und damit die kleinräumige österreichische Wirtschaft ruinieren, werden immer noch gewählt und Experten bezahlt, sehr häufig von jenen Großstrukturen, die natürlich die Gewinner sind.

Österreich ist aber auch der Verursacher des europäischen Nord-Süd-Transits. Es läßt sich statistisch nachweisen, dass mit dem Lückenschluß der Autobahn zwischen Deutschland und Italien die europäischen Frächter von der Schiene und dem Schiff auf die Straße umgerüstet haben. Ab 1972, dem Zeitpunkt der Fertigstellung der Inntal und Brennerautobahn, tritt eine überproportionale Zunahme des LKW-Frachtverkehrs in Nord-Süd-Richtung auf, bei gleichzeitigem Einbruch des Wachstum auf der Schiene. Ja sogar der Schiffsverkehr leidet darunter.

Folgen des Transitverkehrs:

Die Folgewirkungen des Transitverkehrs in den Alpen sind erheblich. Von den anderen EU-Mitgliedsländern, insbesondere den vom Transitverkehr profitierenden Holländern, wird den Österreichern immer vorgehalten, sie mögen sich doch nicht so aufregen, wäre doch der LKW-Verkehr auch in Holland auf vielen Autobahnen wesentlich stärker als im Inntal. Dies stimmt tatsächlich. Auf holländischen oder norddeutschen Autobahnen gibt es LKW-Verkehrsbelastungen die das dreifache und mehr der Inntal und Brennerautobahn ausmachen.

Nur es gibt zwei wesentliche Unterschiede:

Die Lärmbelastung im Flachland ist fast vernachlässigbar: Auf einer wesentlich stärker mit LKW befahrenen Autobahn ist nach ungefähr 400 bis 500 m Entfernung kaum mehr eine Lärmbelastung gegeben. Der gesamte Lebensraum zwischen den Autobahnen ist, bis auf den schmalen Streifen, nach wie vor in seiner hochwertigen Qualität erhalten. In den Tallagen breitet sich hingegen der Lärm entlang der Talflanken mehr als zwei Kilometer weit aus bis er auf jenen Wert absinkt, der im Flachland schon nach 400 m erreicht wird. Die Ursache dafür ist einerseits die Bodenabsorption im Flachland und die viel schwächer wirksame Luftabsorption in den Alpen. Innerhalb dieser zwei Kilometer befinden sich aber 100% des Lebensraumes der Alpenbevölkerung. Der Lebensraum eines Tales wird daher durch eine einzige Schnellstrasse akutisch völlig ruiniert, sowohl für die Bevölkerung, wie auch für den Tourismus, oft einer der wichtigen Einnahmequellen der lokalen Bevölkerung. Man hat sich daher mit diesem Verkehrssystem den Ast abgesägt auf dem man eigentlich blühen und sich entwickeln wollte.

Die Abgasbelastungen:

Im Flachland sind zwar ebenso merkbar, besonders bei Seitenwind können die Abgase einer Zone bis zu 6 km links oder rechts der Autobahn je nach Windrichtung erreichen, jedoch ist die Luftbewegung in der Regel im Flachland stärker als in den oft windstillen oder durch Inversionswetterlagen belasteten Tälern. Damit wird die Luftqualität in den Tälern durch eine Autobahn wesentlich stärker in Mitleidenschaft gezogen und erreicht insbesondere in einer Höhe von etwa 800 m, bei Inversionswetterlage, ihre "giftigste Konzentration". Giftig werden die Abgase oder ihre Produkte sehr häufig erst durch die Sonneneinstrahlung und die chemischen Umwandlungsprozesse, die eintreten, nachdem die chemischen Substanzen den Auspuff verlassen haben. Damit sind ehemalige Reinluft- und Kurgelände in der Zwischenzeit zur Abgashöhle geworden, während ehemalige Industriegebiete in Deutschland in der Luftqualität wesentlich verbessert werden konnten.

Wer sich heute in reiner Luft erholen will darf zum Beispiel nicht an den Wörthersee fahren, da der Wörthersee im engeren Einzugsgebiet der Abgasfahnen der Wörtherseeautobahn liegt. Das Villacher Becken hat durch den Autobahnbau viel an Attraktivität für den Tourismus verloren.

Der Rückgang im Kärntner Tourismus ist nicht zuletzt auf die Zerstörung dieser wunderbaren sensiblen kleinräumigen Landschaften durch diesen rücksichtslosen Straßenbau zurückzuführen. Und es gibt immer noch Politiker die nicht in der Lage sind, die Wirkungsmechanismen dieses technischen Verkehrssystems auch nur in den Ansätzen zu verstehen. Ohnehin hat die Verkehrslawine schon genügend Schaden in österreichischen Tourismusorten und den Lebensräumen der Bevölkerung sowie der österreichischen kleinräumigen Wirtschaft angerichtet – die Politiker sind immer noch daran die letzten Lücken in dem Netz, in welchem die österreichische Wirtschaft gefangen und zugrunde gerichtet werden soll, zu schließen, damit sich der europäische Autoverkehr hemmungslos durch unser Land ergießen kann.

Die Gewinner sitzen außerhalb:

Die Profiteure des Transitverkehrs sitzen außerhalb unseres Landes, in den verkehrswirtschaftlich wesentlich günstiger gelegenen Flachlandgebieten: die großen Industrien in Süddeutschland und in Norditalien, die großen Industrien im Westen und die zukünftigen Industriegebiete im Osten.

Deutschland braucht die Absatzmärkte im Osten und einen entsprechend dummen Partner Österreich, der die deutsche Wirtschaft entsprechend fördert. Deshalb bauen wir emsig an den Nordwest-Südost-Autobahnen und den dazugehörigen Eisenbahnen, die Österreich überhaupt nicht braucht, emsig weiter.

Lokalpolitiker, entweder in völliger Unkenntnis dessen was sie treiben, oder aus schlimmeren Gründen, setzen sich für diese Verkehrsanlagen ein und damit gegen die Interessen der Wirtschaft ihrer Regionen, die sie zu vertreten hätten.

Wahnvorstellungen statt Rationalismus:

Bei vielen Zeitgenossen, gleichgültig in welcher Disziplin sie auch tätig sind, ruft offensichtlich der Begriff "Langsamfahrstrecke" eine Wahnvorstellung von Verloren- und Verlassensein hervor. Bei nüchterner Betrachtung zeigt sich, dass gerade jene Gebiete, die man aus ehemaligen Schnellfahrstrecken zu "Langsamgehstrecken" gemacht hat, nämlich die Fußgängerzonen, die besten wirtschaftlichen Bilanzen aufweisen. Das größte Shoppingcenter Österreichs ist nach wie vor die Wiener Innenstadt, die mit der geringsten Zahl an Parkplätzen auskommt, den geringsten Umweltschaden aufweist und die höchsten Umsatzzahlen erreicht.

Der Unfallschwerpunkt Nummer eins in Niederösterreich ist die Shopping City Süd mit ihren Wochenend-Permanentstau und ebenso wie die anderen Shoppingcenters mit den höchsten Geschwindigkeiten und auch der höchsten Vernichtungsquote der lokalen Geschäfte in einem Umkreis bis zu 250 km.

Statt Verkehrspolitik beherrscht die Bauindustrie die Szene in Österreich:

Die Unkenntnis der Politiker wird seit vielen Jahren erfolgreich von einer ambitioniert agierenden Bauindustrie im Eigeninteresse und zum Schaden unseres Landes rücksichtslos ausgenutzt. Mit dem Gedankengut des 19. Jahrhunderts ausgerüstet kämpft man für Tunnelumfahrungen, neue Autobahnbauten, um den Transitverkehr in Österreich zu maximieren. Mit dem Versprechen der Verkehrsentlastungen werden neue

Transitverkehrsschneisen, wie etwa die Nordautobahn, die Pyhrnautobahn oder die Ennstalschnellstrasse durch das Land geschlagen und damit Lebensräume der österreichischen Bevölkerung auf längere Zeit vernichtet. Es ist längst nachgewiesen, dass Österreich schon weit mehr Strassen hat als es jemals brauchen wird und trotzdem ist der Bau dieser in der Zwischenzeit immer schädlicher werdenden Verkehrsanlagen immer noch in voller Blüte. Neue Verkehrsminister werden geistig auf diese archaischen Strukturen "zurechtgeritten". Gerade die jüngere Vergangenheit hat gezeigt, dass es nur wenige Monate braucht, bis man auch intelligente Persönlichkeiten "im Sack der Bauindustrie hat". Das ganze wird mit "Systemzwängen" begründet. Tatsächlich hat Österreich noch große Kapazitätsreserven auf dem Schienennetz, wie auch auf der Donau, die keineswegs noch angerührt, geschweige denn genützt werden. Von denen war nur so lange die Rede, solange irgend welche Bauvorhaben im Schwange waren. Der Rhein-Main-Donaukanal wurde mit unglaublichen Steigerungsraten im Schiffsverkehr begründet. Heute ist dieser Transitweg weitgehend unausgelastet und niemand klagt die Steigerungsraten ein – ein riesiges Defizitgeschäft. Die Baufirmen haben ihre Schäfchen ins Trockene gebracht. Es gibt Zeitgenossen die davon reden, dass mit diesen Baufirmen auch manche politischen Parteien gemeinsame Interessen haben.

Technische Lösungen sind möglich:

Rein technisch betrachtet ist der Transitverkehr an sich kein Problem und in kurzer Zeit zu lösen. Die Tiroler Wasserbauer haben dies vor einigen Jahren erfolgreich praktiziert, indem eine der Innbrücken einen Knick bekam. Anstatt des erwarteten Megastaus, der ganz Europa lahmlegen hätte sollen, und den alle sogenannten "führenden Verkehrsexperten" voraussagten, trat gerade das Gegenteil auf, wie es auch, bei einiger Kenntnis des Systems, zu erwarten war.

Der Brand im Tauerntunnel hat zu einer angenehmen Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, zumindest beim LKW-Verkehr, beitragen. Zum Unterschied von den Franzosen, die ihren Mont Blanc Tunnel bis heute noch nicht geöffnet haben, haben sich die Österreicher bemüht, die Transitverkehrslawine möglichst schnell wieder zu aktivieren und haben mit enormen Geldeinsatz die Täler in Salzburg und in Kärnten so schnell wie möglich wieder zu Lärm- und Abgashöhlen gemacht, damit man ja nicht merkt, welche unglaubliche Lebens- und Urlaubqualität, die man kurzfristig erleben konnte, in diesen Regionen potentiell vorhanden ist.

Die Lösung mit den Ökopunkten, der sogenannte "Transitvertrag" mit der EU, ist lediglich eine Scheinlösung die natürlich von den EU-Experten von vornherein als solche erkannt und akzeptiert wurde, aber der österreichischen Bevölkerung als Erfolg verkauft werden sollte. In der Zwischenzeit weiß man es besser – zumindest die Betroffenen.

Was kann den Transitverkehr wirksam und rasch eindämmen (wenn man sich vor Baumaßnahmen fürchtet)?

Ein allgemeines LKW-Nachfahrverbot von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr früh würde eine wesentliche Reduktion des Transitverkehrs insgesamt, nicht nur auf der Strasse, bewirken. Es würden sich wieder stärker die lokalen Strukturen, die lokale Landwirtschaft und die Versorger erholen können. Dies hätte auch andere positive Wirkungen: Das nach wie vor steigende Defizit der Eisenbahnen könnte damit zumindest gemildert werden. Es würden wesentlich mehr Güter auf der Schiene, aber auch auf dem Schiff befördert werden. Die Wirtschaft würde klüger agieren

müssen, bzw. die klügeren und nachhaltigeren Teile der Wirtschaft hätten mehr Wettbewerbschancen gegen die großen Konzerne und Industrien.

Ein Tempolimit der Autobahnen von 100 km/h in der Nacht, auch für Pkw's, und entsprechender konsequenter Kontrolle würde die Lärmbelastung in den Alpentälern wesentlich abnehmen.

Die Problematik des Transitverkehrs besteht ja darin, dass dieser ja nicht die lokale Wirtschaft bedient und deshalb mit dieser lokalen Wirtschaft tagsüber aktiv ist und in der Nacht schläft so wie diese, sondern dass der Transitverkehr Wirtschaften im Norden Deutschlands, im Süden Italiens, im Osten und Westen Europas zu bedienen hat und deshalb praktisch 24 Stunden lang gleich stark währt und damit das Problem in der Nacht erzeugt. Die Südautobahn hatte vor der Ostöffnung praktisch die gleiche LKW-Verkehrsbelastung wie der Brenner, jedoch kaum LKW-Verkehr in der Nacht. Der Brenner LKW-Verkehr fährt hingegen 24 Stunden lang praktisch gleichmäßig. Mit einem allgemeinen LKW-Nachtfahrverbot könnte Österreich einen Teil des Schadens wieder gutmachen, den es ganz Europa zugefügt hat. Selbstverständlich müßten in dieses LKW-Nachtfahrverbot auch die österreichischen LKW-Fahrten einbezogen werden, wie es ja in der Wachau schon seit Jahrzehnten und auch in Wien mit großem Erfolg und zum Nutzen der lokalen Wirtschaft praktiziert wird.

Der nächste Schritt, zur Lösung des Transitverkehrsproblems, wäre eine Ausweitung des Wochenendfahrverbot für LKW auf den gesamten Samstag, sodaß von Freitag 23.00 Uhr bis Montag 5.00 Uhr praktisch kein LKW-Transit stattfinden kann, ausgenommen wäre der LKW-Abholdienst von den nächstgelegenen Frachtenbahnhöfen. Die Bahn würde damit wesentlich an Vitalität in der Fläche gewinnen. Anstatt Bahnstrecken einzustellen, müßten welche wieder reaktiviert werden. Das Defizit würde sinken, die lokale Wirtschaft und die lokalen Beschäftigungseffekte würden zunehmen.

Wenn diese beiden wirksamsten Schritte umgesetzt sind, kann auch das vielfach diskutierte aber eigentlich nur als Sekundärmaßnahme wirksame Road Pricing einen weiteren Beitrag leisten. Road Pricing ersetzt die oben genannten Maßnahmen nicht, sondern ist ohne diese eine der wirkungslose Maßnahme, da mit der Einführung des Road Pricing im wesentlichen die ohnehin außerordentlich geringen Transportkosten nur zusätzlich auf den Konsumenten überwältigt werden und damit praktisch jeder Effekt auf das Verkehrsaufkommen ausgeschaltet wird.

Viel wirksamer als ein Road Pricing wäre ein allgemeines LKW-Geschwindigkeitslimit auf Autobahnen auf 60 km/h, das auch konsequent überwacht wird. Auch dieses würde zu einer Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene führen und außerdem die Verkehrssicherheit erhöhen.

Gerade das Gegenteil wird natürlich von den Nutznießern, das sind die großen Wirtschaftsstrukturen die die anderen lokalen nachhaltigen Strukturen ruinieren, innerhalb der EU vertreten und durchgesetzt. Diese brauchen die massive Subvention des Güterschwerverkehrs auf der Strasse (LKW's werden auf der Strasse mit 80 bis 90 % subventioniert), damit sie, auf Kosten der Steuerzahler, die lebenswichtige Nahversorgung zerstören können, damit das Brot und Gebäck, Milch und Joghurt täglich quer durch Europa, das Mineralwasser von Norddeutschland nach Kärnten, der Speck von den Massenzüchtereien

der Niederlande nach Tirol usw. geführt werden kann und das Geld dorthin fließt, wo es ohnehin am meisten konzentriert ist und nicht dorthin, wo es die Menschen brauchen.

Der Transitverkehr ist die logische Konsequenz einer verfehlten, nicht nur Verkehrspolitik, sondern vor allem die logische Konsequenz der fundamentalen Denkfehler in der Verkehrswirtschaft, der Verkehrstechnik, der Raumplanung. Man hat lineare Denkvorstellungen kleinräumiger Strukturen auf komplexe Systeme extrapoliert, ohne die Folgewirkungen und Rückkoppelungsprozesse zu begreifen, zu verstehen und zu verantworten. Der Transitverkehr ist die logische Konsequenz eines Maschinenwesens mit überentwickelten Werkzeugen und unterentwickeltem Hirn. Da der Transitverkehr ein künstliches System ist und kein natürliches, ist er von Menschen gemacht und damit von Menschen zu verantworten. Diese Menschen haben nur an die Beine gedacht – ihr Hirn hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Es höchste Zeit sie einzubremsen, damit sie nachzudenken beginnen.