

## Rust 2010:

### Ein Plädoyer für ein bundesweites Mobilitätskonzept

Die heurige Jahrestagung stand unter dem Titel „Mobilitätspolitik in Österreich“. Mehr als 60 TeilnehmerInnen diskutierten internationale Mobilitätskonzepte und österreichische Erfahrungen. Daraus entstand ein breites Votum für ein österreichisches Mobilitätskonzept.

Vor allem die Vertreter der Bundesländer sprachen sich für einen strategischen Rahmen zur Unterstützung der Landesverkehrspolitik aus. Auch die Reihung von Infrastrukturprojekten könnte durch ein Mobilitätskonzept besser begründet werden. Karlheinz RÜDISSER: „Wenn Infrastrukturprojekte verschoben oder in Frage gestellt werden, erwarte ich mir klare Kriterien und kooperative Vorgehensweisen.“

Rückenwind für ein bundesweites Mobilitätskonzept kommt schließlich von der Raumordnung: Der Entwurf für das ÖREK 2011 sieht in einem Mobilitätskonzept die Chance, die Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik zu verschränken.

Die Vorträge waren durchwegs informativ und anregend:

Sepp SNIZEK zeichnete die Geschichte der bundesweiten Verkehrskonzepte nach – vieles was in den 1960iger Jahren auf der Zielebene formuliert wurde, ist noch aktuell. Das erste umfassende Verkehrskonzept entstand 1991 mit dem Gesamtverkehrskonzept Österreich, das allerdings von der Trennung der Verkehrsagenden in zwei Ministerien geprägt war. Erst beim Generalverkehrsplan 2002 war ein Ressort zuständig, allerdings ist dieses Konzept nur ein Infrastrukturprogramm für Straße und Schiene ohne jede politische Verbindlichkeit.

Andrea WENINGER berichtete über neue Mobilitätskonzepte aus der Schweiz, den Niederlanden und aus Großbritannien. Allen gemeinsam sind eine längerfristige Perspektive und die Einbeziehung des Klima- und Umweltschutzes. Außerdem setzt man auf die Beteiligung der Zivilgesellschaft („listening to the people“) und betont die prozesshafte Entstehung eines Mobilitätskonzeptes.

Roman KLEMENTSCHITZ stellte die provokante Frage, ob im ländlichen Raum investiert oder abgesiedelt werden soll – mit einem Plädoyer für einen möglichst emotionslosen, behutsamen Rückzug aus Siedlungsräumen mit starkem Bevölkerungsrückgang.

Helene KARMASIN wies auf die Schwierigkeit hin, mit der „Planersprache“ die Bevölkerung zu erreichen, geschweige denn deren Verhalten zu ändern. Die BürgerInnen unserer Mediengesellschaft reagieren auf Symbole und Zeichen, erreichbar sind sie nur durch wenige, emotional aufgeladene Begriffe: Angst, Lust und Sinn.

Peter CERWENKA war endlich wieder einmal in Österreich zu hören, mit einem pointierten Vortrag über die Redlichkeit von Planenden. An Hand von vier Todsünden stellte er beispielhaft dar, wie sich PlanerInnen von Wahrheit und Klarheit entfernen bzw. bewusst fernhalten:

- Zitierkaskaden mit Luftwurzeln

- Je bunter die Bilder, desto blacker die Box (oder: Mit viel Farbe trifft man selten in Schwarze.)
- Der Prozenttrick auf Schritt und Tritt
- Die Sintflut weichgespülter Schaumbegrifflichkeit

Ueli BALMER beleuchtete die Mobilitätspolitik der Schweiz und stellte dar, dass auch eine gescheiterte Bundesinitiative nützlich sein kann – als Impuls für einen weiterführenden verkehrspolitischen Diskurs.

Ekkehard ALLINGER-CSOLLICH skizzierte die schwierige Verkehrspolitik im Alpenraum am Beispiel Tirols, wo lokale Impulse – etwa für den öffentlichen Regionalverkehr – ebenso notwendig sind wie verlässliche bundespolitische Festlegungen und Rahmenbedingungen. Schließlich muss die EU-Verkehrspolitik beachtet werden, die eine entschlossene regionale Verkehrs- und Umweltpolitik immer wieder einschränkt.

Matthias RINDERKNECHT berichtete über den so genannten Zürich-Prozess, innerhalb dessen die der alpenquerende Verkehr und die Verkehrspolitik zwischen Frankreich, Italien, der Schweiz, Österreichs und Sloweniens abgestimmt werden soll. Aktuelle Schwerpunkte dieses Prozesses sind

- Instrumente des Schwerverkehrsmanagements
- Ereignismanagement
- Sicherheit in Eisenbahntunnels
- Datenerhebung

Der Zürich-Prozess kooperiert darüber hinaus mit den vielen anderen verkehrspolitischen Initiativen im Alpenraum und auf EU-Ebene.

Karl Heinz RÜDISSER stellt die Vorarlberger Verkehrspolitik dar, die sich mit dem Landesverkehrskonzept 2006 klare Ziele zur Verkehrsmittelwahl (Formel 3-2-1) gesetzt hat. Besondere Schwerpunkte sind die Förderung des Radverkehrs, das Mobilitätsmanagement und die konsensorientierte Planung von Infrastrukturprojekten – dargestellt am Beispiel der Straßenverbindung Vorarlberg – Schweiz.

Wilfried PUWEIN berichtete über Ziele und Instrumente der europäischen und österreichischen Verkehrspolitik und widmete sich eingehend den fiskalischen Instrumenten („pricing“).

Die abschließende Podiumsdiskussion war lebhaft und durch ein konkretes Ergebnis geprägt: Was soll ein Mobilitätskonzept Österreich enthalten und wie soll es entstehen – diese Frage wird dem zuständigen Ministerium durch anwesende Ländervertreter bei nächster Gelegenheit vorgelegt.

Redaktion: Werner Rosinak

FSV\_2010/Plaedoyer\_bundesweites\_Mobilitaetskonzept\_20101110.doc/Ro-Alt