



ISG-NACHRICHTEN 3-4/89

Ersticken unsere Städte im Verkehr?



3. Internationaler Kongreß
für Altstadt und Baukultur
in Graz, 7.-10. Juni 1990



Im Spiegel der Medien

Schon seit Jahren leiden die Menschen in den Städten, Dörfern und Landschaften entlang der Verkehrsadern und Transitrouten unter wachsenden Blechlawinen, Staus, Lärm, Abgasen – und schweren Unfällen. Europaweit läuft die Diskussion darüber, wie man diese Bedrohung für Menschen, Bauwerke und Grün mildern könnte.

Wir vom Internationalen Städteforum (ISG) haben uns im Herbst 1988 entschlossen, den „3. Internationalen Kongress für Altstadt und Baukultur“ unter das Motto „Ersticken unsere Städte im Verkehr?“ zu stellen. Inzwischen haben führende Medien in zahlreichen Ländern die umfassende Problematik aufgegriffen, wir bringen als Vorinformation alarmierende Beiträge und danken den Verlagen und Redaktionen für die freundliche Genehmigung zum Abdruck.

Schwerpunkte aus dem Inhalt:

- Heinz Blüthmann: „Deutschland vor dem Verkehrsinfarkt“ – „Die autogeschädigten Städte sind am Ende“ (Seiten 6–13)
 - Tempo 30 beschleunigt die Debatten (Seiten 14–15)
 - Benzol im Blut (Seiten 16–17)
 - Stadt statt Auto – Wege aus dem Chaos (Seite 18)
 - Supermärkte wieder ins Zentrum (Seite 19)
 - Der Steinfraß bedroht Bausubstanz und Denkmäler (Seiten 20–21)
 - Situationsberichte aus Budapest und Marburg/Maribor (Seiten 22–23)
 - Groningen: Autobahn für Fahrräder (Seiten 24–26)
 - Werner Brög plädiert für sanfte Mobilität (Seite 27)
- *
- Verschwisterung von Pécs und Graz (Seite 29)
 - Exkursion nach Moskau, Leningrad und Tallin (Seiten 30–31)
 - Erste Ortsbildmesse in Ungarn – Bioauto bei Sendung „Land in Sicht“ (Seiten 32–33)



**...damit uns nicht
die Luft ausgeht!**

ISG-Nachrichten 3-4/89

Organisation und redaktionelle Betreuung:

Max Mayr, Hans-Jürgen Polz, Hasso Hohmann und Wolfgang Popelka

Gestaltung: Eduard Pirnik

Sekretariat: Gertrud Walter

Titelfoto: IVB-REPORT, Stefan Amsüss

Druck: Universitätsbuchdruckerei Styria, Schönaugasse 64, A-8010 Graz

Erscheinungsweise: vierteljährlich
Herausgeber: „Internationales Städteforum Graz“ (ISG)
Hauptplatz 3, A-8010 Graz, Tel. 82 53 95 und 82 41 93
Preis des Heftes:
30 Schilling plus Versandkosten

Mitglieder erhalten die ISG-Nachrichten gratis.

„Radlerstadt Graz“ – der Gymnasialprofessor Dr. Werner Ryzien-sky hat gegen Witterungsunbill vorgebaut.
Für Luftveränderung in Graz kämpfen – auch mit Info-Blättern – Umweltlandesrat Hermann Schaller und Vizebürgermeister Peter Weinmeister.

Presseecho zum Verkehrsinfarkt



Platz für Menschen

Der ständige Verkehrsstau in den Städten ist ein Problem, das nicht nur die Umwelt, sondern auch die Gesundheit der Bürger bedroht. Es ist Zeit, neue Lösungen zu finden, um Platz für Menschen zu schaffen.

Das Auto nicht mehr liebste Kind

93 Prozent befürworten Konzepte zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Kölner Stadt-Anzeiger

KÖLNISCHE ZEITUNG

Sechs Milliarden in den Nahverkehr

Im Raum Köln 199 Millionen für Straßenbahn

Mobilität nicht mehr mit jedem Preis erwünscht

DIE ZEIT

WIRTSCHAFT, POLITIK, KULTUR UND SPORT

Die Zahlen sprechen

für sechs Milliarden Mark für städt. Lärmschaden von 14,5 Milliarden Mark im Jahr allein für 400 Millionen Tonnen Kohlendioxid jährlich weltweit, und alle 99 Sekunden stirbt ein Mensch im Straßenverkehr

Auto oder Leben

Die Folgekosten der Automobilität sind nicht mehr zu bezahlen

Von Heiner Künzholz



Sogar die Industrie denkt um München ohne Autos - es geht doch!

Ein Interview mit...

Privatautos aus der Altstadt verbannen

Endeuliches Ergebnis einer Umfrage am Umweltag

71 Prozent von 1300 Befragten für generelle Sperrung / Plädoyer für niedrigere MfV-Tarife



KLEINE ZEITUNG

Graz bremsst: Weniger Auto, aber mehr Tram

Droge Auto

Ein Fahrbericht

Von Jörg Albrecht

Abendzeitung

Autos raus - damit die Stadt Zukunft hat

Kostenloser, Sozial München nach zu retten

Verkehrsberuhigung - nötiger denn je!

zum Vorteil aller

Verkehrsberuhigung ist eine der dringendsten Aufgaben der Stadtverwaltung, da es nicht möglich ist, in kurzer Zeit überall neue Verkehrsmaßnahmen zu realisieren. Die notwendigen Maßnahmen sind nicht zu unterschätzen, da sie die Lebensqualität in den Städten verbessern und die Sicherheit der Bürger erhöhen.

Ersticken unsere Städte im Verkehr?

Gegenstrategien Alternativen Fallbeispiele

3. Internationaler Kongress für Altstadt und Baukultur in Graz Donnerstag, 7. Juni, bis Sonntag, 10. Juni 1990

Wir laden alle Interessenten für diese Thematik zum „3. Internationalen Altstadtkongress“ nach Graz und bitten darum, den Termin schon jetzt fix in den Kalender einzutragen. Folgende Themen werden behandelt:

- Zunehmende Bedrohung durch den Verkehr (Menschen, Tiere, Grün, Denkmäler, Gebäude)

- Wohin mit den wachsenden Blechlawinen? (Tiefgaragen, Parkplätze, Parkraumbewirtschaftung, Park & Ride-Systeme)

- Umweltfreundliche Verkehrsmittel und Möglichkeiten (Gehen, Radeln, Straßenbahn, Oberleitungsbusse, Mitfahrgemeinschaften, Sammeltaxi)

- Alternativen im technischen Bereich (Magermotor, Katalysator, Dieselrußfilter, Elektroauto, Gütertransport per Bahn statt mit dem Lkw)

- Fußgängerzonen und Netzwerke

- Sperre der Innenstädte für den motorisierten Individualverkehr (mit Ausnahme von Einsatzfahrzeugen, Taxis, Zubringerdienst und Citybewohnern)

- Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und Geschäftsstraßen (Tempo 30)

- Die in dieser Ausgabe ganz oder teilweise wiedergegebenen Berichte und Reportagen führender Medien sind als Impulse zur Kongreßarbeit gedacht.

Senden Sie uns bitte solche und ähnliche Beiträge, weil wir auch die nächsten Nummern der ISG-Nachrichten der Kongreßstimmung widmen.

Der Generalkonsul der Bundesrepublik Deutschland in Graz, Karl Bellmann, und das Presse- und Informationsamt der Bundesregierung in Bonn haben uns schon wichtige Unterlagen übermittelt. Danke!



Arbeitskreise

Zur Vorbereitung der Großveranstaltung haben Arbeitskreise von Kommunalpolitikern und Experten mehrmals im Städteforum getagt. Beim Programm, das demnächst in Druck geht, wirken mit:

Dipl.-Ing. Gerhard Ablasser
Stadtbaudirektor Dipl.-Ing. Horst Baier

Dipl.-Ing. Dr. Friedrich Bouvier
(Bundesdenkmalamt)

Vizebürgermeister Erich Edegger

Dipl.-Ing. Kurt Fallast (TU Graz)

Stadtrat Dipl.-Ing. Klaus Gartler

Dipl.-Ing. Hasso Hohmann

Arch. Dipl.-Ing. Hans Jörg Luser

ISG-Präsident Prof. Max Mayr

Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Polz

Direktor Wolfgang Popelka

Dozent Dipl.-Ing. Dr. Gerd Sammer (TU Graz)

Gertrud Walter (ISG-Sekretariat)

Als Referenten konnten wir inzwischen erfahrene Praktiker gewinnen:

Verkehrsstadtrat Dr. Ruedi Aeschbacher, Zürich

Verkehrspädagoge Werner Brög, „Socialdata“ München

Direktor Etelka Barsi, Planungsamt Budapest

Arch. Dipl.-Ing. Erich Bramhas, Wien

Hochschuldozent Dr. Manfred Koller, Bundesdenkmalamt Wien

Selbstverständlich stellen weitere renommierte Politiker und Fachleute Lösungen aus diversen Städten vor, darunter scheinen Bologna, Speyer, Düsseldorf, Florenz, Basel, Bern, Berlin, Prag usw. auf.

Auch Prof. Dr. Bernhard Winkler, der Verkehrsberuhiger von Bologna, hat sich den „Grazer Kongress“ in den Terminkalender eingetragen.



Die Schwerpunkte

Donnerstag, 7. Juni 1990

14.30 Uhr: Beginn der Grazer Stadtbesichtigung – Treffpunkt Landhaushof

19.30 Uhr: Auftakt mit Empfang, Überdachte Freilichtbühne auf dem Grazer Schloßberg. Grußworte und Multi-Media-Show bei Einbruch der Dämmerung.

Freitag, 8. Juni 1990

9 Uhr: Beginn im Minoritensaal mit Hauptreferaten.

15 Uhr: Fallbeispiele und Diskussion

Samstag, 9. Juni 1990

9 Uhr: Fortsetzung der Referate, Städteberichte und Diskussion

17.30 Uhr: Als Ausblick – Podiumsdiskussion mit Publizisten und Journalisten

20 Uhr: Empfang im Schloß Eggenberg

Sonntag, 10. Juni 1990

9.30 Uhr: Exkursion nach Marburg (Maribor), der Grazer Schwesterstadt unweit der jugoslawischen Grenze.

Rückreise über das steirische Weinland und Bad Radkersburg – Modellstadt der Revitalisierung.

Etwa 18 Uhr Rückkehr nach Graz.

Linke Seite:

Oben. Ein Bild, das Betroffenheit auslösen mußte: Protest gegen Smog. – Ein Bild, das nachdenklich stimmen sollte: Spätgotische Architektur bei der Kathedrale von York (GB). – Verkehrspädagoge Werner Brög, München, im Gespräch mit der Grazer Tourismusstadträtin Feldgrill und Gemeinderat Hammerl. Brögs Motto: „Verhalten beginnt im Kopf.“ (Fotos: Amsüss, Hohmann, Jungwirth)

Rechte Seite:

Oben. Der Auftakt zum Grazer Kongreß wird auf der Freilichtbühne des Schloßberges sein. Links der Glockenturm „Lisl“. – Links unten: Generalvikar Mag. Leopold Städtler und Baumeister Ing. Gastgeber betreuen die Bauaufgaben beim Minoritenkomplex; Bild im Stiegenaufgang. – Rechts unten: Auch der „1. Internationale Altstadtkongreß“ in Graz (1974) fand im barocken Minoritensaal statt.



Von der „Mauer“ zum gemeinsamen Haus Europa

Es vergeht kein Tag ohne aufregende Veränderungen im Osten, die Menschen hüben und drüben können es kaum fassen, daß sich nach Jahrzehnten totaler Verfolgung, Bedrückung und Isolation die Grenzen geöffnet haben.

Diktatoren, ganze Regierungen und Parteiapparate sind gestürzt, in Polen erreichte die Solidarność den ersten nichtkommunistischen Ministerpräsidenten Osteuropas. In Berlin fiel die 1961 errichtete Mauer, die neuen Führungen in Ungarn, der DDR und der CSSR beseitigen die Schußanlagen und den Stacheldraht jenes Eisernen Vorhanges, der unseren Kontinent nach dem Zweiten Weltkrieg in zwei Hälften zerschnitten hatte. In Bulgarien hat sich nach dem Ende des Schiwkow-Regimes der Verband demokratischer Gruppen konstituiert.

Das alles hat sehr viel mit unserer Arbeit im Internationalen Städteforum zu tun, ging es uns doch seit der Gründung im Jahre 1976 um die Rettung und Pflege des gesamten europäischen Kulturerbes, eine Aufgabe, die wir vom neutralen Österreich aus schon vor „Pereestroika“ und „Glasnost“, angepackt haben. Daß unter unseren 270 Mitgliedern in 18 Staaten Europas auch sehr aktive Städte und Gemeinden von Ostländern sind, ist ein Zeugnis für den grenzüberschreitenden Erfahrungsaustausch. Wie sehr wir hofften, daß die brutale Zweiteilung des Kontinents bald beendet werden möge, drückten wir beim 2. Altstadtkongreß im September 1984 mit dem Motto „Lebensraum Europa“ aus. Junge Menschen bauten damals im Grazer Landhaushof – wie bei einem Puzzlespiel – unseren Erdteil zusammen: ohne Stacheldraht, ohne Berliner Mauer, jedoch mit dem Glauben an Freiheit, Menschen-

würde und Demokratie für alle Völker.

Wie es scheint, sind wir nun dabei, das vom sowjetischen Staats- und Parteichef Michail Gorbatschow immer wieder zitierte „Gemeinsame Haus Europa“ zu errichten. Das verlangt eine Aufbauleistung, die unser Herz, unsere Intelligenz und unsere ganze Kraft erfordern wird.

Sollte es am Ende dieses (bisher) schrecklichen Jahrhunderts doch einen Ausgleich geben? Nach zwei Weltkriegen, Stalin und Hitler, Holocaust, Atombomben, Korea, Vietnam, Angola, Libanon, Nahost, Golfkrieg und Afghanistan. Nach Revolutionen, Bürgerkriegen (Spanien, Nordirland, Mittelamerika, Sudan) Terroranschlägen, hinterhältigen Morden, wachsender Brutalität und Umwelttragödien wie Tschernobyl, Tankerkatastrophen, Waldsterben und Ozonloch. Die neuen Perspektiven sind ökologisch und demokratisch.

Die Weichen für einen gewaltigen Aufbruch wurden Anfang Dezember 1989 gestellt. Der amerikanische Präsident Georges Bush und der sowjetische Staatspräsident Michail Gorbatschow haben am 2. und 3. Dezember auf dem sturmumtosten Schiff „Maxim Gorki“ den Weg von „Jalta nach Malta“ besiegelt und damit einen Schlußstrich unter die unselige Teilung der Welt in zwei Machtsphären gezogen. Feierlich erklärten sie das Ende des kalten Krieges.

Zwei Tage zuvor, am 1. Dezember, hatte Papst Johannes Paul II. den Kremlchef zu einem einstündigen Vieraugengespräch in seiner Privatbibliothek im Vatikan empfangen. Strahlend zeigte sich das Oberhaupt der katholischen Kirche mit dem hohen Gast aus Rußland: „Er ist ein Slawe wie ich.“ Man darf annehmen, daß der Papst und

der Kremlchef sehr intensiv über Religionsfreiheit gesprochen haben, zumal Gorbatschow in diese Richtung schon manches Zeichen setzte. Wie Kommentatoren feststellten, ist dem sowjetischen Parteichef die Welt des Glaubens nicht fremd. Er hat eine gläubige Mutter, und auf die Frage eines US-Journalisten antwortete er: „Ich bin getauft.“

Eine neue Ära hat begonnen, Europa besinnt sich seines vielfältigen Reichtums und seiner Möglichkeiten. Nachbarschaft in Frieden mit der Erfüllung eines Menschheitstraumes ist greifbar nahe – „aus Schwertern werden sie Pflugscharen schmieden“.

Wir vom Städteforum möchten weiterhin unsere bescheidenen Dienste anbieten, Mittler zwischen Ost und West zu sein. In diesem Sinne wünschen wir ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches 1990!

Ihr Max Mayr
Präsident des Internationalen
Städteforums Graz
und das ganze ISG-Team



Papst Johannes Paul II. empfing am 1. Dezember 1989 den sowjetischen Staats- und Parteichef Michail Gorbatschow mit Gattin Raissa im Vatikan. Es war das erste Zusammentreffen eines Kremlchefs mit dem Oberhaupt der römisch-katholischen Kirche. (AP-Funkbild)



Der Grazer Landhaushof spielt im Ringen um die menschengerechte Stadt eine besondere Rolle. Als dort Ende 1972 Probebohrungen für eine geplante Tiefgarage gemacht wurden, kam es zum Bürgerprotest und zur Großaktion der „Kleinen Zeitung“ „Rettet die Grazer Altstadt“. Der Auftakt zum 2. Altstadtkongress stand unter dem Motto „Lebensraum Europa“; das von Dr. Hasso Hohmann gestaltete „Puzzle“ nahm den Abbau des Eisernen Vorhanges bereits vorweg. (Foto: Amsüss)



Deutschland vor dem Verkehrsinfarkt

Heinz Blüthmann

Verkehr heißt heute immer öfter: dichter Himmel, blockierte und verpestete Städte. Der ungebremsste Mobilitätsdrang einer autosüchtigen Gesellschaft und der wachsende Bedarf der Wirtschaft an Transportleistungen stoßen an ökologische und ökonomische Grenzen. Ein schlüssiges Konzept gegen den drohenden Kollaps ist überfällig.

Es war 1843, als Heinrich Heine den Schock durch die Eisenbahn so beschrieb: „Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen: Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahn wird der Raum getötet, und es bleibt nur noch die Zeit übrig.“

Heine starb, bevor Automobil und Flugzeug die menschlichen Vorstellungen von Zeit und Raum noch zweimal revolutionierten und – aus seiner Sicht – noch gründlicher den Raum töteten. Allerdings nicht endgültig. Denn heute, im postmodernen Massenverkehr, hätte Heine fast täglich die Rückkehr des Raumes erleben können – etwa bei Frankfurt, dem deutschen Mobilitätszentrum.

Erste Szene: Oben am Himmel fliegen Jets, das Stück hundert Millionen Mark teuer, auf Warteposition im Kreis herum, weil der Flughafen Rhein-Main überlastet ist. In einer der Flugzeugkabinen sitzt ein Manager, dessen Gesprächstermin in Wiesbaden durch die Verspätung schon längst geplatzt ist und der nur noch die Maschine zurück nach Hamburg erreichen will. Er trägt eine Digitaluhr mit doppelter Zeitanzeige am Handgelenk, hat sein Fast-Food auf dem Nebensitz und einen Herzschrittmacher in der Brust. Während er sich in ein Tempo-Taschentuch schneuzt, träumt er von Wanderferien in Irland.

Zweite Szene: Durch das Kabinfenster eines der kreisenden Großraum-Jets fällt der Blick auf eine Autobahn und Tausende von Autos im Stau. Sie quälen sich im Schrittempo voran oder stehen auf allen sechs Spuren des breiten Betonbandes – Lastenzüge mit Fernsehgeräten und Tele-

fonapparaten auf der Ladefläche, Limousinen und Sportwagen mit bis zu zwölf Zylindern und mehr als 300 Pferdestärken unter der Haube.

Der Hessische Rundfunk meldet den Autobahnstau als einen von sechs zu dieser Stunde im Großraum Frankfurt: „Wegen erhöhten Verkehrsaufkommens ...“

Der Wahnsinn ist beinahe schon normal. Städte, Autobahnen und Luftstraßen sind immer öfter mit Autos und Flugzeugen verstopft, der verfügbare Raum ist überfordert vom Platzbedarf der Vehikel, die den Raum durch-eilen sollen – und täglich werden es noch mehr. Der Verkehr verdichtet sich zum Stillstand.

Die enormen Mobilitätsgewinne für Mensch und Wirtschaft, die erst die dampfgetriebenen Eisenbahnen des vergangenen Jahrhunderts brachten und dann durch Autos und Flugzeuge noch einmal explosionsartig zunahm, drohen in der schier Menge der hochgezüchteten Fahrzeuge wieder verlorenzugehen. Die massenhafte Beweglichkeit erstickt sich selbst.

Von Januar bis Juni dieses Jahres kreisten allein die Jets der Lufthansa 6000 Stunden in Warteschleifen und warteten weitere 7000 Stunden auf dem Boden auf die Startfreigabe. Die Verluste für die Passagiere hat noch niemand kalkuliert; an zusätzlichen Kosten für die Lufthansa liefen im ersten Halbjahr siebzig Millionen Mark auf – kaum weniger als die 87 Millionen Mark Gesamtgewinn der Airline vor Steuern in diesem Zeitraum. Der Schaden für die Natur ist schlimmer. Die Flugzeuge der Lufthansa verbrannten völlig nutzlos 87.000 Liter Treibstoff – täglich.

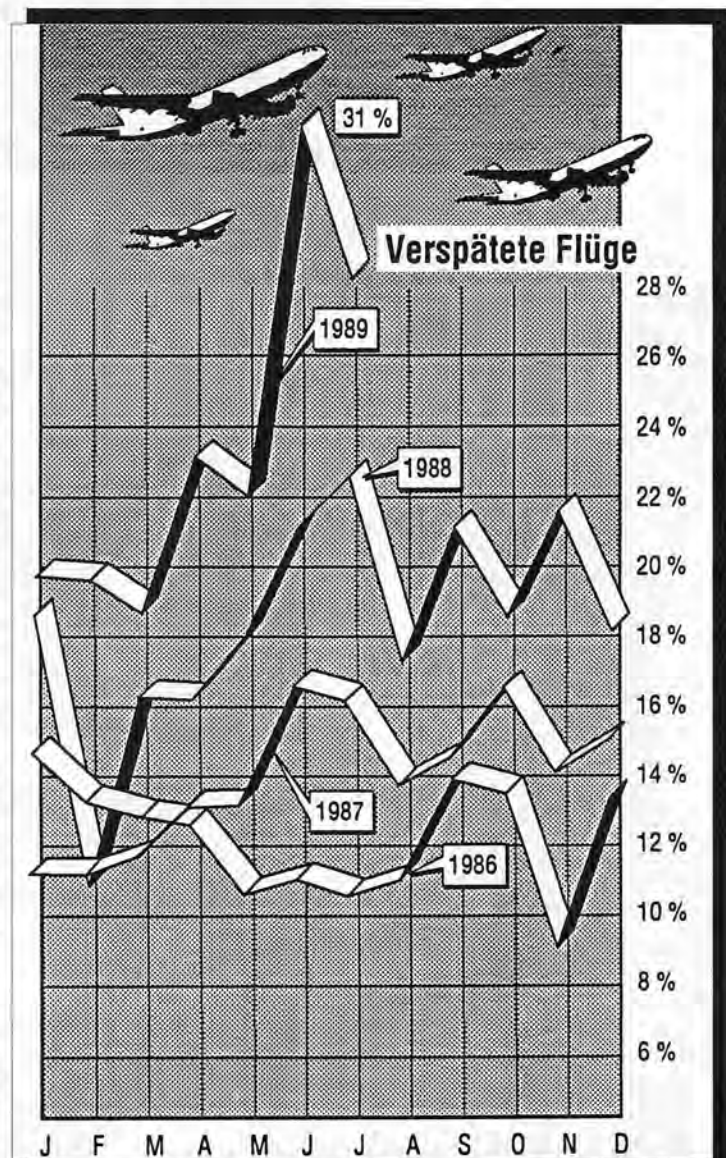
Verspätungen gehören zur Tagesordnung. Von der einst legendären Pünktlichkeit gerade der Lufthansa redet heute kein Mensch mehr – mit gutem Grund: Im vergangenen Jahr startete hierzulande bereits jeder dritte Flug stark, nämlich mehr als fünfzehn Minuten, verspätet, eine Zunahme um fünfzig Prozent. „Nicht akzeptabel“, urteilt darüber das Planungsbüro Luft-raumnutzer in Frankfurt. Die von Flughäfen und Airlines gegründete Notgemeinschaft registrier-

te 1988 in Europa nicht weniger als 330.000 Verspätungsstunden und Kosten daraus nur für die Fluggesellschaften von zwei Milliarden Mark. Darin enthalten: 50.000 Flugstunden in Warteschleifen. Das entspricht einer Flotte von zwanzig Jets, die ein Jahr lang ununterbrochen Tag und Nacht in den Wolken kreisen. Die Prognose der Experten: Es kommt noch schlimmer.

Noch enger, wo überhaupt möglich, wird es auch auf den Straßen zugehen. Zu viele Autos und nicht etwa Unfälle sind nämlich schon heute die Staur-sache Nummer eins, hat der ADAC kürzlich ermittelt. Der heißeste Tip des Autoclubs: Die größte Wahrscheinlichkeit, auf einer deutschen Autobahn stek-

kenzubleiben, besteht zwischen 12 und 14 Uhr an Sommerwochenenden auf der A 5 zwischen Karlsruhe und Basel, auf der sich „in den beiden Mittagsstunden die Autos praktisch immer stauen“. An insgesamt 357 Stunden im Sommer 1988 stand die Fahrzeugschlange hier, 316 Stunden zwischen München und Salzburg, 273 Stunden zwischen Dortmund und Köln sowie 229 Stunden auf der Strecke Oberhausen-Köln. Überhundert Kilometer maß der längste Stau.

Die Not auf den Straßen wächst dramatisch schnell. In nur vier Jahren stieg die Zahl aller gemeldeten Staus von 1000 auf 25.000, ermittelte der Bonner Verkehrsclub VCD. Und das Bundesverkehrsministerium hat gerade



Quelle: Association of European Airlines (AEA)

Graphik: Sebastian Raulf

Mitte des Jahres 1989 erreichte das Chaos seinen Höhepunkt: 31 Prozent der Linienflüge waren um mindestens fünfzehn Minuten zu spät. Die durchschnittliche Verzögerung lag bei fast einer Stunde. Vor drei Jahren waren erst elf Prozent der Flüge betroffen. (Foto: DIE ZEIT - J. H. Darchinger)

DIE ZEIT

WOCHENZEITUNG FÜR POLITIK · WIRTSCHAFT · HANDEL UND KULTUR

herausgefunden, daß bereits 3200 Kilometer Autobahn, knapp vierzig Prozent des gesamten Netzes, als chronisch überlastet einzustufen sind. Weil die Verkehrsdurchsagen der Rundfunkstationen deshalb mittlerweile bis zu dreißig Staus und Störungen aneinanderreihen müssen, kam aus derselben Behörde der zynische Vorschlag, Staus mit weniger als drei Kilometern Länge gar nicht mehr zu melden.

Die volkswirtschaftlichen Schäden, die Straßenstaus in der Bundesrepublik verursachen, bezifferte die Bundesanstalt für Straßenwesen jüngst auf jährlich fünfzehn Milliarden Mark. Einkalkuliert haben die Experten dabei Zeitverluste, zusätzlichen Verbrauch an Benzin und Diesel,

höhere Unfallrisiken und die stärkere Umweltbelastung. Doch Vorsicht bei der ökonomischen Bewertung ist geboten. Denn ebenso wie bei dem teuren Gedränge am Himmel erhöhen einige dieser „Stauschäden“, beispielsweise der vermehrte Treibstoffkonsum, das Bruttosozialprodukt und schaffen oder sichern also Arbeitsplätze – genau wie die Unfallfolgen: Auch die Rechnungen für Rollstühle, Gehirnochirurgen und Rehabilitationszentren sind systemkonform volkswirtschaftliche Leistungen.

Wie schwer „gute“ und „schlechte“ Umsätze und Geschäfte in unserem System auseinanderzuhalten sind, zeigt dieses Beispiel: Für die etwa eine

Million Autos, die jährlich netto den Bestand hierzulande erhöhen, werden von den Abnehmern etwa dreißig Milliarden Mark auf den Tisch gelegt. Außerdem sichern sie allein in der deutschen Autoindustrie über 100.000 Arbeitsplätze, von den vor- und nachgelagerten Unternehmen einmal ganz abgesehen. Doch diese eine Million Autos sind fraglos auch die Hauptursache für die Misere auf den Autobahnen – und vor allem in den Städten.

Denn dort ist der Platzmangel am größten. Nicht die giftigen Abgase nämlich, auch nicht der gesundheitsschädigende Lärm, sondern die schiere Unmöglichkeit, noch mehr Blechkarossen im Straßensystem der Citys zir-

kulieren zu lassen, führt das Privatauto heutiger Prägung dort als Transportmittel ad absurdum: Erst soll es fahren und steht im Stau. Dann soll es parken und kurvt um den Block.

Der Düsseldorfer Verkehrsexperte Hans-Joachim Meyer bringt es auf die griffige Formel: „Wir müßten die Straßen noch einmal doppelt so breit machen, dann könnte jeder mit dem Auto in die Innenstadt. Bloß, dann gibt es keine Innenstadt mehr.“ Der ehemalige Frankfurter Planungsdezernent Hans Küppers haut in dieselbe Kerbe, aber von der anderen Seite: „Neue Parkplätze ziehen nur immer mehr Automobile an. Das ist wie ein Abfuhrmittel, das die Verstopfung fördert.“ Konsequenz sieht Kupp-



Illustration: Broschüre „Verkehrspolitik der Stadt Zürich“.
Foto: Nora Schuster

pers im Parkplatzangebot „die Schraube, an der wir drehen können“. Sein Kalkül: Wenn die Autos nirgendwo parken können, werden sie zu Hause gelassen.

In Berlin sind wie im ebenso rot-grünen Frankfurt die neuen Parolen ausgegeben. „Wir müssen den Autoverkehr bewirtschaften“, sagt Professor Eckhard Kutter, Verkehrsplaner an der TU Berlin. Das bis heute akzeptierte Dogma von der „freien Wahl des Verkehrsmittels“ hält er für eine riesige Verschwendung. „Die Doppelausstattung der Städte mit öffentlichem Verkehr und dichtem Straßennetz führt zu einer totalen Überkapazität: Mit 1,37 Personen ist das durchschnittliche Auto in Berlin nur zu 34 Prozent besetzt – so schlecht wie Busse und Bahnen.“ Jedes der beiden Systeme könnte also spielend den gesamten Verkehr abwickeln, meint Kutter.

Die totale Aussperrung der privaten Personenkraftwagen aus der Berliner Innenstadt und ein Monopol für Busse und Bahnen traut sich gegenwärtig auch die rot-grüne Stadtregierung nicht zu. Aber das bundesweit, wenn auch nicht einheitlich praktizierte Tempo 30 ist ebenfalls Bewirtschaftung – mit dem Ziel der Rückgewinnung eines Raumes, dem zu rasche Bewegung von zu vielen Autos nicht guttut. Das Konzept der Verkehrsberuhigung mit Fußgängerzonen und vorgeschriebener Schrittgeschwindigkeit für alle noch zugelassenen Fahrzeuge geht darüber hinaus und ist bereits vorbildlich in Erlangen und Freiburg, aber auch in Kleinstädten wie Stade und Buxtehude realisiert. Die autoarme Neugestaltung der städtischen Räume hat sich bewährt. Verkehrsgestresste Großstadtbürger aus Hamburg, München und Frankfurt sollen im besonders attraktiven Buxtehudeschonstadturlaub gebucht haben. Hinzu kommt: weniger Tote und Schwerverletzte, weniger Abgase.

Zu den Merkwürdigkeiten der automobilen Spätzeit gehört es, daß trotz dieser Trendwende in den Städten, trotz immer mehr Autobahnstaus die Begeisterung fürs Auto überhaupt nicht nachläßt. Landauf, landab melden die

Autoverkäufer Absatzerfolge, die nahtlos an die Rekordergebnisse der vergangenen Jahre anschließen.

Die Erklärung: Beim Erwerb von Privatautos spielt die reine Ratio immer weniger eine Rolle. Begehrt wie zu keiner Zeit zuvor sind Cabriolets, Coupés und Geländewagen – allesamt Fahrzeuge oder besser, Spielzeuge, die im reinen Kosten-Nutzen-Vergleich extrem schlecht abschneiden. Aber allein um den Transport von A nach B geht es schon lange nicht mehr. Die Autoindustrie setzte mit großem Erfolg auf die Sekundärfunktionen des Automobils: Prestige, Besitzerstolz und Freiheitsgefühl. Das schnittig und spritzig aussehende Mobil, so das Kalkül, macht auch stehend im Stau Eindruck.

Überraschender ist deshalb auch der anhaltende Boom bei Lastkraftwagen. Je öfter sie samt teurer Ladung im Stau stehenbleiben, desto weniger rentiert sich ihr Betrieb und desto attraktiver erscheint der Transport auf der Schiene. Vom Konkurrenten Bahn haben die Brummis dennoch wenig zu fürchten, denn der Staatsbetrieb zieht mangels ausreichender Flexibilität und durch fehlenden Sinn für Kundenwünsche im direkten Konkurrenzkampf seit längerem den kürzeren. Allein der Zuwachs, den der Lkw in den vergangenen



Die Illustration stammt aus der Broschüre „Verkehrspolitik der Stadt Zürich“.



fünf Jahren verbuchte, entspricht etwa der Hälfte der von der Bahn insgesamt auf der Schiene bewältigten Transportleistungen. Und die stagnieren seit Jahren.

Das bedeutet: Noch mehr Personenwagen, noch mehr Lkw und noch mehr Flugzeuge beherrschen den Verkehr. Denn auch in der Luft wuchs das Geschäft mit Passagieren und Fracht trotz Überfüllung auf den Flughäfen munter weiter – im ersten Halbjahr um runde zehn Prozent.

Das bedeutet aber auch: Gerade die umweltschädlichsten Verkehrsmittel Auto und Flugzeug sind und bleiben am gefragtesten. Die häufig geforderte Renaissance der Bahn, die in den Disziplinen Energieverbrauch, Unfallhäufigkeit, Landschaftsverbrauch und Abgasbelastung der Umwelt am besten von allen Verkehrsmitteln außer dem Fahrrad abschneidet, läßt dagegen auf sich warten.

Hauptgrund: Die Bonner Verkehrsminister bis hin zu Friedrich Zimmermann haben stets eine autofreundliche Politik betrieben. Zimmermann plädierte kürzlich so vor dem Verkehrsausschuß des Bundestages für noch mehr Straßen: „Jeder Stau, der abgebaut wird, ist ein Beitrag zum Umweltschutz.“ Erstmals seit Jahren wurde der Etat für den Bau von Fernstraßen wieder aufgestockt. Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen, die die Kapazität erhöhen würden, lehnt Zimmermann ebenso kategorisch ab wie Tempo 30 als Normalfall auf allen Nebenstraßen in den Städten. Oberste Handlungsmaxime ist der alte Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“. Wie aus der politischen Mottenkiste mutet auch an, was CDU/CSU-Verkehrsexperte Günter Strassmeir zur Verkehrspolitik der Regierung formuliert: „Wir plädieren für eine Beibehaltung des Status quo. Der Bürger hat seine Entscheidung klar getroffen und für das Auto plädiert.“

Solch politischer Immobilismus verhindert schlüssige Verkehrskonzepte, mit deren Hilfe der drohende Kollaps verhindert werden könnte. Zumindest ein funktionierender Güterverkehr aber ist lebenswichtig für die Wirtschaft. Es wartet eine Jahr-

hundertaufgabe: Die Wirtschaft muß auf einen umweltschonenden Verkehr umgerüstet werden.

Die alte Schule der Verkehrspolitik ist am Ende; nicht jede Nachfrage kann befriedigt werden – so viel Beton und Asphalt gibt es gar nicht. Die Konsequenz kann nur sein, die Nachfrage selbst zu steuern.

Der Nachbar Holland, noch ärger als die Bundesrepublik von der Plage Verkehr heimgesucht, hat diesen neuen Kurs bereits eingeschlagen, dem andere demokratische Staaten über kurz oder lang ebenfalls folgen müssen. Kernstück des niederländischen Konzepts ist die Einschränkung

des individuellen Autoverkehrs.

Von allein läuft sich das nicht zurecht. Die Blechlawine ist offenbar, so sehen es jedenfalls Soziologen, immer noch nicht verheerend genug, um den Menschen das Auto richtig zu verleiden. Für den Autokritiker Wolfgang Sachs ist die „Begeisterungsgeschichte, die das Automobil zur begehrtesten Ware einer Epoche aufsteigen ließ“, zwar längst zu Ende, aber nicht für die autofahrende Gesellschaft. Etwas von der ursprünglichen Aura des Automobils, die „aus seinem Kontrast zur Eisenbahn geboren“ (Sachs) wurde, muß noch wirken. Weniger un-

schuldig und schwärmerisch, aber doch genau in jener Gefühlsrichtung, die der Schriftsteller Otto Julius Bierbaum 1903 im ersten Autoreisebericht deutscher Sprache beschrieb: „Eine wollüstige Perspektive. Wir werden nie von der Angst geplagt werden, daß wir einen Zug versäumen könnten.“

Wir werden nie nach den Packträgern schreien, die nachzählen müssen eins, zwei, drei, vier – hat er alles? Herrgott, die Hutschachtel; sind auch die Schirme da? Wir werden nie Gefahr laufen, mit unausstehlichen Menschen in ein Coupé gesperrt zu werden.“

Symbol einer verkehrten Verkehrspolitik

Das Lkw-Nachtfahrverbot in Österreich mit den stürmischen Protesten aus Deutschland und Italien ist ein Symbol der jahrzehntelang geübten verkehrten Verkehrspolitik. Der Ausbau der Bahn wurde vernachlässigt, Güter, die auf der Schiene rollen könnten, werden auf verstopften Straßen transportiert. Lärm und Abgasbelastung sind die Folge.



Heinz Blüthmann

Die autogeschädigten Städte sind am Ende

Zuerst passierte es vor wenigen Jahren in der Volkswagen-Stadt Wolfsburg und in Ingolstadt, dem Domizil der VW-Tochter Audi; dann auch in Frankfurt, Mülheim, Offenbach, Salzgitter, Mannheim; und nun ist der Rest der Städte hierzulande dicht dran: Sämtliche Bürger, vom Säugling bis zum ältesten Rentner, finden Platz allein auf den Vordersitzen jener Personenwagen, die in ihrer Stadt zugelassen sind. Die Rückbänke der Autos haben – im statistischen Schnitt – ausgesiedet.

Profaner ausgedrückt kommen damit nur noch zwei Menschen auf einen Pkw; eine neue historische Wohlstandsmarke ist in Reichweite. Theoretisch könnten dann alle in Zweisitzern herumflitzen, praktisch nicht, schon gar nicht in den Städten. Denn dort ist außer nachts schon längst Schluß mit dem Flitzen. Personenwagen, die durchschnittlich ohnehin nur eine Stunde am Tag benutzt werden, stehen auch in dieser Zeit immer öfter und immer länger – weil es nicht weitergeht, weil zu viele andere Autos den Weg besetzen, weil einfach zu viele dasselbe wollen: Auto fahren.

Auf den Straßen ist besser als sonstwo der massenhafte Reichtum der Deutschen zu besichtigen. Allein in den vergangenen drei Jahren kauften sie knapp neun Millionen fabrikneuer Personenwagen, das Stück im Mittel 25.000 Mark teuer, gaben dafür also 225 Milliarden Mark aus. Rechnet man nur vier Meter Länge pro Wagen, ist schon diese schimmernde Blechschlange viermal so lang wie das gesamte deutsche Autobahnnetz – Stoßstange an Stoßstange. Fahren sollen Pkw zu achtzig Prozent in den Städten, aber die Autohersteller liefern die Straßen nicht mit.

Auf dem Land ist noch Platz – in den Ballungsräumen nicht mehr. Fast jeder erwachsene Bundesbürger, selbst der Führerscheinneuling, der früher erst einmal mit dem Moped begann, kann sich ein Auto leisten und tut es. Auch die Unternehmen brauchen für Transport und Versorgung heute mehr Fahrzeuge als früher. Das Ergebnis: 31 Millionen Personen- und Last-

kraftwagen kämpfen um einen Platz auf dem Asphalt.

Unerträgliche Plage

München bietet täglich das abschreckendste Beispiel für die negativen Folgen der massenhaften Motorisierung. Pro Quadratmeter Stadtfläche stehen oder rollen 1500 dort zugelassene Pkw, noch einmal dieselbe Zahl an Pendlern sucht die bayrische Metropole alltäglich heim. Georg Kronawitter, Oberbürgermeister der Stadt mit der höchsten Verkehrsdichte in der Bundesrepublik: „Die Grenzwerte für die Luftbelastung werden schon heute sehr häufig überschritten.“

Die Münchner, einst stolz auf die Lebensqualität ihrer Stadt, müssen sich auf noch mehr Gestank und Lärm einstellen. Zu den 2000 Kilometern Straße wird „in den nächsten Jahren kaum noch etwas dazukommen“, weiß Kronawitter, „der Verkehr dagegen wächst und wächst.“ Am schlimmsten sieht es auf dem Mittleren Ring aus. Dort treffen sich täglich 600.000 Fahrzeuge, davon fährt eine halbe Million stadteinwärts, davon dringen wiederum 200.000 ins Zentrum vor. Kronawitter: „Das heißt, wir haben eine Million Fahrbewegungen nach innen und außen, was fünfzehn Millionen Autokilometern täglich innerhalb des Stadtgebiets entspricht. Prognosen gehen für das Jahr 2000 von bis zu achtzehn Millionen Kilometern aus.“

In anderen großen deutschen Städten, vor allem jenen mit enggebauten historischen Kernen, ist die Blechlawine ebenfalls zur unerträglichen Plage geworden. Kölns Polizeipräsident Helmut Grulich wunderte sich jüngst, daß sich überhaupt noch etwas bewegt: „Bei den zur Zeit 457.800 zugelassenen Kraftfahrzeugen und 1,95 Millionen Metern Straßen in Köln bleiben rechnerisch für jedes Auto nur 4,26 Meter Platz.“ Dabei sind die 125.000 Pendlern, die jeden Tag mit dem Personenwagen nach Köln hineinfahren, nicht einmal berücksichtigt.

In allen Städten gilt: Es wird übler, nicht besser. Mit Warten

vor roten Ampeln und im Stadtbau vergeudet der deutsche Autofahrer im Jahr schon durchschnittlich 65 Stunden. Dabei werden insgesamt 2,4 Milliarden Liter Treibstoff sinnlos verbrannt. Die Stadtbewohner haben darunter zu leiden – für die verpestete Luft und den gesundheitsschädigenden Lärm kommt niemand auf.

Um zu erfahren, wie menschenfeindlich und gemeingefährlich der Autoverkehr in den Städten mittlerweile geworden ist, genügt manchen ein Blick in die Unfallstatistik, die Jahr für Jahr unter der Rubrik „innerorts“ Zehntausende von Toten und Schwerverletzten, meist bis an ihr Lebensende Verkrüppelten ausweist. Andere Kritiker halten die Grenzen der zumutbaren Luftbelastung durch die Autos für längst überschritten und warnen vor weiter zunehmenden Schadstoffmengen. Eine Studie des Ölmultis Shell bestätigte gerade diesen schlimmen Trend; erst von Mitte der neunziger Jahre an sollen die Autos durch geringeren Treibstoffverbrauch und abnehmende Fahrleistungen weniger Klimagift Kohlendioxid ausstoßen. Bis dahin steigt bei weiter rollender Autokonjunktur der Schaden noch.

Was der Moloch Auto aber den Städten und ihren Menschen wirklich angetan hat, ist schwerlich aus papierernen Unterlagen zu lernen. Die Praxis macht das viel drastischer klar – beispielsweise auf der Ost-West-Straße in Hamburg, einer sechsspurigen Autopiste, die quer durch die ältesten Quartiere der Stadt gelegt wurde. Die unbeschreiblich häßliche Verkehrsschneise, die täglich 60.000 Personenwagen benutzen, macht den Aufenthalt für Mensch und Tier zur Qual – nicht zuletzt, weil zusätzlich 6500 Lastwagen pro Tag hier entlangdonnern: Giftige Abgase und Qualmwolken, infernalischer Lärm und der zitternde Boden erreichen das Ausmaß der Körperverletzung. Hier ist eindringlicher als sonstwo zu besichtigen und zu spüren, was der Autokritiker Wolfgang Sachs so ausdrückte: „Die Massenmotorisierung fordert den Massendurchlaß.“ Und: „Dabei lebt der

Zugriff des Planers von der Arroganz gegenüber den Zwischenräumen – den Zwischenräumen, wo Leute schlafen, Kinder spielen oder Tiere wohnen. Dort kann man abreißen, asphaltieren und begradigen; wichtig ist allein die flinke Erreichbarkeit der Ferne, ihr ist die Nähe untergeordnet. Heimat verfiel zur Durchgangsstrecke.“

Doch das Ende solcher Auto-Arroganz ist anscheinend erreicht. Es stimmt nicht mehr, was Firmenpatriarch Ferry Porsche, der gerade achtzig Jahre alt gewordene Sohn des Käferfinders Ferdinand Porsche, immer noch behauptet: „Das Auto gibt allen Menschen eine höhere Lebensqualität. Darum kann man es niemandem verbieten, ein Auto zu fahren.“ Richtig ist: Man muß es sogar verbieten – und zwar zunächst in den Innenstädten. Für den Münchner TU-Professor Bernhard Winkler gibt es gar keinen anderen Weg, um den Verkehr in den Städten „menschengerecht“ zu gestalten. Winkler: „Ich gehe davon aus, daß alle Probleme der Umweltbelastung durch das Auto von den Technikern gelöst werden können – nur eines nicht: sein Platzbedarf.“

„Zur Bürgerfreiheit gehört, daß sich jeder in der Stadt frei bewegen kann“, doziert Winkler, der für die norditalienische Stadt Bologna einen autoarmen Verkehrsplan entwarf, welcher in diesen Wochen gerade seine erste Bewährungsprobe bestand (Siehe „Stadt statt Stau“, Seite 18). Freie Bewegungen in den Städten, die zu neunzig Prozent in Richtung auf das regelmäßig kleine Zentrum oder von ihm weg stattfinden, können mit dem Auto nicht mehr klappen, weil es zu groß ist. Winkler: „Ein Mensch beansprucht beim Gehen etwa einen halben Quadratmeter Fläche, ein fahrendes Auto aber 25 Quadratmeter, also fünfzigmal mehr.“

Dieser Faktor fünfzig ist für Winkler, der aus Bozen stammt und selbst gern mit dem Auto fährt („Mit meinem Mercedes nach Bologna, das ist ein Genuß“), der unveränderliche Grund, warum die Citys im Prinzip nur ohne private Automobile funktionieren können. Kleine



Karikatur: Luis Murschetz

Stadtwagen, wie sie schon mal auf Automessen vorgezeigt werden, ändern daran grundsätzlich nichts. „Selbst wenn die Autos nur halb so groß wie heute wären, würde das kaum etwas verbessern – und das ist auch nur schwer zu schaffen, denn Autos haben etwas mit der Größe des Menschen zu tun.“

Nicht Umweltschäden und Unfälle, sondern die Enge der Städte bringt also die Abkehr vom Auto, zwingt Stadtplaner zum Umdenken. Zur Klarstellung: Es wird noch mehr private Pkw geben als heute; die jüngsten Prognosen von Shell und dem deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) erwarten den Bestandshöhepunkt je nach wirtschaftlicher und politischer Entwicklung erst in zehn bis zwanzig Jahren, aber in den Innenstädten und später wohl auch in angrenzenden Stadtbe-

zirken wird dem Privat-Pkw der Platz wieder weggenommen, den er so selbstverständlich beanspruchte und überbeanspruchte. Die Stichworte heißen: autofreie Citys, Rückerstattung der Flächen an den Fußgänger und Radfahrer, Wiedergewinnung von Urbanität durch eine neue Langsamkeit und Übersichtlichkeit, umweltfreundliche Mobilität durch Busse und Bahnen.

Die neue Urbanität, der sanfte Verkehr, hat in den Köpfen begonnen. Den besten Beweis dafür lieferte Anfang September Erhard Oehm. Der hessische Landespräsident des einflussreichen Automobilclubs ADAC verduztte die Öffentlichkeit mit der Forderung nach einem „vollkommenen Umdenken“ in der Verkehrspolitik der Ballungsräume, „damit wir nicht eines Tages, und das ist absehbar, vor einem großen Scherbenhaufen stehen“.

Der ADAC-Manager erklärte sich sogar bereit, zusammen mit Frankfurts Oberbürgermeister Volker Hauff eine Kampagne unter dem Motto zu starten: „Wir lassen unser Auto zu Hause, weil wir die Innenstadt und unser Auto lieben.“

Zu hohe Mobilität

Frankfurts ungewöhnliche Verkehrsstruktur – auf 620.000 Einwohner kommen 580.000 Arbeitsplätze – mit ihren gewaltigen Pendlerströmen macht die Erreichbarkeit der City zur wesentlichen Grundlage der wirtschaftlichen Kraft, mehr als in anderen Städten. Konsequenter meint der ADAC-Präsident: „Wenn wir diese autofreie Innenstadt haben wollen, müssen wir anfangen, den ganzen Personen-nahverkehr auszubauen. Die S-Bahn muß beispielsweise bis

Gießen weitergeführt werden.“

„So, wie es ist“, kann es nach Oehms Meinung jedenfalls nicht weitergehen. „Das führt zum Kollaps.“ Bei Hauff, dem der grüne Koalitionspartner gehörig Dampf macht, rennt der ADAC-Mann damit offene Türen ein. Hauff: „Wir wollen die Innenstadt so umgestalten, daß der öffentliche Raum dort nicht mehr in dem Maße wie bisher vom Auto dominiert wird.“ Allerdings nicht mit der Brechstange. „Konkret geplant sind großflächige Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, und zwar so, daß die Parkhäuser weiterhin erreichbar bleiben. Konkret geplant ist der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.“ Außerdem wünscht sich der SPD-OB „Park-and-ride-Anlagen und Parkhäuser dort, wo die Leute aus den Randbezirken umsteigen sollten“. Auto-raus-Politik in netter Form also.



Gratis-Tickets für Tram, Bahn und Bus

Im ebenfalls rot-grün regierten Berlin läuft's ganz genauso. Mit Tempo 100 auf dem letzten unreglementierten Stück der Stadtautobahn Avus machte der Momper-Senat symbolisch klar, wohin die Reise geht: „Wir müssen den Autoverkehr bewirtschaften“, umreißt Professor Eckhard Kuttner, Verkehrsplaner an der TU-Berlin, das Ziel. Der Aufbruch zu den neuen, sanfteren Verkehrsverhältnissen ist allgemein. „Neben der Wohnungsnot“, berichtet Münchens OB Kronawitter, „bestimmt mittlerweile fast ausschließlich die Verkehrsproblematik die Diskussion in sämtlichen Bürgerversammlungen.“

Die Vorschläge zur Rettung der Städte sind zahlreich:

- Nur Personautos, die mit mindestens drei Insassen besetzt sind, dürfen in die City.
- Autos ohne die beste Abgasreinigung, nämlich den geregelten Drei-Wege-Katalysator, müssen draußen bleiben.
- Angeraden Tagen werden nur Autos mit geraden Kennzeichennummern reingelassen und an ungeraden der Rest.
- Pfortnerampeln rund um die Innenstadt lassen nur eine bestimmte Anzahl Autos stadteinwärts durch, danach schalten sie auf Dauerrot und geben nur so vielen Autos Grün, wie herausfahren.
- Statt den Beschäftigten Parkplätze in der Innenstadt zur Verfügung zu stellen, verteilen die Unternehmen kostenlos Monatskarten für Busse und Bahnen;
- Parktickets von Plätzen am Rand der Innenstädte gelten zugleich als Fahrscheine für Busse und Bahnen.

„Wir müssen lernen“, meint Michael Lehmbeck vom Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin, „das Auto dort zu nutzen, wo es sinnvoll ist.“

Auf dem Land „ist das Auto sicher das beste und schnellste Verkehrsmittel“, in der Stadt nur selten.

Daß mit dem Auto auch gleich Leben und Betriebsamkeit in den Citys ausgesperrt werden, hält Lehmbeck für Blödsinn. Sein überzeugendes Gegenargument: „London und Tokio sind Städte mit achtzig Prozent Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsmittel.

Man kann aber sicher nicht behaupten, daß diese Städte verödet sind.“

Der jahrelang betriebene Doppelembau von Straßen für den Individualverkehr und Anlagen des öffentlichen Personentransports mit Straßenbahnen, Bussen oder sonstwie ist jedenfalls passé. Die nicht besonders sozialistisch angehauchte Berner Direktion für Verkehr, Energie und Wasser nennt in einem gerade vorgelegten Bericht mit dem Titel „Umsteigen“ diese Strategie die „De-luxe-Option“ und verwirft sie, weil sie nicht länger finanzierbar ist. Logischerweise haben die Schweizer das Dogma der freien Verkehrsmittelwahl ebenfalls gekippt. Ihr Rezeptbuch zum Umsteigen vom Pkw auf Bahnen und Busse enthält auch so rigorose Eingriffe wie den Abbau von Parkhäusern, Fahrverbote und Tempo 30.

Freimütig wie keine amtliche Verkehrsinstanz in der Bundesrepublik stellen die Schweizer auch eine Ungereimtheit heraus, die sonst meist unter den Tisch fällt: die massive Subventionierung des privaten Autoverkehrs. Der muß nämlich längst nicht für alles aufkommen, was er anrichtet. Umweltschäden durch Abgase und Lärm, Rettungsdienst und ein großer Teil der Unfallfolgen beispielsweise werden seit eh und je der Allgemeinheit angelastet, ohne daß dies den Autofahrern bewußt wäre. Exakt ist kaum kalkulierbar, wie hoch diese Kosten sind – denn wieviel ist schließlich ein Unfalltoter wert? Doch vorsichtige Kalkulationen haben ergeben, daß bei Umlage aller dieser Kosten auf den Treibstoff der Liter Benzin oder Diesel um weit mehr als eine Mark teurer sein müßte als jetzt.

Weil auch die öffentlichen Busse und Bahnen allerorten aus der Staatskasse kräftig, teilweise zu mehr als fünfzig Prozent, unterstützt werden, kommt der Berner Bericht zu dem interessanten Schluß, daß der Gesamtverkehr, weil direkt und indirekt subventioniert, „für den Benutzer generell zu billig“ und demzufolge „die Mobilität zu hoch“ sei.

Das Übel, so weisen die Schweizer Experten nach, hat

seinen Hauptgrund in falschen, weil zu geringen Preisen. Müßten alle Verkehrsteilnehmer, Autofahrer wie Trambahnbenutzer, zahlen, was es wirklich kostet, gäbe es kein Verkehrsproblem. Die mobilitätssüchtige Gesellschaft lebte zwangsläufig enthaltsamer, ruhiger und wäre nicht ständig unterwegs.

Richtige, also nicht vom Staat kräftig heruntersubventionierte Mobilitätskosten würden automatisch Auswüchse der massenhaften Beweglichkeit beschneiden, weil es für jeden deftig teuer käme.

Diesen klaren und wirksamen Weg scheuen aber die Politiker aller Couleurs, denn das trafe Arme härter als Reiche. Aus diesem Grund schnürte die SPD ein Paket, das widersprüchlich ist: Zwar sollen Benzin und Diesel um fünfzig Pfennig je Liter teurer werden, zugleich jedoch Entlastungen bei der Lohnsteuer dies im Portemonnaie wieder ausgleichen. Der Effekt wäre gleich Null. CDU und FDP wagen nicht einmal, solchen faulen Kompromiß vorzuschlagen. Sie wollen lediglich die Kraftfahrzeugsteuer, ohnehin kein nennenswerter Kostenfaktor für den Autofahrer, künftig nach dem Schadstoffausstoß der Wagen staffeln. Konkreter sind die Bonner noch nicht geworden.

Wie wenig die Politiker das Problem bislang überhaupt erfaßt haben, zeigt dies: Eine völlig unverständliche Subvention des Staates zugunsten der privaten Pkw ist zu Beginn des Jahres noch einmal erhöht worden, ganz so, als ob die Schwierigkeiten mit dem überbordenden Straßenverkehr absichtlich vergrößert werden sollen. Die Kilometerpauschale, erst 36 und nun 43 Pfennig je Entfernungskilometer zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, deckt per Steuererklärung einen Teil der Autokosten. Pervers daran ist, daß die Bürger nur dann Steuern sparen, wenn sie Busse und Bahnen nicht benutzen. Straßenverstopfungspauschale ist sie denn auch schon treffend genannt worden; als staatliche Hilfeleistung zur Förderung des Pkw-Absatzes wird sie von Autobossen geschätzt. Sie gehört entweder abgeschafft oder in eine allgemeine Entfernungs-

pauschale umgewandelt, für die es egal ist, welches Verkehrsmittel benutzt wird.

Drastisch höhere Preise für die Mobilität, etwa von den Gesamtkosten durchaus gerechtfertigte drei oder sogar fünf Mark für den Liter Benzin, paßten nahtlos in einen Trend, der als Aufwertung der Nähe bezeichnet wird. Der Psychologe Horst Nowak sieht ihn einmal manifestiert durch die „wachsenden Widerstände in der Bevölkerung gegenüber dem Ausbau von Autobahnen, Schnellzugtrassen, Umgehungsstraßen, Flugplätzen“, meint aber auch: „Die Bestrebungen sind nicht nur auf praktischen Umweltschutz zu reduzieren, sondern zunehmend eingebettet in eine ganzheitliche ökologische Weltanschauung, die der Harmonie kleiner, intakter Systeme und einem ruhigeren Lebenstempo huldigt.“

Richtige, also kostendeckende Mobilitätspreise würden außerdem entscheidend dem Ausfransen der Siedlungsstrukturen in die Landschaft hinein entgegenwirken und so das tägliche Pendeln vor allem im Berufsverkehr beschränken. Denn der Trend zur Wohnung im Grünen ist ungebrochen. Im Auftrag des Verbands der Automobilindustrie fanden die Meinungsforscher von Infratest kürzlich Erstaunliches heraus: „Obwohl die Bevölkerung in den Ballungsgebieten zum überwiegenden Teil den Städten eine gestiegene Attraktivität bescheinigt, möchten immer weniger Menschen dort wohnen.“ Könnten die Menschen, wie sie wollen, so würde sich heute auf Antrieb die Bevölkerung der Großstadtzentren „halbieren“.

Weil das Instrument der versteuerten Mobilität aus politischen Gründen nicht zur Verfügung steht, sind die überfüllten Städte auf andere Rezepte angewiesen. Beispiel Kassel: Mit einem Generalverkehrsplan, für den 500 Millionen Mark veranschlagt sind, will die Stadt den Autoverkehr um zwanzig Prozent reduzieren. Nach dem Vorbild von Erlangen, das vor zehn Jahren begann, mit Fahrverboten für private Pkw und Verbesserungen des Busbetriebs seine Innenstadt wieder attraktiv zu machen, wollen die Kasseler die



Die Lenker sind in ihren Autos, bzw. im Stau gefangen. Nur der Fußgänger kommt als freier Mensch voran. Zwei Merksprüche: „Alles ginge besser, wenn man mehr ginge.“ – „Der beste Weg zur Gesundheit der Stadt, ist der Fußweg!“ (Foto: Amsüss)

Benachteiligung von Fußgängern und Radfahrern „wiedergutmachen“. Geplant sind neue Radwege, breitere Fußwege, normale Übergänge statt ruhiger Fußgängertunnel und ruhiger Zonen zum Verweilen. Dabei wird, so die zuständige Stadträtin Christiane Thalgott, ein Abbau der Autofahrprivilegien „in Kauf genommen“. Dies soll schrittweise durch Rückbau der Straßen, Tempolimits und weniger Parkplätze geschehen. Schneller, komfortabler und „für alle benutzbar und bezahlbar“ heißen die Ziele für Busse und Bahnen, in die 280 Millionen Mark zu investieren sind.

Vom heute in vielen Städten forcierten Aktionsbündel „kontra Privatautos, pro Bus und Bahn“ ist der zweite Teil der schwierigere. Das Kernproblem: Alle sympathisieren, zumindest in Umfragen, mit dem öffentli-

chen Nahverkehr, aber es benutzen ihn immer weniger. Jahr für Jahr geht ihm mit schöner Regelmäßigkeit ein Prozent der Fahrgäste verloren. Der Münchner Verkehrsplaner Hans-Henning von Winning sieht den Hauptgrund für die Misere in schlichter Inkompetenz: „Verkehrsplaner planen nicht Verkehr, sie planen nur Straßen.“

Das sei auch gar nicht verwunderlich, denn die heutigen Planer gehörten zur Autogeneration. Und die sieht, so von Winning, Busse und Bahnen ausschließlich als „Auffangstrategie für Randgruppen“, also die berühmten drei „A“ an: Arme, Alte, Auszubildende. Der Rat des unabhängigen Experten: Die „resignative Grundstimmung“ in den Verkehrsbetrieben, die von den Politikern – wie jetzt gerade wieder einmal in Hamburg – regelmäßig zum Sparen und Leistungs-

abbau aufgefordert werden, muß überwunden werden; die Werbung für den öffentlichen Nahverkehr sollte aggressiver sein und die sichtbaren Vorteile der Busse und Bahnen im Straßenverkehr durch Extraspuren und Vorrangschaltungen an den Ampeln ausgebaut werden.

Die Einzelhändler in den Innenstädten, die mit den neuen urbanen Citys zunächst meist nicht einverstanden sind, weil sie Umsatzeinbußen befürchten, beginnen ebenfalls umzudenken. Hier und da werden von besonders Fortschrittlichen schon Fahrscheine wie Parkscheine an der Kasse eingelöst. Nach langem Streit hat ein Kölner Urteil den Weg dafür frei gemacht.

Das anhaltende Verkehrschaos hat die Innenstädte als Einkaufsparadiese mehr und mehr zerstört, denn zum Shopping gehören auch Flanieren und Bummeln in einem anregenden Ambiente. Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung bestätigte es den Besitzern der Boutiquen jüngst amtlich. Nicht der Autoverkehr bringt den Umsatz, ergab eine Studie der Behörde. Ihr Fazit: „Vieles deutet darauf hin, daß der städtische Handel künftig nur mit einer ... Verkehrsberuhigung wird überleben können.“

Minister Busek: Verkehrsforschung forcieren!

Der Bundesminister für Wissenschaft und Forschung, Dr. Erhard Busek, Wien, erklärte kürzlich im Hinblick auf den ISG-Kongreß in Graz, man müsse die Verkehrsforschung forcieren. Es geht um neue Methoden zur Verringerung der diversen Belastungen für Mensch und Umwelt.



Bern/Zürich – Bürokratie und drohende Einsprachen bremsen die rasche Einführung von Tempo 30, die das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) ab 1. Mai mit der Weisung für die Zonensignalisation in Wohnquartieren ermöglichen will. Die vor fünf Tagen erlassene Weisung wurde zwar gegenüber dem Entwurf stark entschlackt, die Liste der Voraussetzungen für Tempo-30-Auszonungen ist kleiner, die Zonen sind größer geworden, doch wer auf bald ruhigere Wohnquartiere hofft, wird enttäuscht werden.

Den Autofahrern werde das Lachen vergehen, warnte der „Blick“ und prognostizierte: „Ab 1. Mai im Kriechgang durch die Wohnquartiere!“ Und die welsche Zeitung „24 heures“ entwarf zum Schrecken der Autofahrer das Bild einer künftigen „Rue des Escargots“ (Strasse der Schnecken). Doch so schnell braucht niemand runterzuschalten, denn das nötige bürokratische Verfahren zur Einführung solcher Niedriggeschwindigkeitszonen, aber auch die demokratisch garantierten Einsprachemöglichkeiten sorgen dafür, daß der Fuß noch lange auf dem Gaspedal bleiben kann.

„Die Leute, die auf Tempo 30 hoffen, werden sehr enttäuscht sein“, sagt Hanspeter Oehrli, Chef der Abteilung Verkehr bei der Stadtpolizei Zürich. Die Verordnung geht seiner Ansicht nach klar an den Erwartungen der Stadtbevölkerung vorbei. Die Gründe für Oehrli's Bedenken liegen in den im Weisungstext versteckten Hindernissen für Tempo 30. So soll auf Straßen, wo das niedrige Tempo von den Automobilisten kaum akzeptiert werden dürfte, mit baulichen Maßnahmen für Einhaltung der Tempolimits gesorgt werden. Ist dies aber nicht möglich, empfiehlt das EJPD, auf eine Herabsetzung der Geschwindigkeit lieber gleich zu verzichten. Laut Straßenverkehrsgesetz (SVG) müssen bauliche Änderungen nämlich ausgeschrieben werden. Dann dürfte es Einsprachen regnen. „Da werden die Leute ausflippen“, befürchtet Oehrli. „Tempo 30 nach deutschem Vorbild wird es in der Schweiz sicher nicht geben, denn dort gibt es keine sol-

chen Einsprachemöglichkeiten.“

In Bern, wo der Antrag der Stadtpolizei an den Berner Gemeinderat zur Einführung von Tempo-30-Zonen bereits formuliert wird, dürfte es noch eine Weile dauern, bis die ersten Schilder gepflanzt werden. Immerhin hofft der Leiter der Verkehrsabteilung, Eric Stadtmann, noch vor den Sommerferien wenigstens mit einem Pilotversuch beginnen zu können: „Bei diesen Testläufen wollen wir Tempomessungen durchführen lassen. Das gibt uns dann die Grundlage, präzise Maßnahmen zu ergreifen, um Tempo 30 in den Quartieren durchzusetzen.“ Da dürfte freilich der Wunsch Vater des Gedankens sein, denn auch Stadtmann weiß: „Es ist mit Einspra-

chen zu rechnen, die dann verzögernd und ver hindernd wirken.“

Der Automobilclub (ACS) befürchtet bereits, das Zonensignal könnte mißbraucht werden, „um über den Umweg einer Verkehrssignalisation Umwelt- und Verkehrspolitik zu betreiben“. Die Organisation kündigte deshalb bereits prophylaktisch an, nötigenfalls die entsprechenden Rechtsmittel zu ergreifen. Auch der Touring-Club (TCS) ruft Gemeinden und Kantone dazu auf, „Maß und Weitsicht“ walten zu lassen beim Erlass der neuen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Doch nicht nur die demokratischen Rechtsmittel werden die Einführung von Tempo-30-Zonen verzögern. Ein weiterer

Hemmschuh ist schon in der Weisung selbst eingebaut: So dürfen die einzelnen Niedrigtempozonen nicht größer als 0,4 bis 0,7 Quadratkilometer sein. Und für jede dieser Zonen muß laut SVG ein Gutachten über Verkehrsaufkommen und Unfallgefahren erstellt werden. „Das gibt eine Unsumme von Kosten, die nicht budgetiert sind“, sagt Oehrli, Kreditanträge zuhanden der Parlamente müssen ausgearbeitet und bewilligt werden, monatelange Verzögerungen sind die Folge.

In Luzern gibt es „vor dem Herbst sicher nichts“, prognostiziert Roman Schürmann, Leiter der Sicherheits- und Verkehrspolizei, obwohl das Interesse an Tempo-30-Zonen in den Quartieren „sehr groß“ sei. Und in St. Gallen warnt Verkehrspolizeichef August Haltmeier, daß allein das Hinstellen eines Tafelis nichts bringe, es brauche — neben baulichen Maßnahmen — auch eine verstärkte polizeiliche Überwachung. Aber: „Dazu haben wir nicht das nötige Personal.“

Da freut sich der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) zu früh, daß die vom EJPD überarbeitete neue Weisung gegenüber dem Entwurf vom Januar keine „schikanösen Verfahren“ mehr beinhalte und laut Hans-Kasper Schieser wenigstens ein „praktikables Minimum“ darstelle. Dieses Minimum nämlich läßt auf sich warten. Im Kanton Baselland, so meldete die „Basler Zeitung“, würden echte Versuche, wie sie bereits in fünf Gemeinden vorbereitet worden seien, sogar verhindert.

So könnte in ein paar Jahren ein unscheinbarer Passus in der EJPD-Weisung plötzlich aktuell werden, mit dem Temporeduktionen ab 1994 auch großflächig quasi zwangsverordnet werden könnten: „Wird eine Zonen-Höchstgeschwindigkeit zur Verminderung einer übermäßigen, durch andere Maßnahmen nicht vermeidbaren Umweltbelastung ins Auge gefaßt, ist zusätzlich die Luftreinhalteverordnung (LRV) anwendbar.“

Dokumentation: Daniel Blickenstorfer und Franz Glinz
Andres Büchi,
Sonntags-Zeitung, 9. April 1989

Zonen mit Tempo 30

Bern. — Die Tempo-30-Zonen sollen möglichst klar signalisiert werden. Nur an den Einfahrten wird das Gebiet mit dem Signal „Zone 30“ gekennzeichnet. Auf das innerhalb der Zone geltende Parkregime kann mit einem separaten Schild hingewiesen werden.

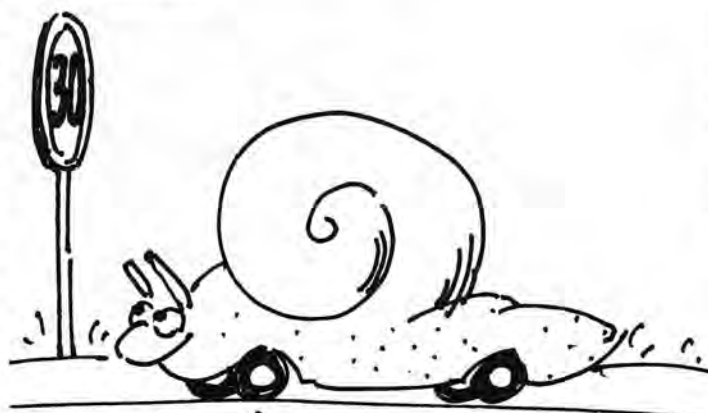
Folgende Bedingungen müssen zur Schaffung einer Tempo-30-Zone erfüllt werden.

- Es kommen nur gleichartige Straßen innerhalb eines klar abgegrenzten Gebiets in Frage.
- Das Gebiet muß von der Siedlungsstruktur her eine Einheit bilden und im Erscheinungsbild gleichartigen Charakter haben.
- Nicht einbezogen werden können Hauptstraßen, Autostraßen und Autobahnen.
- Eine Zone soll im Normalfall nicht größer als 0,4 bis 0,7 Quadratkilometer sein.

- Für jede Zone muß ein Gutachten erstellt werden, welches die Zweckmäßigkeit der Anordnungen prüft.
- Die Expertise muß Auskunft geben über die Verkehrsmenge im fraglichen Gebiet, die gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten und das Unfallgeschehen.

Das EJPD schränkt den Spielraum der Behörden jedoch entscheidend ein mit dem Passus: „Läßt das ermittelte Geschwindigkeitsniveau auf eine schlechte Einhaltung der ins Auge gefaßten Zonen-Höchstgeschwindigkeit schließen, sind bauliche Maßnahmen zu treffen, um deren Beachtung zu verbessern; andernfalls ist von einer Geschwindigkeitsherabsetzung abzugehen.“

Das EJPD schränkt den Spielraum der Behörden jedoch entscheidend ein mit dem Passus: „Läßt das ermittelte Geschwindigkeitsniveau auf eine schlechte Einhaltung der ins Auge gefaßten Zonen-Höchstgeschwindigkeit schließen, sind bauliche Maßnahmen zu treffen, um deren Beachtung zu verbessern; andernfalls ist von einer Geschwindigkeitsherabsetzung abzugehen.“



Erfolg mit Tempo 30 in Hamburg: Die Unfälle gingen markant zurück

Hamburg. – Viel früher als in der Schweiz wurde in der Bundesrepublik Deutschland die Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 angepackt. In der norddeutschen Hafenstadt Hamburg wurde bereits 1983 großflächig Tempo 30 eingeführt. In 650 Wohngebieten wurden insgesamt 1400 Kilometer Straße als „Zone 30 – Wohngebiet“ ausgeschieden, mit Erfolg: Die Unfälle mit Verletzten gingen markant zurück.

Den Ausschlag zur großflächigen Einführung von Tempo 30 in der 1,5-Millionen-Stadt gab die Unfallstatistik 1983: Fast zwei Drittel aller Kinderunfälle ereigneten sich in einem Umkreis von 250 Metern zur Wohnung des Kindes. „Tempo 30“, so versprach deshalb die Behörde für Inneres in Hamburg, „soll dazu beitragen, die Gefährdung der Kinder zu mildern und gleichzeitig das Wohnumfeld zu verbessern, ohne die notwendige Abwicklung des Gesamtverkehrs über Gebühr zu verhin-dern.“

Der Erfolg stellte sich bereits im ersten Jahr nach Ausscheidung der Tempo-30-Zonen aufgrund der neu geschaffenen Zonengeschwindigkeitsverordnung ein. In den verkehrsberuhigten Quartieren gingen die Unfälle mit Verletzten gemäß den letzten Erhebungen um 23 Prozent zurück, die Zahl der Schwerverletzten nahm sogar um 35 Prozent ab. „Diese Tendenzen haben sich auch in diesem Jahr bestätigt“, sagte Klaus Hackelberg, zuständiger Straßenverkehrsplaner in Hamburg, zur Sonntags-Zeitung. Allerdings nahmen – vor allem im ersten Jahr nach Einführung der Langsamfahrszonen – die Fußgängerunfälle um 10 Prozent zu. Dieses Phänomen dürfte darauf zurückgeführt werden können, daß Fußgänger die schützende Wirkung der Tempo-30-Anordnungen überschätzt haben. Dennoch ist die Gesamtbilanz laut Hackelberg positiv. „Deutlich reduziert haben sich insbesondere die Zahl der Raser. Im Durchschnitt nahm das Geschwindigkeitsniveau um rund fünf Stundenkilometer ab.“ Weil das Hamburger Konzept erklärmaßen nicht auf eine Verkehrsreduktion ab-



Der deutsche Städtetag unter Oberbürgermeister Dr. Manfred Rommel, Stuttgart, tritt massiv für „Tempo 30“ ein.

zielte, wurde jedoch keine Verminderung der Luftbelastung durch Autoabgase erreicht.

Die Hamburger Vorgaben für die Festlegung von Tempo-30-Zonen sind vom EJPD weitgehend übernommen worden. Auch in Hamburg sind diese Wohngebiete wie folgt charakterisiert: Sie sind klar abgrenzbar, der Fahrweg bis zur nächsten übergeordneten Zone ist nicht länger als 500 Meter. Innerhalb der Wohnzonen sind sämtliche Lichtsignalanlagen aufgehoben worden. Fußgängerstreifen existieren nicht mehr, weil der Fußgänger überall Vortritt hat. Hackelberg: „Im Idealfall steht innerhalb eines solchen Quartiers überhaupt kein Verkehrsschild mehr.“

Der Tempo-30-Versuch von Hamburg, der in weniger als einem Jahr eingeführt wurde, läuft Ende des Jahres aus. „Kein Mensch in der Bundesrepublik glaubt, daß die Tempo-30-Zonen wieder aufgehoben werden“, sagt Hackelberg, „dazu ist die Maßnahme viel zu erfolgreich.“

„Gorbi“ stoppt die Raser

In der Bundesrepublik läuft Ende Dezember 1989 eine vierjährige Versuchsphase aus, in der Städte „Tempo-30-Zonen“ einrichten durften. Der Deutsche Städtetag unter seinem Präsidenten Dr. Manfred Rommel, Oberbürgermeister von Stuttgart, hat sich massiv dafür eingesetzt, daß ab 1. Jänner 1990 im innerstädtischen Bereich generell nur noch Tempo 30 statt Tempo 50 gefahren werden darf.

Die Diskussion schlägt sich in einem starken Presseecho nieder. Ausführlich berichteten: „Süddeutsche Zeitung“, „Die Welt“, „Frankfurter Allgemeine“, „General-Anzeiger“ (Bonn), „Stuttgarter Zeitung“, „Der Tagesspiegel“ (Berlin), „Frankfurter Rundschau“ usw.

Das Magazin „Der Spiegel“ stellte ein Gerät vor, Titel „Gorbi hilft“.

Mit Bleistift und Notizblock saß der Betriebswirt Rolf Birkmann (59) am Fenster und zählte den Verkehr vor seiner Wohnung in Bielefeld. Birkmann führte als Mitglied der „Bürgerinitiative für lebenswertes Wohnen“ Protokoll. Die Organisation will den Verkehrsplanern demonstrieren, wie schwer das Wohngebiet unter der „Autopest“ zu leiden hat.

Mit der Strichelei ist es vorbei, seit „Gorbi“ aufgetaucht ist. Auf dieses Kürzel wurde eine „Geschwindigkeitmeß- und Verkehrszählanlage“ (ohne Radar) getauft, die den Verkehr automatisch zählt und „sehr ordentliche Statistiken“ (Birkmann) ausspuckt.

Das System ist von dem Bielefelder Physiklehrer Ernst Stille (38), Mitglied einer „Gruppe aktiver Radfahrer und Fußgänger“, entwickelt worden. Am Max-Planck-Gymnasium hatte Prof. Stille, nach Tschernobyl (1986) einen Arbeitskreis Meßtechnik ins Leben gerufen. Der bei den Schülern beliebte Heimcomputer wurde zunächst eingesetzt, um Untersuchungen des radioaktiven Spektrums auszuwerten. Dann verfiel der Lehrer darauf, zusammen mit zwei Schülern, eine computergestützte Verkehrszähl- und Meßanlage zur Praxisreife zu bringen. Stille: „Bürokraten wollen Daten!“

Gespeist wird „Gorbi“ von ei-

nem Sensorband, das quer über die Straße genagelt ist und von jedem Fahrzeug elektroakustische Impulse aufnimmt. Der Rechner ermittelt die jeweilige Geschwindigkeit. Die Tüftler wollen die Anlage nun weiterentwickeln: „Temposünder werden gleich geblitzt – wenn auch nur zur Abschreckung.“

DER SPIEGEL

Im Streit um Tempo 30 wurde der Vorschlag des Deutschen Städtetages inzwischen „abgeschmettert“. Tempo 30 wird innerstädtisch nicht generell eingeführt, es bleibt auf speziell ausgeschilderte Zonen beschränkt. Diese Gebiete nehmen in Deutschland allerdings explosionsartig zu.

Verkehrspolitik der Stadt Zürich

Probleme
Grundsätze
Massnahmen
Beispiele zur Verkehrsberuhigung



Mit Freude haben wir den Brief gelesen, in dem uns Verkehrsstadtrat Dr. Ruedi Aeschbacher die Zusage gibt, seine Erfahrungen beim Grazer „Verkehrskongress“ darzulegen. Die „Schnecke“ links stammt aus der von ihm herausgegebenen Publikation.



Autos beherrschen das Bild der Städte und verpesten die Luft. An verkehrsreichen Straßen ist jeder Lungenzug ungesund. Ohne Reue tief durchatmen kann man nur in den Fußgängerzonen.

Jeden Morgen, jeden Nachmittag beteiligen sich einige Millionen Bürger an einem unfreiwilligen Großversuch. Die Bedingungen sind standardisiert. Strammstehen bei Rot an der Fußgängerampel und dann tief durchatmen. Die Pendler kommen – und mit ihnen Benzol und Stickoxide, Kohlenmonoxid und Asbestfasern.

Was liegt in der Luft auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule und zum Kindergarten? Was bringt es, wenn die Autos langsamer fahren müssen oder wenn sie ganz ausgesperrt werden?

Das ÖKO-Test-Magazin hat die Atemluft auf dem Bürgersteig an verkehrsreichen Straßen in einer Großstadt (Köln) und in einer Mittelstadt bis 350.000 Einwohner (Bielefeld) gemessen. Im Vergleich dazu haben wir bei zwei weiteren Städten dieser Größenordnung in der 30-Kilometer-Zone und in der Fußgängerzone die Luft kontrolliert. Das mobile Meßgerät stand dazu in Heidelberg und Freiburg. Außerdem interessierte uns die Qualität der Luft auf dem Land.

Das Ergebnis ist eindeutig und erschreckend. Stellvertretend für den „Cocktail“ aus dem Auspuff wurde dabei das Krebsgift Benzol gemessen, das noch bis zu fünf Prozent im Benzin enthalten sein darf. Wer an verkehrsreichen Großstadtstraßen wie der Richard-Wagner-Straße in Köln seine Einkäufe macht, der atmet dabei 25 Mikrogramm Benzol pro Kubikmeter Luft ein. Selbst wenn er nicht während der Stoßzeit morgens oder nach 16 Uhr unterwegs ist, sondern in den ruhigeren Mittagsstunden, tankt er noch 24 Mikrogramm. Kinder und Hunde kriegen im Schnitt noch ein Mikrogramm mehr ab. Aber auch in mittelgroßen Städten wie Bielefeld müßten die Passanten auf dem Bürgersteig eigentlich den Atem anhalten. In der stark befahrenen Friedrich-Ebert-Straße ist die Luft während

der Hauptverkehrszeiten mit 18 Mikrogramm Benzol belastet. In den ruhigeren Stunden sinken dort die Werte etwa um die Hälfte ab. Sie liegen aber nur knapp unter dem Emissionsgrenzwert, den die Umweltminister der Länder empfehlen. Zudem betont die Deutsche Forschungsgemeinschaft, „daß für Benzol keine unbedenkliche Konzentration angegeben werden kann“.

Dabei sind unsere Ergebnisse keine Spitzenwerte. In Großstädten wie Frankfurt und Berlin werden zu den Hauptverkehrszeiten Werte bis zu 150 Mikrogramm Benzol gemessen. Nur in manchen Kleinautos ist das Klima noch schlechter.

Um einiges besser ist die Luft in der großzügigen 30-Kilometer-Zone der Mittelstadt Heidelberg. Die Temporegelung gilt dort seit Oktober 1987 in allen Wohngebieten und in weiten Teilen des Zentrums. Die Familie samt Hund kriegt in diesen Zonen selbst zur Hauptverkehrszeit weniger Benzol ab als in den ruhigen Stunden auf der Straße in Bielefeld.

In der großräumigen Fußgängerzone rund um das Freiburger Münster sind die Werte nochmals um fünfzig Prozent niedriger. Die beste Luft maß unser Labor bei Dabringhausen im Bergischen Land.

Nur in einer autofreien Innenstadt, darüber besteht angesichts der Meßwerte kein Zweifel, können Erwachsene und Kinder aufatmen. Tempo 30 in den Städten sorgt, im Vergleich zur dicken Luft über den schnellen Straßen, für eine entscheidende Entlastung.

Der Abdruck dieses Beitrages erfolgt mit freundlicher Genehmigung des „ÖKO-Test-Magazins“.

Für Großstädter gehören hohe Benzolkonzentrationen zum Alltag. Das Institut für Umwelthygiene der Universität Düsseldorf hat das Krebsgift sogar im Blut nachgewiesen. Citybewohner hatten doppelt so viel davon in den Adern wie Bürger aus Mittel- oder Kleinstädten.

Keinen Zweifel gibt es auch über den Verursacher: 90 Prozent der Benzoldämpfe bescheren uns die Autos. Den Rest produziert die Industrie. Trotzdem gibt es bisher noch keinen gesetzlichen Grenzwert, der Fußgänger oder Fahrradfahrer vor den heimtückischen Dämpfen schützt. Die von den Umweltministern empfohlenen zehn Mikrogramm pro Kubikmeter Luft sind bisher nur Diskussionsstoff. Und die Senkung des Benzolgehaltes im Benzin wird auf EG-Ebene beraten. Momentan müssen wir damit leben, daß Pkw und Lastwagen noch 45 mal mehr pro Kubikmeter Abgasluft ausstoßen dürfen als Industriebetriebe.

Dabei ist Benzol ja nur eine Zutat im Schadstoffgemisch über den Straßen. Dazu kommen in einem Jahr 2,5 Millionen Tonnen Kohlenmonoxid und 221.000 Tonnen Stickoxide. Vor allem der Ausstoß der Stickoxide durch Pkw hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Das Umweltbundesamt mißt in den Großstädten regelmäßig Werte, die über dem Grenzwert der TA-Luft von 80 Mikrogramm liegen. Ergänzt wird diese Mischung durch 13 Tonnen asbesthaltigen Abrieb von Bremsbelägen und Straßendecken.

Heimtückisch und wirkungsvoll

Wie verkraften große und kleine Menschen ihre tägliche Portion Autoschadstoffe? Seit Jahren wird beschrieben, daß die aromatischen Kohlenwasserstoffe in den Abgasen, zu denen auch das Benzol gehört, Krebs erzeugen. Diese Wirkung wird von den Reizgasen Stickoxid und Kohlenmonoxid noch verstärkt. Zudem stehen die ihrerseits kanzerogenen Asbestfasern im Verdacht, daß sie die Aromaten besonders gut in die Atemwege transportieren.

Eine Auswertung des Hamburger Krebsregisters hat ergeben, daß unter den Anwohnern verkehrsreicher Straßen 34 Prozent mehr an bösartigen Lungentumoren sterben. Beim Dickdarmkrebs liegt die Zahl der Todesfälle sogar 68 Prozent über dem Durchschnitt. Mittlerweile belegen großangelegte Studien aus der Bundesrepublik, aus Schweden und den Vereinigten Staaten zudem eindeutig, daß in Belastungsgebieten deutlich mehr Kinder und Erwachsene an allergischem Asthma erkranken. Außerdem erhöhen Kfz-Schadstoffe die Anfälligkeit für Allergien. Sie reizen die Schleimhäute und machen damit das Immunsystem anfälliger.

Trotz der eindeutigen Beweislage müssen die Städte noch immer gegen große Widerstände kämpfen, wenn sie den Autoverkehr einschränken wollen. „Bis vor kurzem“, erinnert sich Folkert Kiepe, Leiter des Verkehrsreferates im Deutschen Städtetag, „haben wir noch gegen das Vorurteil angeredet, daß bei Tempo 30 mehr Schadstoffe in die Luft gehen.“ Mittlerweile konnten selbst die Vertreter des Bonner Verkehrsministeriums eines Besseren belehrt werden. Nicht nur die Benzolbelastung sinkt, wie unser Test zeigt. Das niedrigere Tempo bringt Anwohnern und Fußgängern 30 Prozent weniger Kohlenmonoxid und 40 Prozent weniger an Stickoxiden. Weil die Autofahrer langsamer fahren, müssen sie seltener bremsen und beschleunigen. In diesen Phasen produziert der Motor besonders viele Schadstoffe. Das funktioniert allerdings nur dann, wenn sich die Autofahrer über eine längere Strecke hinweg auf die niedrigere Geschwindigkeit einstellen können. Deshalb favorisieren die Städte Tempo 30 für die ganze Innenstadt. Nur auf den Hauptstraßen darf dann noch schneller gefahren werden. Bisher sperrt sich Bonn allerdings gegen diese Regelung.

Ähnlich geht es bisher beim Katalysator voran. Nach der



strengen US-Norm reinigt er 90 Prozent der Schadstoffe. Kohlendioxid, das für den Menschen direkt unschädlich ist, aber mit für den Treibhauseffekt verantwortlich ist, hält jedoch auch der Kat nicht zurück.

Seit sechs Jahren wird über die generelle Kat-Pflicht diskutiert. Finanzielle Anreize haben erst 56 Prozent der Autoneukäufer überzeugt. Allerdings wird immer mehr Auto gefahren. Der Kat ist kein Allheilmittel für dieses Umweltübel. Das zeigen die Erfahrungen in den USA. Obwohl dort seit langem vorbildlich „saubere“ Straßenkreuzer fahren, haben die Städte regelmäßig ihren hausgemachten Smog.

„Wenn wir nicht im Verkehr ersticken wollen, dann müssen wir utopisch denken.“ „Utopisch“ ist für Werner Naffer vom Bayerischen Städtetag momentan noch eine Art Wegegeld, das Autofahrer zahlen müssten, wenn sie in die Innenstadt fahren. In der norwegischen Stadt Bergen ist diese Vision bereits Realität, und siebzig weitere Städte und Gemeinden des Landes wollen das erfolgreiche Modell übernehmen.

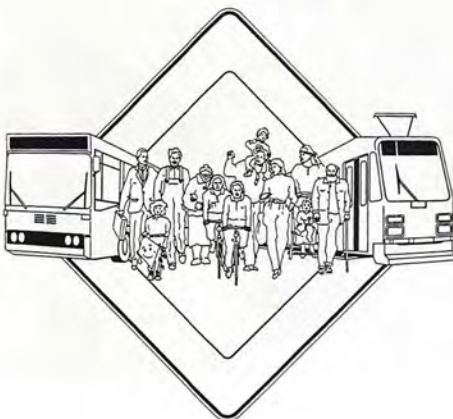
Dagegen zeigen die Züricher, wie man mit einem attraktiven Nahverkehrsangebot viele Pkw aus der Stadt heraushalten kann. Das Parkplatzangebot in der Schweizer Finanzmetropole wurde drastisch reduziert. Dafür können die Bürger dort jetzt tagsüber alle sechs Minuten und nachts alle zwölf Minuten einen Bus kriegen. Obwohl es in Zürich noch keine S-Bahn gibt, sind in einem Jahr acht Prozent der Autofahrer umgestiegen.

„Wir wollen“, bekräftigt Folkert Kiepe die Zielsetzung der deutschen Städte, „die Mobilität der Bürger nicht einschränken, wie uns das der ADAC immer vorwirft. Aber Mobilität ist nicht automatisch an vier Räder gebunden.“

dda Greiner-Schuster,
ÖKO-Test-Magazin, 19/89

Kassel hat die Nase vorn ...

Mit „Vorfahrt für den Umweltverbund“ wirbt die Stadt Kassel für eine lebenswerte, menschengerechte Stadt. Oberbürgermeister Hans Eichel: „Sich im Umweltverbund bewegen, heißt: Zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren, Bus und Straßenbahn benützen – damit uns in Kassel nicht die Luft ausgeht.“



„Stadt statt Auto“: Wege aus dem Chaos

**KLEINE
ZEITUNG**

Ersticken unsere Städte im Verkehr? Wo sind die neuen Wege aus dem Chaos? Dieser Frage ging der deutsche Journalist Samuel Schirmbeck in der ARD-Sendung „Stadt statt Auto“ nach. Vorbilder sind Bologna und Zürich, dort funktionieren Tram und Bus.

Ein Experte und ein Politiker dominierten den hochaktuellen Streifen: der aus München stammende Verkehrsplaner Bernhard Winkler und der Verkehrsstadtrat von Zürich, Ruedi Aeschbacher. Sie demonstrierten, daß man den motorisierten Individualverkehr nur dann sinnvoll zurückdrängen kann, wenn es gelingt, den öffentlichen Verkehr attraktiv zu machen.

In Bologna nennen sie Bernhard Winkler den „deutschen Zauberer“, weil er es zuwege brachte, den autobesessenen Italienern sogar das Gehen und Radeln schmackhaft zu machen. Der innere Kern ist eine große Fußgängerzone, durch die Tore dürfen nur jene Lenker, die für ihr Fahrzeug einen von der Polizei ausgestellten City-Ausweis vorzeigen können.

Nach dem Beispiel Bologna soll Winkler jetzt auch Florenz und Bozen beruhigen. Er hat die reine Industriestadt in eine Touristenstadt verwandelt und meint, man dürfe das Herz der Städte nicht verkommen lassen. In der Innenstadt von Bologna ging der Verkehr um 60 Prozent zurück.

In Zürich versucht Stadtrat Aeschbacher seit Jahren die Harmonie von Ökonomie und Ökologie. Natürlich wollen auch hier die Bewohner rasch ins Zentrum mit den großen Banken und den exklusiven Geschäften, doch bevorzugen viele die Tramway.

1973 hatten die Bürger in einer Volksabstimmung ein sündteures U-Bahn-Projekt abgelehnt, auch mit der Begründung, daß man bei der Fahrt mit der U-Bahn die Stadt nicht erleben kann und immer wieder in den „Keller“ der Stationen muß. Das Nein zur U-Bahn wurde jedoch ein kräftiges Ja für Tram und Bus mit Beschleunigungsprogramm und allem Drum und Dran. Ein früherer Bankchef, jetzt Finanzbera-

ter des Papstes, sagte bei einem Interview in der Tram, sie bedeute für ihn Zeit- und Prestigege-
winn.

Als Vergleichsstädte zu Bologna und Zürich hatte man München und Frankfurt ausgewählt. In der bayrischen Metropole läuft die Diskussion um die autofreie City auf Hochtouren, eine erste Sperre an einem Einkaufssamstag hat sich bewährt. In Frankfurt kündigte der Oberbürgermeister ein neues Stadtkonzept an, um aus den „Kanälen für Raser“ wieder lebenswerte Boulevards zu machen. Bleistaub, giftige Abgase, Benzol im Blut, Kinderunfälle und unerträglich gewordener Lärm zwingen zum Umdenken.

PS: Es wäre wünschenswert, die 45-Minuten-Sendung des ARD „Stadt statt Auto“ auch im ORF auszustrahlen und mit einem anschließenden Club 2 zu kombinieren.

Max Mayr, 4. November 1989,
Kleine Zeitung, Graz



Blick auf die Innenstadt von
Bologna mit den berühmten zwei
Türmen.
(Foto: Amt für Touristik, Bologna)

Einkaufszentren wohin? Von der „grünen Wiese“ in die Stadt



Bis in die siebziger Jahre galten Einkaufszentren auf der grünen Wiese, also außerhalb der Stadt, als absoluter Hit: In riesigen Gebäuden konnte man sich gemeinsam mit vielen anderen Konsumenten dem Kaufrausch hingeben – Aussehen der Gebäude, Verkehrs- und Umweltprobleme waren zweitrangig. Diese Entwicklung kam zum Stillstand, die Käuferinteressen änderten sich, das Problembewußtsein stieg. In welche Richtung Stadtplaner-, Handels- und Käuferinteresse jetzt international und in Städten wie Wien gehen, berichtete kürzlich Waltraud Langer im Mittagsjournal des ORF.

3000 Kenner der Szene waren sich bei einem Kongreß in Las Vegas einig: Mit der Zeit der großen Einkaufszentren auf der grünen Wiese ist es vorbei, aus den Jumbos droht die ausgestorbene Rasse der Dinosaurier zu werden.

Gigantische Einkaufszentren sind in den USA out, weil die Käufer keine Lust mehr haben, sich in häßlichen Bunkern auf die Zehen zu steigen, die Anrainer wollen die Verkehrsbelastung nicht mehr ertragen und die Kaufleute müssen wiederum feststellen, daß sich hier das Geschäft nicht mehr machen läßt.

Diese Entwicklung, weg von den Großen, wird langsam auch in Österreich spürbar. Etwa jammern die Geschäftsleute aus der „Shopping City Süd“ in Niederösterreich, weil ihre Erwartungen nach einer Vergrößerung der Anlage im Vorjahr nicht erfüllt worden sind.

Für den Wiener Handel kommt der Trend dagegen wie gerufen – er mußte sich ohnehin ärgern, daß die Wiener jährlich 10 Prozent ihrer Einkäufe außerhalb Wiens tätigen und fast die Hälfte davon in den Einkaufsgegenden südlich der Bundeshauptstadt ausgeben. Diese Entwicklungen haben auch die Stadtplaner und Wirtschaftsvertreter Wiens auf den Plan gerufen, sie wollen dem Zeitgeist Rechnung tragen.

Gefragt sind: kleinere Einkaufszentren, eingebettet in das bestehende Gefüge einer Einkaufsstraße oder einer Innenstadt, mit hübschem Design, Passagen und Innenhöfen, eine

bestimmte Zielgruppe soll hier alles bekommen, was sie haben will.

Die praktische Konsequenz aus der Erkenntnis, daß der Käufer neue Bedürfnisse hat: Von 20 Projekten, die derzeit in Wien bekannt sind, werden alle genau überprüft, und die drei umstrittenen Großprojekte, die hier dabei sind, wie das Einkaufszentrum West und Südpark – soll es, wenn überhaupt, nur in verkleinerter Form geben.

In den nächsten zwei Monaten soll die Entscheidung über diese zwanzig Projekte fallen, für den bestehenden Wiener Handel wird das Ergebnis von entscheidender Bedeutung sein.

Werden z. B. alle gewünschten Projekte genehmigt, dann würde das Angebot der bestehenden Einkaufsstraßen um zwei Drittel erhöht. Es ist aber klar, daß der Konsument in den kommenden Jahren nicht um zwei Drittel mehr Geld ausgeben wird. Das bedeutet, daß ein Teil des Wiener Handels auf der Strecke bliebe.

Besonders kritisch würde die Situation einmal mehr für die Kleinen. Sie sind in den Einkaufsstraßen, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen, kaum verankert, können es sich aufgrund der hohen Mieten auch kaum leisten. In diesen Gegenden werden bereits jetzt etwa drei Viertel

des Umsatzes von Ketten und Filialen der Großen gemacht.

Die Konsequenz liegt auf der Hand: Wenn die Attraktivität von Einkaufsstraßen und Innenstädten durch kleine Einkaufszentren weiter erhöht wird – was sicher im Interesse des Konsumenten ist –, dann werden auch etliche Kleine zusperren müssen, und das bedeutet, daß es außerhalb von diesen Geschäftsgegenden weniger Einkaufsmöglichkeiten geben würde – die Nahversorgung würde also sinken.



Platz für Menschen

Unter diesem Motto von Vizebürgermeister Edegger wird in der steirischen Landeshauptstadt Graz das Netz der Fußgängerzonen ständig erweitert. Eben jetzt geht die niveaugleiche Pflasterung in der Schmied-

gasse, einer Parallelstraße zur Herrengasse, ihrer Vollendung entgegen. Das Haus im Hintergrund (mit Meisl-Geschäft) ist der Sitz des „Internationalen Städteforums Graz“.

(Foto: Amsüss)

Der „Steinfraß“



nagt am Kulturgut

Das Bild, das sich der Mensch in Jahrhunderten von Engeln und Heiligen, von Dämonen und Tieren und von sich selbst gemacht hat, zerfällt. Madonnen verlieren ihr Lächeln, Prophetengesichter und mittelalterliche Portale werden brüchig, Köpfe und Hände zerbröseln. Der Kenner spricht vom „Steinfraß“. Er weiß aber auch, daß diese Zerstörung wertvollster Kulturgüter nicht nur vom rasant zunehmenden Straßen- und Luftverkehr herrührt, sondern auch vom Schadstoffausstoß der Industrien und Kohlenkraftwerke, vom Hausbrand, vom „sauren Regen“, der keine Staatsgrenzen kennt, vom Abfackeln des Erdgases in den Golfstaaten – ein Inferno, das die Astronauten bei Nacht aus dem All beobachten können. Mit dem Gift, das in Unmengen in unsere Atmosphäre geblasen wird, zerstören wir nicht nur die eigenen Lebensgrundlagen und diejenigen künftiger Generationen, sondern auch die Kunstwerke, die in Stein gehauen, Spiegel und Vision, Erinnerung und Vermächtnis sind: Ausdrucksstarke Figuren auf den mächtigen Kathedralen der Städte, Maya-Architektur fernab der Zivilisation, Bildstöcke in den Gebirgstälern. Wir bitten daher alle Verantwortlichen um erhöhte Forschungsanstrengungen und um konsequente Aktionen für den Schutz und die Rettung der unwiederbringlichen Kulturdenkmäler.

Für Hinweise und Unterlagen danken wir Hochschuldozent Dr. Manfred Koller, Bundesdenkmalamt Wien, Rosa Zimmermann, Generalsekretärin des Vereins „Unser Stephansdom“, Wien, und dem „Deutschen Nationalkomitee für Denkmalschutz“ in Bonn.

Fotos: Robert Hutterer (3), Mediendienst Wien (2), Evelyn Tambour (1)

Der im März und April 1945 von Bomben, Artillerietreffern und einer Feuersbrunst schwer beschädigte Stephansdom ist nun vom Steinfraß bedroht. Zur Rettung des „Steffls“ hat der Verein „Unser Stephansdom“ verschiedene Aktivitäten eingeleitet. Informationen erhalten Sie gerne unter der Adresse Stephansplatz 3, 1010 Wien, Telefon 0222/513 76 48.



Szombathely: Anerkennung für die Fußgängerzone

Der Bürgermeister von Szombathely, Arch. Dipl.-Ing. Nikolaus Czinek, erhielt die „Hild-János-Medaille“ für hervorragende Leistungen auf dem Gebiet der Urbanistik. Diese Auszeichnung wurde im Jahr 1968 zum Gedenken an Johann Hild, den Verfasser des ersten Bebauungsplanes für Budapest, gestiftet.

Bürgermeister Czinek wirkte vorerst als Direktor der größten Baufirma im Komitat Vas und hat sich als Stadtoberhaupt bedeutende Verdienste erworben. Ein wichtiger Schritt war die Neugestaltung des Berzsényi-Dániel-Platzes. Dank des Fachwissens in Fragen der Revitalisierung war Czinek auch der Initiator der wohlproportionierten Häuserzeile entlang des Gyöngyös-Baches. Sehr schwierig war die Schaffung einer Fußgängerzone im Bereich des Köztársaság-Platzes; vorgestellt in den ISG-Nachrichten 2/88.

Im Wissen um baukünstlerische Kostbarkeiten hat Bürgermeister Arch. Czinek für die Restaurierung des Bischofpalais in Szombathely, für die „Sala Terrena“ und die Freilegung des ehemaligen römischen Zentrums gesorgt. Er setzte sich auch mit Elan für den Ausbau der Beziehungen zwischen dem Komitat Vas und der Steiermark ein. Szombathely wurde schon 1985 Mitglied des ISG.

Die „Hild-János-Medaille“ ist die würdige Anerkennung eines ungewöhnlichen Lebenswerkes.

Peter Fazakas

Fortschritte in der Revitalisierung

Erfreuliche Entwicklungen gibt es in Szombathely (Steinamanger). So erhielt z. B. die schon um 1780 säkularisierte „Kornspeicher-Kirche“ in Szentgotthárd (St. Gotthard, Komitat Vas) eine neue Funktion. Die Halle ist nach Plänen von Arch. Stephan Németh zu einem ansprechenden Theatersaal umgestaltet worden. Weitere Fortschritte: Am Burghügel entstand ein gutes Architekturensemble. In der ehemaligen Zisterzienserabtei, heute Rathaus, hat man wertvolle Fresken restauriert und die Orgel instand gesetzt. Bei einer Exkursion konnte Bürgermeister Karl Bauer auch Oberbaurat Dipl.-Ing. Reinold Brezansky aus Graz begrüßen, der der Stadtverwaltung zu den schönen Leistungen gratulierte. Alle Gäste würdigten die Rolle des Stadtrates von Szentgotthárd.

P. F.

Die schon 1780 säkularisierte „Kornspeicher-Kirche“ in St. Gotthard bekam eine neue Funktion. – Rechts: Blick in eine Budapester Fußgängerzone.

Etelka Barsi

Budapest: Öffentlicher Verkehr stark verbessert

Aus dem inneren Drittel der Innenstadt von Budapest (0,42 km²) wurde der gebietsfremde Verkehr mit Ausnahme einiger Verkehrsstraßen mit durchgehendem Verkehr am 14. Mai 1988 – nach mehrjähriger Vorbereitung ausgesperrt.

Dank des neuen Systems sind einige Teile des Innenstadtkerns – die durch Verkehrsstraßen umgrenzt sind – praktisch gesperrt. In diese umweltfreundliche Zone können durch symbolische Straßentore nur jene Kraftfahrzeuge einfahren, die dafür eine bestimmte Genehmigung besitzen.

Der Berufsverkehr in der Innenstadt findet praktisch nur mit ÖPNV (öffentlicher Personen-Nah-Verkehr) statt. Das ÖPNV-System der Innenstadt wurde zudem verbessert.

- Verdichtung der Fahrzeugfolgezeit (kürzere Intervalle)
- Einführung neuer Linien
- Sicherung des Vorrechtes für den ÖPNV auf den durchgehenden Verkehrsstraßen (gesonderte Busfahrbahn)
- Einstellung neuer umweltfreundlicher Fahrzeuge
- Die Park & Ride-Parkplätze können ohne Zeitbeschränkung und kostenlos in Anspruch genommen werden.

Für die umweltfreundliche Zone wurde ein strenges Kontrollsystem ausgearbeitet. Es gibt eine der Stadtverwaltung unterstellte Kontrollgruppe, die das Recht hat, Leute, die gegen die Ordnung im öffentlichen Raum verstoßen, zu bestrafen. Auch die

Polizei hat ein eigenes Überwachungssystem eingeführt; die regelwidrig parkenden Fahrzeuge kann die Polizei abschleppen lassen.

Die neue Verkehrsordnung bzw. versuchsmäßig eingeführte umweltfreundliche Zone, hat durch die an den „Toren“ wachenden Polizeiposten und die gute Propaganda spektakuläre Ergebnisse erzielt.

Nach Ablauf einiger Monate lockerte sich jedoch die Verkehrsdisziplin, da die Kontrolle nicht wirksam genug ist.

Die Bewohner (besonders die des V. Bezirkes), die Presse usw. werten den Versuch positiv. Ihrem Urteil nach stieg die Qualität der Umwelt, die Parkmöglichkeiten wurden besser und die Situation für den Fremdenverkehr ist auch günstiger. Das bestätigen auch alle Sachverständigen.

Die in der Versuchszeit aufgetretenen Probleme sind als eine Art „Betriebsstörung“ zu betrachten und als solche behebbar. Die umweltfreundliche Zone wurde nach Ablauf des Experiments von den Fachleuten als endgültige Lösung vorgeschlagen.

Zur Autorin dieses Beitrages:

Dipl.-Ing. Etelka Barsi ist im Entwurfsbüro für Städtebau (Budapesti Város Eités Tervezo) Vallalat Vaci Utca 62–64, H-1052 Budapest, tätig. Sie wird beim Grazer Kongreß ein Referat halten.



Glanzstück für Marburg – der neue Busbahnhof

Der neue Busbahnhof von Marburg (Maribor), der Grazer Schwesterstadt unweit der jugoslawisch-steirischen Grenze, wurde kürzlich festlich eröffnet. Er weist 25 Perrons auf, besitzt Unterführungen, Behindertenrampe und Rolltreppe und stellt ein Zeugnis der postmodernen Architektur dar. Die Pläne stammen von Arch. Dipl.-Ing. Ivo Goropevsek.

Vom neuen Busbahnhof und der ebenfalls heuer fertiggestellten Umfahrung erwarten sich die Marburger eine enorme Entlastung des innerstädtischen Verkehrs, denn auch in dieser Grenzstadt sind die Straßen und Parkplätze in den Stoßzeiten überfüllt bzw. verstopft.

Sowohl der Grazer Bürgermeister Alfred Stingl als auch Vizebürgermeister Erich Edegger haben in jüngster Zeit Marburg besucht. Die Grazer Stadtväter waren auch vom Theaterausbau, von der „Weinkost“ im restaurierten Turm und von der Revitalisierung am Lent sehr angezogen. Die Straßenflucht am Lent ist zu einer begehrten Wohnzone geworden, hübsche Boutiquen und der Festplatz gehören zu diesem Paradies an der Drau. Besonders gemütlich sind die Wirtshäuser, darunter der Gasthof „Stara Trta“. An seiner Südwand wächst die älteste Rebe Europas, sie ist rund 400 Jahre alt.

Exkursion nach Marburg

Wir laden die Teilnehmer des „3. Internationalen Kongresses für Altstadt und Baukultur“ schon jetzt herzlich ein, an der Exkursion nach Marburg (Maribor) am Sonntag, 10. Juni 1990, teilzunehmen. Bürgermeister Matija Malesic, der Chef des Instituts für Urbanistik, Dipl.-Jur. Rajko Kramberger, sowie die Stadtplaner und Architekten von Marburg stehen seit Jahren in engem Erfahrungsaustausch mit ihren Kollegen in mehreren Ländern und pflegen gute Nachbarschaft.

Eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs – der neue Busbahnhof von Marburg (Maribor). Bild unten: Die revitalisierte Wohnzone „Am Lent“ spiegelt sich im Wasser der Drau.
(Foto: Boris Vugrinec)



„Autobahn“ für Fahrräder?

In der holländischen Stadt Groningen verwandelte sich die Autoplage in eine „Fahrradplage“

Das allgegenwärtige Zauberwort heißt „fietsen“. In der nord-ostholländischen Stadt Groningen (240.000 Einwohner, 20.000 Studenten) wird auf Teufel komm raus gefietst. Tag und Nacht, kreuz und quer und ohne jeden Genierer.

Ein Groninger Unternehmer bietet „Omafietsen“ ab 269 Gulden an, das Magazin „fiets“ bringt all the news that fiet to print, „Vliegende fietsen“ lautet der Titel der letzten Coverstory.

Der Deutschsprachige denkt, da fliegen die Fetzen – und genauso ist es. Es geht, wer hätte das gedacht, um den lieben Verkehr, und keine andere europäische Stadt treibt's derzeit bunter, sagen die Groninger.

„Fiets“ ist das holländische Wort für Fahrrad. Daß die Holländer radfahren, ist noch keine Überraschung, aber daß es eine Stadt gibt, in der die Autoplage in eine „Fahrradplage“ umgewandelt wurde, das ist neu. Groningen bezeichnet sich als Europas Fahrradstadt Nummer eins.

Gerrit van Werven, einer ihrer Verkehrsplaner, eilte vorletzte Woche nach Graz, um auf Einladung des Verkehrsclubs Österreichs (VCO) den Vizebürgermeister Erich Edegger (ÖVP) fietsen zu lehren. Der kleine Verkehrsclub versteht sich als Alternative zu den autofixierten Großvereinen ÖAMTC und ARBÖ. Seine Initiative blieb nicht ohne Wirkung: Erich Edegger plant einen Lokalausgleich in Groningen.

Seit nunmehr zwölf Jahren fördert Groningens kommunale Verkehrspolitik ganz bewußt das Fahrrad als Verkehrsmittel, bei gleichzeitiger Verdrängung des Autos aus der Innenstadt. Entscheidend dabei ist, daß die Planer den innerstädtischen Verkehr nicht isoliert betrachten. Sie denken ganzheitlich, das heißt, sie sehen den Verkehr in seinen Wechselbeziehungen zum Wohnen, Arbeiten, zur Wirtschaft, zum Einkaufen, zu kulturellen Aktivitäten und zur Freizeitgestaltung. Sie denken über Verkehrsverursacher nach und haben unter anderem die Errich-

tung von Großsupermärkten am Stadtrand untersagt, weil solche Supermärkte erfahrungsgemäß zu den großen Verkehrserzeugern gehören.

Heute werden in Groningen täglich mehr als 180.000 Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, das Fahrrad gehört bereits in einem Maß zum Stadtbild wie in Wien das Auto. Während in Wien das Fahrrad da und dort neben dem Auto geduldet wird, ist es in Groningens Innenstadt umgekehrt: Bestenfalls wird das Auto, sehr eingeschränkt, neben dem Fahrrad geduldet.

An etlichen Punkten hat der Radfahrer Vorrang vor dem Auto. So gibt es Radwege, die sich vor den Ampeln auf die gesamte Richtungsfahrbahn verbreitern. Die Radfahrer stellen sich ganz vorne auf, Busse, Taxis und Pkw kommen erst hinterher. Viele Ampelschaltungen begünstigen die Radfahrer: Auf eine Grünphase für Motorfahrzeuge kommen zwei Grünphasen für die Radler. Dadurch wird das Fahrrad vor allem auf den kurzen innerstädtischen Wegen zum schnellsten Verkehrsmittel. Seine Rolle entspricht etwa der des Autos in Los Angeles: Ohne Fahrrad ist man in Groningen aufgeschmissen. Während Geschäftsinhaber in Los Angeles nicht ohne Parkplatz existieren können, verhält es sich in Groningen schon ähnlich mit den Fahrradständen.

So wie viele Bewohner von Los Angeles zwei oder drei Autos besitzen, halten es die Groninger mit dem Treteisen. Der Verkehrsplaner Gerrit van Werven geniert sich fast zu sagen, daß „nur ein Fahrrad“ besitzt, aber, so sagt er, „dafür hab' ich zwei Absperrketten“.

Der studierte Psychologe Marcel Bloemkolk, 32, heute Mitarbeiter in der Planungsabteilung der Stadt, verwendet sein Auto nur für längere Strecken. Alle kürzeren Wege radelt er. Bloemkolk besitzt drei Fahrräder, denen jeweils eine bestimmte Rolle zukommt: Werktags-, Sonntags- und Nachtfahrrad. Mit dem ältesten, klapprigen Goppel fährt er nachts, denn nachts werden in Groningen die meisten Fahrräder gestohlen. Die Stadtpolizei zählt 15.000 Fahr-

raddiebstähle im Jahr, allein in der Innenstadt werden täglich 80 Fahrräder geklaut.

Die Folge davon ist, daß die Absperrvorrichtungen immer gewaltigere Ausmaße annehmen, oft ist die Absperrung das Teuerste am Rad. Viele Radfahrer sind dazu übergegangen, ihren eisernen Gefährten registrieren zu lassen. Auf Wunsch gravieren die Fahrradwerkstätten die Postleitzahl des Besitzers (sie besteht aus vier Nummern und zwei Buchstaben und bezeichnet die genaue Adresse) in den Rahmen.

Das Gros der Hunderttausenden Fahrräder in Groningen ist älteren Datums und sieht dementsprechend aus, die durchschnittliche Nutzungsdauer beträgt neun Jahre. Ein Österreicher würde sich mit so einem Gefährt nicht auf die Straße wagen.

Aber in Groningen ist das Rad ein reiner Nutzgegenstand, Image spielt dabei keine Rolle. Selbst Yuppies und Schickis treten in die Pedale. Viele Fahrräder sind bunt bemalt, wohl auch, um sein Eigentum aus dem Meer von allerorts abgestellten Fahrrädern auf Anhieb herauszufinden.

Genau das, was bei uns zunehmend die Autofahrer tun – jede verfügbare öffentliche Fläche wird zum Abstellplatz –, machen in Groningen die Radfahrer: Kein Platz, kein Gehsteig, kein Geschäftsportal oder Lokaleingang, wo nicht Fahrräder stehen. Sie sind an die Schaufenster gelehnt oder stehen auch mitten auf dem Gehsteig und werden bereits zur Plage für die Fußgänger.

Jetzt werden Fahrradgaragen gebaut. Am Groninger Hauptbahnhof steht ein Parkhaus mit 3000 abgestellten Fahrrädern (tagsüber etwa acht Schilling). Eine Fahrradgarage existiert auch im Zentrum, demnächst wird in der Innenstadt eine Fahrradtiefgarage mit 4000 Einstellplätzen gebaut.

Das allgegenwärtige Fahrrad ist des Autofahrers Tod. Viele Groninger trauen sich mit dem Auto nicht mehr in die Innenstadt, aus Angst, die Radlerschwärme könnten ihnen das Auto beschädigen, ganz abgesehen von den zahlreichen Behinderungen, die den Autofahrern

in den Weg gelegt werden. Ein Groninger Taxler schimpft: „Die Radfahrer sind wie die Moskitos, es ist fürchterlich.“

Genau das wollten die Verkehrsplaner erreichen.

Zunächst war Groningen eine Stadt wie jede andere, mit all den Erscheinungen, die der Autoverkehr hervorgebracht hat. Alles städtische Leben wurde dem Auto untergeordnet. Das Auto war das Maß aller verkehrspolitischen Entscheidungen, nicht der Mensch. Noch zu Beginn der siebziger Jahre bestand der Plan, eine Stadtautobahn durch die Häuserreihen zu schlagen. Innerstädtische Märkte wurden an den Stadtrand abgesiedelt, die einst belebten Plätze verwandelten sich in Autoabstellplätze. Das Leben in der Stadt erstickte im Autoqualm.

Die Folge war, daß immer mehr Innenstadtbewohner in die umliegenden Grünbezirke zogen. Dadurch verlängerten sich ihre täglichen Verkehrswege, sie wurden zu Verursachern neuen Verkehrs, womit sich das Problem nur noch potenzierte. Weil die Innenstadt ihre Attraktivität als Wohnort verloren hatte, verfiel die alte Bausubstanz.

Untersuchungen hatten ergeben, daß 40 Prozent des innerstädtischen Verkehrsaufkommens auf den Durchzugsverkehr entfielen. Die Stadtverwaltung baute daraufhin einen vierspürigen Außenring, wodurch eine gewisse Entlastung für die Innenstadt erzielt wurde. Aber auch das war noch nicht der Kern des Problems.

Ab 1973 setzte in der (seit jeher sozialistisch dominierten) Stadtverwaltung ein Umdenkprozeß ein. Jüngere Leute kamen ans Ruder – der älteste Stadtpolitiker ist heute 48, Bürgermeister Jos Staatsen ist 45 –, die gewillt waren, sich von der alten Philosophie zu verabschieden. Das Auto sollte nicht länger das Maß aller Dinge sein.

In einer vierjährigen Forschungs- und Planungsphase entwickelten sie ein verkehrspolitisches Konzept, das sie noch nicht als der Weisheit letzten Schluß begriffen, aber als entscheidenden Schritt zu einem neuen Denken.

Sie wollten die Innenstadt

Stimmungsbilder aus Groningen:
 „Autobahn für Fahrräder“ –
 Erholung in der Fußgängerzone –
 Damenrad mit Ketten- bzw.
 Kleiderschutz.

nr 50 11. Dezember 1989, 20. Jg., S. 30

profil
 Das unabhängige Nachrichtenmagazin Österreichs



sukzessive auf ein menschenwürdiges Maß bringen, zu einem „Wohnzimmer“ (Gerrit van Werven) umgestalten, in dem ein neues städtisches Leben entsteht, ein Ort zum Verweilen, möglichst unbeeinträchtigt durch das Auto. Aus Parkplätzen wurden wieder belebte Märkte, Fußgängerzonen oder Schanigärten. Man wollte die Bewohner, die in den sechziger Jahren weggezogen waren, wieder in die Stadt zurücklocken und begann mit einer großangelegten Stadtreparatur.

Straße für Straße wurden alte Innenstadthäuser auf Glanz gebracht oder neue Wohnungen gebaut. Jede Wohnung, die vor 1940 erbaut wurde, fiel ins Renovierungsprogramm. 80 Prozent der Wohnungen sind städtische oder sonstige Sozialwohnungen, die privaten Hauseigentümer wurden durch Subventionen „fast zum Mitmachen gezwungen“ (van Werven).

Jährlich fließen umgerechnet 240 Millionen Schilling in das Renovierungsprogramm, zu einem Drittel aus Bundesmitteln. Im Durchschnitt trägt die öffentliche Hand 50 Prozent der Renovierungskosten, in weniger attraktiven Gebieten steigt der Zuschuß auf bis zu 80 Prozent. Die Abwicklung der Stadtreparatur erfolgt denkbar dezentral und unbürokratisch unter Einbeziehung der Bewohner. 1976 gab es in der Altstadt 3096 Wohnungen mit 8619 Bewohnern, heute sind es 4354 Wohnungen mit 10.333 Bewohnern.

Hand in Hand mit der Stadtreparatur ging die neue Verkehrsplanung. Der erste große Schlag gegen das Auto datiert schon aus dem Jahr 1977.

Dazu wurde die Innenstadt, ein rund ein Quadratkilometer großes, von einem Ringkanal umschlossenes Gebiet, in vier Zonen eingeteilt. Jede Zone erhielt ein umfassendes Einbahnsystem verpaßt, wobei Radfahrer auch gegen die Einbahn fahren dürfen. In den breiten Straßen wurden Busspuren markiert, vielfach gleich breit sind die Fahrradwege, in manchen Fällen bis zu vier Meter.

Das Bussystem wurde ausgebaut und die Buslinien durch Funkampelschaltung beschleunigt. Nur Busse, Taxis und Fahr-





Graz war schon in der Monarchie eine Hochburg der Radler. Die steirische Metropole ist seit Jahren wieder Radlerstadt – Vizebürgermeister und Planungsreferent Erich Edegger radelt munter voran. Das Bild zeigt ihn

im Rathausfoyer, das auch die „Europamedaille“ trägt. Graz ist seit 1979 Europapreisträgerstadt. (Foto und Repro: Amsüss)

räder dürfen auch die Grenzen zwischen den vier Sektoren queren, den Lkw und den privaten Pkw ist das verboten. Die Bewohner der Innenstadt zahlen für das Parken auf öffentlichen Flächen 45 Gulden (etwa 285 Schilling) im Quartal, alle anderen Pkw-Benützer können (außer in Tiefgaragen) nur noch kurzparken, wobei Parkzeit und -gebühr nach der Entfernung vom Zentrum gestaffelt sind. Die Parkometer im Stadtkern laufen schon nach einer halben Stunde ab, in der nächsten Entfernungszone nach einer Stunde, außerhalb der Innenstadt nach vier Stunden. In der Innenstadt zahlt man umgerechnet 12,60 Schilling pro Parkstunde.

Radfahrer, Einbahnen, Busspuren, verringerte verkehrs- und gebührenpflichtige Parkflächen, nicht überquerbare Zonengrenzen – all das hat den privaten Autofahrern die Lust genommen, ihr Vehikel in die Innenstadt zu steuern.

Um ihnen auch den anfänglichen Zorn zu nehmen, hatten Studenten Blumen an die Autofahrer verteilt. Proteste blieben dennoch nicht aus. Autofahrer und Geschäftsleute zogen demonstrierend auf die Straße, ohne daß sich die Stadtverwaltung weichklopfen ließ.

Nach der Einführung des neuen Konzepts zeigten sich anfangs negative Effekte auf das Geschäftsleben der Innenstadt. Geschäfte und Betriebe, vor allem Großhändler und Gewerbebetriebe, wanderten ab. Der Umsatz ging um durchschnittlich zehn Prozent zurück, 625 Arbeitsplätze gingen verloren. Während Hink Nieboer, Besitzer eines Werkzeug- und Gartengerätegeschäfts, einen Mitarbeiter entlassen mußte, stellte der Fahrradhändler Vincent van Ellen zwei neue Leute ein. Heute repariert er täglich 20 Fahrräder, sein Umsatz hat sich in den letzten zwölf Jahren verdoppelt, „aber nicht allein wegen des Verkehrsplans“, sagt er.

Unterdessen hat sich die Wirtschaft längst den geänderten Verhältnissen angepaßt. Die Geschäftsleute murren nur noch über Details und verlangen so-

gar eine Ausweitung der Fußgängerzone mit Parkgelegenheiten am Rande.

Im Verkehrsgeschehen der Innenstadt gab es einen eindeutig positiven Effekt. Zwischen 1977 und 1984, so ergaben verschiedene Untersuchungen, ging der durch Innenstadtbesucher verursachte Autoverkehr um 50 Prozent zurück. Zugleich stieg der Fahrradverkehr zwischen dem Nord- und Südtteil der Innenstadt um 20 Prozent.

Unterdessen hat der Autoverkehr wieder zugenommen, wohl aufgrund eines landesweiten Trends. 1985 waren in Holland (14,5 Millionen Einwohner) 4,6 Millionen Pkw zum Verkehr zugelassen, heute sind es mehr als 5,2 Millionen. Prognosen sagen, daß der Autoverkehr in den nächsten zwanzig Jahren um weitere 17,2 Prozent zunehmen wird.

Die Stadtplaner von Groningen sind deshalb schon „froh, wenn wir den Autoverkehr stabilisieren können“ (Marcel Bloemkolk).

Die Fußgängerzonen sollen erweitert, der Fahrrad- und der öffentliche Verkehr weiter gefördert werden. Um den Bahnhof soll am Rand der Innenstadt ein Bürohauszentrum entstehen, um die Beschäftigten um ein leistungsfähiges Verkehrsmittel zu konzentrieren. Am Samstag, dem Haupteinkaufstag (Geschäftsschluß 17 Uhr), verwandelt sich eine riesige Halle am Stadtrand, wo an sonstigen Tagen der Viehmarkt abgehalten wird, in eine Gratisparkgarage. Gratisbusse bringen die Besucher in die Innenstadt.

In Graz könnte es bald ähnlich zugehen. Vizebürgermeister Edegger will in der smoggeplagten Stadt eine gezielte Politik zugunsten des öffentlichen Verkehrs und der Radfahrer machen. Edegger: „In der Zielrichtung stimmen wir mit dem Modell Groningen überein.“



Neuer Trend: Die sanfte Mobilität



Die Zunahme des Autoverkehrs wird immer mehr als menschenfeindlich eingestuft. Ein Blick in die Unfallstatistik zeigt, daß Jahr für Jahr in Europa Zehntausende Tote und Schwerverletzte, meist bis an ihr Lebensende Verkrüppelte, zu registrieren sind. Ökologisch fühlende Zeitgenossen halten die Grenzen der zumutbaren Luftbelastung durch den Verkehr für längst überschritten. Ärzte warnen vor giftigen Abgasen, vor infernalischem Lärm und den Erschütterungen des Bodens. Angesichts dieser Bedrohungen fordern erfahrene Fachleute wie Werner Brög, Socialdata, München, den raschen Umstieg auf „sanfte Mobilität“. Voraussetzungen: Rad- und Gehwege, verkehrsarme Innenstädte, Tempolimits, Umstieg auf Tram, Bus und Bahn. Hier einige Beispiele:

Erlangen

Als Öko-Hochburg gilt Erlangen (Franken). Dort hat Oberbürgermeister Dietmar Hahlweg schon 1972 dem Moloch Verkehr den Kampf angesagt. Die Hälfte des Verkehrsbudgets fließt in Radwege, Verkehrsberuhigung, Nahverkehr und Lärmschutz. Im Rathaus gibt es 160 Diensträder, kürzlich ließ sich der OB mit all seinen Amtsträgern damit fotografieren. Gegen das Öko-Stadtoberhaupt regt sich jedoch auch Widerstand. Stadtbusse kommen schwer voran, Automobilisten kritisieren Sperrungen und Parknot.

Udine

Seit 2. Oktober ist die Altstadt in drei Zonen unterteilt. Diese Bereiche umfassen etwa den einst von Stadtmauern umgebenen Kern. Die Zone A wurde wochentags für den Kfz-Verkehr von 9.30 bis 13 Uhr und 15.30 bis 20 Uhr gesperrt (Ausnahme: Zustelldienst). Die Zone B um den Dom weist nun gebührenpflichtige Parkplätze auf. Von 9 bis 20 Uhr müssen sich die Autofahrer Tickets besorgen. Die erste Stunde kostet 1000 Lire, jede weitere Stunde 2000 Lire. In der Zone C kommen 380 Parkplätze mit Parkuhren. Die Bewohner freuen sich über weniger Lärm und reinere Luft.

New York

Die Brückengebühren wurden kräftig erhöht, um den Autofahrern die Einfahrt nach Manhattan zu verleiden. Bürotürme dürfen nur noch gebaut werden, wenn keine Tiefgaragen dazugehören. Ein eigener Abstellplatz für einen Pkw kostet mehr als 100.000 Dollar.

Esslingen

In Esslingen am Neckar wird die flächenhafte Verkehrsberuhigung von intensiver Forschung begleitet. Motto: Was im Fremdenverkehr der sanfte Tourismus ist, ist im Verkehr die sanfte Mobilität. Esslingen gehört zu jenen sechs Orten der Bundesrepublik, in denen Experten versuchen, den Politikern den Rücken für unkonventionelle, drastische Maßnahmen zu stärken. Das Experiment läuft auch in Buxtehude, in einem Stadtteil von Berlin, in Borgentreich (Norddeutschland), auf der Südschiene von Mainz und in dem von vielen Raffinerien besonders belasteten Ingolstadt.

Laibach

Wie uns der Bahnfachmann Dipl.-Ing. Tadej Brate berichtet, hat Laibach im Dezember 1958 das Tramwaynetz aufgelassen (ähnliche Bestrebungen gab es damals auch in Graz). Nun soll Laibach (Ljubljana) wieder ein neues Straßenbahnsystem mit einer Nord-Süd- und einer Ost-West-Linie bekommen. Das Projekt scheitert vorläufig an den Finanzen.

Unser Foto zeigt Kaiserin Elisabeth hoch zu Roß. (Aus der von Dr. Armgard Schiffer, Joanneum, stammenden Dokumentation „150 Jahre Fotografie“). Da denkt man an Winston Churchill, der schon 1904 meinte: „Wir werden den Tag bedauern, an dem wir vom Pferd auf das Auto umgestiegen sind.“



Krakau

Obwohl der Verkehr in der einstigen Hauptstadt Polens noch nicht so dicht ist, überlegt die Stadtregierung eine Sperre der City, die von dem großen Platz mit Tuchhallen und Marienkirche geprägt ist. Die Abgasbelastung muß drastisch reduziert werden, weil die Smogströme vom Stahlwerk Nowa Huta diese alte Kulturstadt ohnehin schwer schädigen.

Bergen

In dieser norwegischen Stadt, in der der Komponist Edvard Grieg lebte, wird seit zwei Jahren eine Automaut eingehoben. Sie beträgt etwa 10 Schilling. Wer in die Stadt will, muß zahlen. Siebzig norwegische Städte wollen diesem Modell folgen, allerdings mit wesentlich höheren Gebühren. Jährliche Straßensteuern von

14.000 Schilling pro Pkw heben die Polizisten in Singapur ein und jeden Morgen noch einmal 35 Schilling, wenn weniger als vier Leute im Auto sitzen.

Stockholm

In der schwedischen Hauptstadt haben sich die Stadtväter etwas besonders Originelles einfallen lassen. Sie wollen ab 1. Jänner 1990 alle Autofahrer zur Kasse bitten, die in die Innenstadt wollen – und ihnen dafür im Gegenzug auch etwas geben, eine Monatskarte für die öffentlichen Verkehrsmittel. Die Überlegung ist klar. Die Politiker hoffen, daß die zwangsbeglückten Ticketbesitzer eines Tages den Wagen zu Hause lassen.

Lübecks autofreier Tag

DIE  WELT

Fortsetzung von Seite 27

Ravenna

Die Stadt mit den berühmten Mosaiken besitzt eine ausgedehnte Fußgeher- und Radlerzone, nachdem die Stadtväter – ähnlich wie in Turin, Pavia, Lucca, Pisa und Parma – Volksbefragungen zur Sperre der Innenstädte durchgeführt hatten. In allen Fällen sprach sich die Mehrheit dafür aus. In Mailand, im Februar 1989 gab es erstmals Smogalarm, wird derzeit eine Maut für Fahrten in die Innenstadt diskutiert.

Salzburg

Experten aus drei Ländern haben jetzt die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und die Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs vorgeschlagen. Prof. Hartmut Topp, Universität Karlsruhe, erklärte, der Autoverkehr in der Salzachstadt müsse sofort halbiert werden.

Rom

Der Senat hat das gesamte Zentrum einschließlich Via Veneto, Via Nazionale, Bahnhofsviertel und Foren für den privaten Autoverkehr gesperrt. Nach einer gewissen Beruhigung, womit auch das Hupen gemeint ist, wollen die Politiker die „verbotene Stadt“ noch erheblich erweitern.

Los Angeles

Die autogerechteste Stadt der USA plant eine neue S-Bahn, nachdem man seinerzeit die längste Straßenbahn der Welt mit einem 1000-Kilometer-Netz aufgegeben hatte. In der flächen größten Metropole mit 14 Millionen Einwohnern und acht Millionen Autos erstickt der Verkehr nicht nur tagsüber in endlosen Staus, sondern regelmäßig auch nachts. 1988 lag die Luftverschmutzung an 150 Tagen weit über den Grenzwerten. Nun soll die Zahl der erlaubten Pkw pro Haushalt beschränkt werden. Unternehmen sind angehalten, Fahrgemeinschaften für Beschäftigte zu bilden, ansonsten drohen hohe Geldstrafen.

Das von manchen befürchtete Verkehrschaos auf den Zufahrtswegen und krasse Umsatzeinbußen der Geschäftswelt blieben aus. Von 10 bis 18 Uhr war die Hansestadt Lübeck am Samstag mit ihrer historischen Altstadt der Umwelt zuliebe und zum Schutz ihrer mittelalterlichen Bausubstanz autofrei. Ein gelungener Auftakt, sagte Bürgermeister Michael Boutilleier. Man wolle mit diesem Schritt Vorbild für andere Großstädte der Bundesrepublik sein. Bis zum März wird das Experiment an jedem ersten Samstag wiederholt.

Unübersehbare rot-weiße Hinweisschilder mit der berühmten, von der UNESCO zum Weltkulturgut erhobenen Stadtsilhouette stoppten Autofahrer an allen Zugängen zur City, der „Haselnuß“, wie die von den Travekanälen und Hafenbecken umschlossene Altstadt im Volksmund genannt wird. Selbst an der schmalsten Gasse war ein Schutzmann postiert, der Autofahrer höflich, aber bestimmt zurückwies. Nur der Weg zu

einigen Parkhäusern im Zentrum war offen. Doch nur wenige wagten sich bis dorthin vor. Dafür nutzten Hunderte Einheimische und die an langen Samstagen stets nach Lübeck strebenden Auswärtigen mit einem traditionell hohen Skandinavienanteil das gut funktionierende Park-and-ride-Angebot der Städtischen Verkehrsgesellschaft.

Auf dem weitläufigen Volksfestplatz etwa an der Travemünder Allee standen die Karossen brav in Reih und Glied. Andere Stellplätze rund um die Altstadt waren ebenso frequentiert. Wem der jeweils zehn bis 30 Minuten dauernde Fußmarsch in das Zentrum um die Marienkirche, das mittelalterliche Rathaus und die Marzipanhochburg Nieder-ecker zu lang war, dem standen kostenlose Doppeldeckerbusse zur Verfügung.

Durchaus zufrieden zeigte sich die Lübecker Geschäftswelt. Zwar waren vor allem Kaufhäuser in den Vormittagsstunden nicht gerade überfüllt, aber später drängten sich auch dort die

kaufstüchtigen Massen, die erst am Abend vollbepackt und müde zurück zu ihren Autos pilgerten.

Dieser autofreie Samstag war in der Lübecker Bürgerschaft heiß diskutiert worden.

SPD, Grüne und die Unabhängigen Bürger Lübecks, eine freie Wählergemeinschaft, stimmten schließlich zu. Dagegen versagte die CDU dem Plan mit der Begründung ihre Zustimmung, das Konzept sei zu wenig durchdacht und gegen Bedenken der Geschäftsleute durchgepeitscht worden.

Aus „DIE WELT“
(9. Oktober 1989)

Das Gegenstück von autofreier Innenstadt – ein Parkplatz im Herzen von Brüssel.
(Foto: Hohmann)



Partnerschaft Pécs–Graz besiegelt



Frühe Kontakte zwischen Bürgermeister Dr. Zoltan Molnar und Kulturstadtrat Dr. Heinz Pammer, aber auch zwischen Radio Pécs und dem ORF-Landesstudio Steiermark, den Universitäten Pécs und Graz und den Vereinigungen der Donauschwaben haben das Fundament für die Städtefreundschaft Pécs–Graz gelegt.

Ein Markstein war das von ISG-Präsident Pammer vorbereitete Symposium des Internationalen Städteforums, das im September 1986 Delegierte aus Eger, Sopron, Szombathely, Veszprém, Budapest, Győr, Krakau, St. Gallen, Winterthur, Schaffhausen, Bozen, Darmstadt, Klagenfurt, Salzburg und Graz in Pécs vereinte.

Ein reger Erfahrungsaustausch, der den jetzigen Komitatspräsidenten Dr. Zoltan Piti und Bürgermeister Dr. Zoltan Molnar mehrmals nach Graz führte, vertiefte die Beziehungen. Beim großen Sängertreffen „EUROPA-CANTAT“, das im Sommer 1988 in Pécs – und damit erstmals in Osteuropa – stattfand, konnten sich LH-Stellvertreter Prof. Kurt Jungwirth und der Grazer Bürgermeister Alfred Stingl u. a. auch von den enormen Fortschritten in der Altstadtverschönerung überzeugen. Vizebürgermeister Erich Edegger hielt im Frühjahr 1989 in Pécs (Fünfkirchen) einen Diavortrag über Grazer Sanierungsbeispiele.



Am 24. Oktober 1989 wurde nun im Grazer Schauspielhaus und am 29. November 1989 im Prunksaal des Hotels „Palatinus“ in Pécs die Städtefreundschaft besiegelt.

Knapp vorher, am 14. November, besuchte der Abgeordnete zum Europaparlament Dr. Otto Habsburg die Stadt Pécs. Er besichtigte das Lenauhaus, eröffnete die „Lenau-Reisen“ und sprach im Sportpalast vor 4000 Zuhörern.

Weitere Verbindungen stärken das Verhältnis Pécs–Graz, bzw. Komitat Baranya–Steiermark: Der Austausch innerhalb der Landwirtschaftsschulen und die

neugegründete Vereinigung BA-STEI, die ihren Namen von den Anfangssilben der Regionen herleitet.

Die Basis für gute Zusammenarbeit stimmt – es sind die regen Kontakte von Mensch zu Mensch.

PS: Die „Lenau-Reisen“ sind leicht erreichbar:

7621 Pécs, Jókai Tér 2 (Hild Udvar). Telefon, Telefax: 72/32-940, Telex: 12 815. Geschäftsführerin ist Erni Vetek.

Erstrahlt in neuer Schönheit – das Hotel „Palatinus“. Im Sportpalast sprach Otto Habsburg zum Thema „Ungarns Weg nach Europa“. Begegnung der Kommunalpolitiker. Von l. n. r.: Weinmeister und Edegger (Graz), Kiel (Fellbach bei Stuttgart), Molnar (Pécs), Stingl und Edler (Graz).

Steirische Delegation besuchte



Eine steirische Delegation unter der Leitung von Landeshauptmann Dr. Josef Krainer und Kulturchef Prof. Kurt Jungwirth unternahm kürzlich eine Studienreise in die UdSSR, die nach Moskau, Leningrad und Tallinn führte.

Moskau beeindruckte als Zentrum des europäischen Teiles der Sowjetunion. Die Stadt zählt heute rund 8,7 Millionen Einwohner, die Kremlanlage mit ihrem Reichtum an Baukultur löste Bewunderung aus. An der Moskwa errichtet ein Grazer Architekten-Team unter der Leitung von Gert Koßdorff das Hotel „Baltshug“.

Auch Leningrad, das einstige St. Petersburg, zweitgrößte Stadt der UdSSR mit 4,3 Millionen Einwohnern, besticht durch seine Kulturschätze. Besonders berühmt sind die Sammlungen der „Eremitage“. Leider wurde 1930 die Kathedrale der deutschen evangelischen Gemeinde geschlossen, vorerst in einen Gemüsespeicher und dann in ein Hallenbad umgewandelt. Nun hofft man sehr, daß aus der Badeanstalt wieder ein Gotteshaus wird.

Die Hauptstadt Estlands heißt auf estnisch Reval und auf russisch Tallinn. Die Stadt mit 464.000 Einwohnern besitzt eine gepflegte Altstadt und verfügt über ein reges Wissenschafts- und Kulturleben. Die Esten dürfen jetzt wieder ihre alte Nationalflagge hissen, sie ringen auch um mehr Demokratie, Föderalismus und Unabhängigkeit.

In Moskau entwickelte sich ein anregender Gedankenaustausch mit dem erfahrenen österreichischen Botschafter in der Sowjetunion Herbert Grubmayr und dessen Gattin Helga. Fundierte Einführungsvorträge hielten der in Moskau tätige Friedrich Draszczyk und Hofrat Hans Steiner.



Moskau, Leningrad und Tallinn

Für die ISG-Nachrichten fotografierte das engagierte Mitglied des Städteforums, NRAbg. Dr. Hans Hafner. Linke Seite. Oben: Schloß bei Leningrad. Unten: Holzarchitektur unweit von Moskau. Rechte Seite. Obere Reihe: Gebäude des Obersten Sowjet in Moskau und das Warenhaus GUM. Rechts:

Kirche in Sagorsk. Untere Reihe: Altstadturm in Tallinn. – Landeshauptmann Dr. Josef Krainer mit Gattin Rosemarie: Filmen als Hobby. (Fotos: Hafner)



Erste Ortsbildmesse in Ungarn



Am 22. September 1989 fand in einem der ältesten Dörfer Westungarns, in Zsennye, die erste ungarische Ortsbildmesse statt. Diese erste Ortsbildmesse in Ungarn war der Auftakt sowohl zu geistiger als auch zu materieller Erneuerung der Dörfer.

Zsennye gehört zu den wenigen erhaltenen Dörfern, welche sich unbewußt und ohne äußeren Einfluß in einer lebendigen Dorfgemeinschaft weiterentwickeln und aus eigener Kraft nennenswerte Leistungen erbringen können. Die Bevölkerung lebt hier in einer intakten gemeinschaftlichen Struktur.

An dieser Veranstaltung bei strahlendem Sonnenschein nahm eine österreichische Delegation, an der Spitze Landeshauptmannstellvertreter Dr. Pröll, teil. Bürgermeister Sileitsch, Veranstalter der letzten Ortsbildmesse in Niederösterreich, führte die Neustadtler an.

Laszlo Nemeth, Bürgermeister des Dorfes, wies auf die Fehler der Vergangenheit hin und prangerte den Zentralismus an, welcher die Dörfer ohne Differenzierung behandelte. Er rief seine Landsleute auf, sich der Tradition der alten Werte zu besinnen und eine menschenwürdige Zukunft zu gestalten.



Nach den Ansprachen hoher Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens (Staatssekretäre, stellvertretender Präsident des Komitats) hielt Landeshauptmannstellvertreter Dr. Pröll die Festrede: „Wir Nachbarn haben die Aufgabe, unsere ungarischen Freunde zu ermutigen, den eingeschlagenen Weg nicht zu verlassen und sich dagegen zu wehren, daß fremde Einflüsse und von außen aufgezwungene Lösungen das Dorf zerstören und die Menschen von dort vertreiben.“

Nach den Besichtigungen des Dorfes, der feierlichen Enthüllung eines Denkmals für die Opfer des Zweiten Weltkrieges und einem in der Kirche abgehaltenen Konzert hatte ich Gelegenheit, bei einem Fernsehinterview meine Ansicht zu äußern: „Das Renovieren von einzelnen Objekten oder Marterln bedeutet noch nicht Dorferneuerung. Sie ist vielmehr eine geistige Erneuerung, die alle Menschen des

Dorfes erfassen muß und bedeutet den Willen, das Dorf lebenswert zu gestalten.“

Dr. Pröll regte an, zwischen ungarischen und niederösterreichischen Dörfern Partnerschaften zu schließen und durch gegenseitigen Besuch die Gemeinsamkeiten zu fördern, um einander näherzukommen.

Alle Gäste haben anschließend echte magyrische Gastfreundschaft genießen können. Wir verließen Ungarn reich an Erlebnissen und Hoffnungen, daß die alten österreichisch-ungarischen Beziehungen und Verbindungen sich weiter festigen und vertiefen werden.

Dipl.-Ing. Peter Pazmandy

(Aus dem NÖ-Mitteilungsblatt „Wir erneuern unser Dorf“)

Links oben: Landeshauptmannstellvertreter Dr. Erwin Pröll, Österreichs Dorferneuerer Nr. 1, sprach bei der Ortsbildmesse in Ungarn. Im Bild mit Arch. Franz Fehringer (links). Sein Motto lautet: „Niemand baut für sich allein“. – Rechts oben: Tagungsort war das Schloß Szennyé. – Mitte: In Ungarn werden wieder die formschönen alten Postkästen aufgestellt. – Links unten: Pioniere grenzüberschreitender Kontakte: Landeshauptmann Dr. Alois Partl und Dkfm. Ernst Scheiber.

Kultur im Dorf

Die jüngste Beratung der ARGE Landentwicklung und Dorferneuerung im ungarischen Keszthely stand unter dem Motto „Kultur im Dorf“. Vizekanzler Dipl.-Ing. Josef Riegler legte dort seine ökosoziale Politik dar, für die er kürzlich aus der Hand des deutschen Landwirtschaftsministers Ignaz Kiechle den Preis der Deutschen Gesellschaft für Agrar- und Umweltpolitik in Bonn erhielt. Kiechle sagte bei der Laudatio, er würde einen Beitritt Österreichs zur EG begrüßen. Dkfm. Scheiber kündigte in Ungarn einen „Dorferneuerungspreis“ sowie Impulse für Dorfpartnerschaften an. Bild: Agrarminister Csaba Hütter mit Vizekanzler Riegler.



Darum ist es am Land so schön ...

Das ORF-Landesstudio Steiermark, Leitung Intendant Wolfgang Lorenz, gestaltete auch zum heurigen Nationalfeiertag wiederum die Sendung „Land in Sicht“. Dabei ging es um gesundes Leben, um Bauernmärkte (Außenstation Feldbach), um umweltfreundlichen Treibstoff und die Aufwertung der Familie. Die Direktorin der Fachschule Haidegg, Lore Weiss, und ihre Mädchen labten die Gäste bei einem Buffet aus den Regionen, sie umrahmten auch die Baumpflanzung vor dem Studio mit frohem Gesang. Im Bild (v. l. n. r.): ISG-Präsident Mayr, Baumschulbesitzer Grinschgl, Intendant Lorenz und NRAbg. Lanner.

(Foto: Amsüss)



Bio-Auto fährt mit Raps

Das erste Bio-Auto der Welt, das mit Bio-Diesel aus Rapsöl läuft und mit Bio-Getriebeöl und Bio-Motoröl geschmiert wird, stellte der steirische Erfinder Dipl.-Ing. Kellersperg bei der TV-Sendung „Land in Sicht“ am 26. Oktober 1989 vor. Das Bio-Car hat bereits 70.000 störfrei gefahrene Kilometer hinter sich, es ist ein Citroen BX-Diesel, der auf 100 km sieben Liter Rapsöl verbraucht. Die Grazer Motorenprüfanstalt AVL-List überwacht das Bio-Auto. Stolz präsentierte Dipl.-Ing. Kellersperg, ein Absolvent der Universität für Bodenkultur in Wien, nach der Sendung sein „grünes Gefährt“.

(Foto: Amsüss)





Niedersachsen

„Das Bild der Dörfer.“ – Dorferneuerung in Niedersachsen. Herausgeber: Burkhard Ritz, Niedersächsischer Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten; Federführung: Wilhelm Landzettel. Hannover, 1989.

Die Publikation umfaßt 179 Seiten, ist broschiert und durchgehend farbig mit zahlreichen Plänen und Fotografien reich illustriert.

Aufgebaut ist die Publikation im ersten Teil nach fünf Reisen durch Niedersachsen, in denen der Zustand der Dörfer 1988 wiedergegeben wird. Der zweite Teil ist selbst wieder zweigeteilt; zunächst werden die Gestaltungswahrnehmung, der Zustand der Dörfer und Bewertungskriterien besprochen, im weiteren folgen Planungsbeispiele für „Dorferneuerungen“. Auch die Richtlinien zur Dorferneuerung mit den Förderungsmöglichkeiten sind abgedruckt.

In der Arbeit werden die Gesamtgestalt von Dörfern, das Bild des Straßen- und Platzraumes und auch die formalen Probleme des Erscheinungsbildes von einzelnen Fassaden im Detail dargestellt und besprochen. Es wird aber auch der Landschaftsraum zwischen den einzelnen Siedlungsräumen mit seinen Einzelgehöften, Baumgruppen, Alleen etc. behandelt.

Die Arbeit kann für den Raum- bzw. Ortsplaner auch außerhalb des in der Publikation behandelten Bereiches eine reiche Palette von Anregungen geben.

Diese Publikation ist broschiert und umfaßt 151 Seiten, davon 91 Seiten Text und 60 Seiten Schwarzweißfotos – z. T. mit Plänen kombiniert – auf Hochglanzpapier sowie einen großformatigen, mehrfarbigen Plan. Die Bestandsaufnahme von Augsburg untersucht auch die historische Entwicklung der Stadt. Erstaunliche Tatsache: Schon um 1900 gab es eine Stadtbildpflege. In die Untersuchung inkludiert sind auch die ehemaligen Vororte, die durch Eingemeindung heute zu Augsburg gehörigen Subzentren an der Peripherie mit

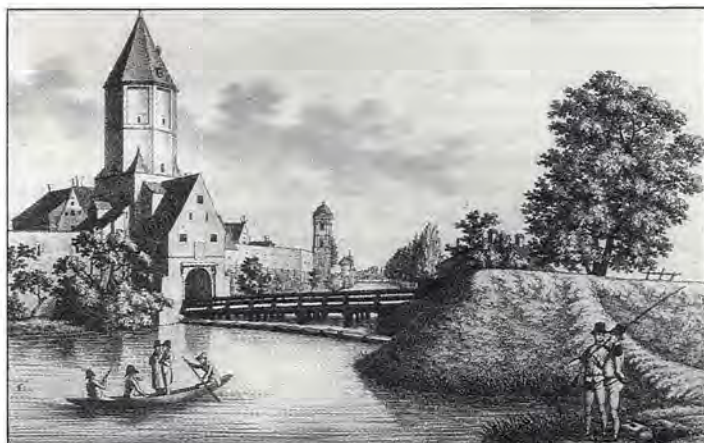
ihren historischen Kernen. Die Arbeit kann auch als Vorbild für ähnliche Bestandsaufnahmen anderswo verstanden werden.

(Für die Übersendung danken wir Baustadtrat Friedrich-Hermann Stab. Die Ansicht aus Augsburg zeigt das „Jakobertor“; 18. Jahrhundert.)

H. H.

Augsburg

Mechthild Berger und Astrid Debold-Kritter: Das Ortsbild von Augsburg „Historisch-Topographische Beschreibung einer Großstadt, Bestandsaufnahme von Siedlungs- und Baustruktur, Grundlagen zur Stadtgestaltungsplanung“, Herausgeber: Franz Schaffer, Lehrstuhl für Sozial- und Wirtschaftsgeographie der Universität Augsburg, in: Angewandte Sozialgeographie. Beiträge Nr. 19. Augsburg 1989.



Speyer

Die Stadt Speyer ist seit den 70er Jahren bemüht, den wachsenden Verkehr zurückzudrängen, um die Innenstadt wieder als Erlebnis-, Begegnungs- und Wohnstätte zu besitzen. Die Neugestaltung der Maximilianstraße und der Domplätze sind sichtbarer Ausdruck dieses Wollens. Unsere Illustration stammt aus der Dokumentation „Speyer – Straße und Platz“, die uns Oberbürgermeister Dr. Christian Roßkopf, Stadtbauinspektor Fouquet und Althüttenmeister Dr. Wantur „ans Herz“ legten. Die Eröffnung der neugestalteten Anlagen ist im Frühjahr 1990, sie werden beim Grazer Kongreß vorgestellt.

Die Stadt Speyer begeht nun ihr 2000 Jahr-Jubiläum.



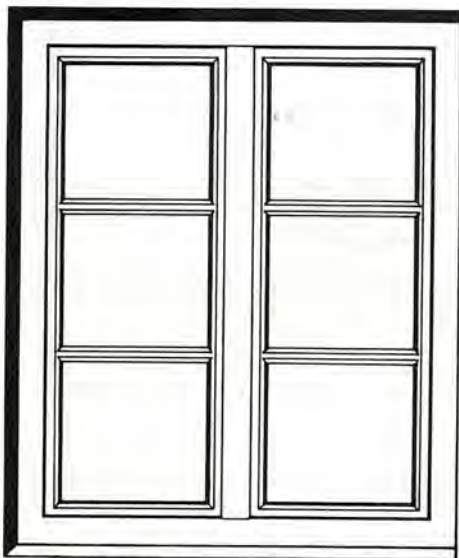


RLB



Raiffeisenlandesbank Steiermark
Graz, Kaiserfeldgasse 5 - 7

Landes-Geldausgleichsstelle
**der steirischen
Raiffeisenbanken**



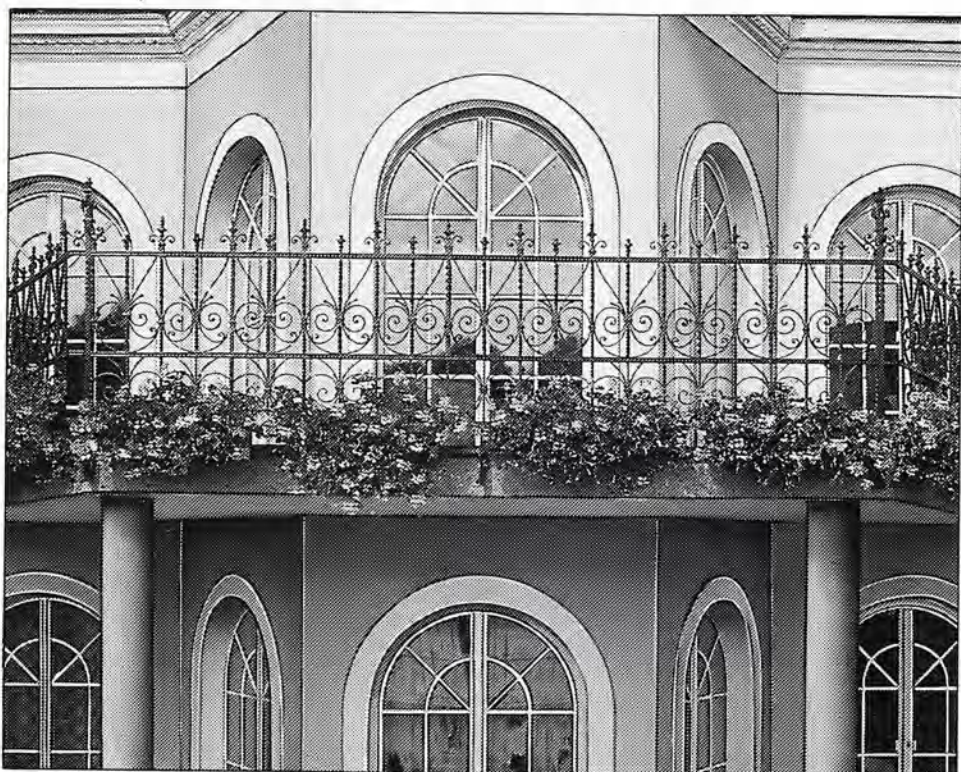
Schöner Wohnen ohne Lärmbelästigung. Schließen Sie störende Einflüsse aus - durch optimale Schalldämmung. Mit Fenstern von Internorm.

Internorm

Leben in der schönsten Form

8502 Lannach/Graz
Industriestraße 2, Tel. (03136) 35 70

Angenehme Ruhe.

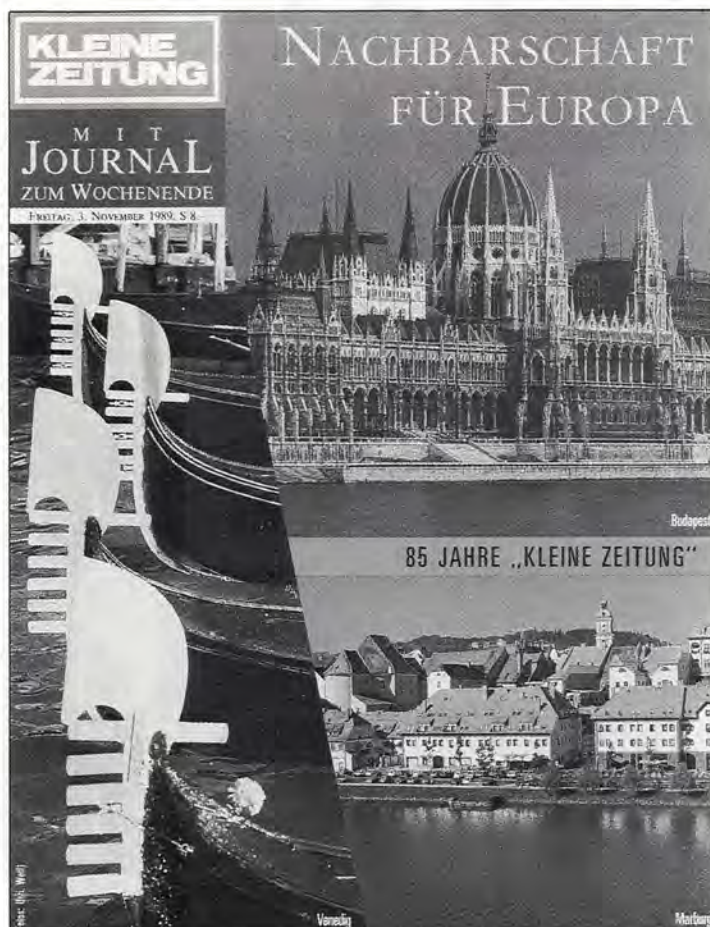




Für Zeitungen ...

... gibt es viele Möglichkeiten, Jubiläen zu begehen. Die „Kleine Zeitung“, Graz, die größte Bundesländerzeitung Österreichs, hat den 85. Geburtstag unter das Motto „Nachbarschaft für Europa“ gestellt und am 3. November 1989 eine informative Sonderbeilage herausgebracht. Sie löste in vielen Ländern begeistertes Echo aus, über das sich Verlagsdirektor Kommerzialrat Julius Kainz, Chefredakteur Dr. Fritz Csoklich und die Betreuer bzw. Gestalter der Beilage, Max Mayr, Franz Feller und Gerhard Treffkorn, freuen dürfen. Tenor der Briefe: Ein aktuelles Thema zur rechten Zeit!

(Illustration: Kurt Eisenkölbl)



MODERNER HOLZBAU IN DER STEIERMARK

204 Seiten mit 50 Farb- und zahlreichen Schwarzweißabbildungen; Einband: Broschur; öS 320,-.

Aus der beträchtlichen Anzahl moderner Holzbauten in der Steiermark werden in diesem Band besonders sorgfältig geplante und gelungen ausgeführte Objekte vorgestellt.

AKADEMISCHE DRUCK- U. VERLAGSANSTALT GRAZ/AUSTRIA

Sie wollen
die Grazer Altstadt
erleben?

Wir sind
seit dem Mittelalter
dort.



****HOTEL ERZHERZOG JOHANN
Im Herzen von Graz.

A-8011 Graz, Zentrum, Sackstraße 3 – 5
Telefon 0 316 / 81 16 16, Telefax 0 316 / 81 15 15, Telex 311009

Werden auch Sie Mitglied des
Internationalen Städteforums
Graz.

Wir bieten Ihnen viermal im
Jahr die ISG-Nachrichten –
und noch viel mehr ...

Die Landesbank ist "Hypo"



Weil sie Ihre Baufinanzien ins richtige Lot bringt.

LANDESBANK



LANDES-HYPOTHEKENBANK STEIERMARK, 8010 GRAZ, RADEZKY-STRASSE 15-17 (0316) 80 51-0 · Graz · Bruck/Mur · Deutschlandsberg
Fürstenfeld · Leibnitz · Loipersdorf · Judenburg · Schladming

Die gute Hand fürs Geld



TOP HOTEL EUROPA ★★★★★ GRAZ

Die schönsten 4 Sterne in Graz!
Komfortabel, modern, europareif!

- Professionell tagen (bis zu 300 Personen)
- Elegant wohnen
- Exquisit speisen

Reservierungen unter:

Hotel Europa Graz GmbH & Co KG

8020 Graz, Bahnhofgürtel 89

Tel.: 0316/91 66 01

Telex: 312675 eugra

Fax: 0316/91 66 01 606



Termine

2.-4. Februar 1990 Hannover
Tagung „Schutz und Erhaltung
von Bauten der fünfziger
Jahre“; V.: Deutsches National-
komitee für Denkmalschutz
und Vereinigung der Landes-
denkmalpfleger in der BRD.

24.-27. Mai 1990 Wildon (A)
„Archäologie, Umwelt und

Planung“; V.: Internationale
Gesellschaft für Stadtgestal-
tung, Archäologische Gesell-
schaft Graz und Internationales
Städteforum Graz.

**22.-24. Oktober 1990 Amster-
dam (NL)**
Fachmesse Restoration '90.
Auskünfte: RAI Gebouw bv,
Amsterdam, Tel. 31 20 5491212.

22.-24. Oktober 1990 Rom (I)
Internationaler Kongreß:
Umweltprobleme im Zusam-
menhang mit der Restauration
und Konservierung von Kultur-
denkmälern.
V.: ICCROM Rom.

**Wer sorgt dafür, daß Susi M. ihr neues Appartement
nicht alt sieht?**



*Zum Beispiel der
Privat-Sofort-Kredit...*

Die neue Wohnung hat viel Geld verschlungen. Für
neue Möbel ist das Budget jetzt knapp. Der beste Weg, Ihre Vorstellungen und Wünsche
trotzdem zu verwirklichen, führt über die BKS. Maßgeschneidert, günstig und schnell.
Ob Privat-Sofort-Kredit, Real-Sofort-Kredit, V.I.P.-Kredit oder Kontoüberziehung. Am
besten, Sie sprechen gleich morgen mit Ihrem BKS-Berater.

**Die BKS
gibt den Kredit!**



Bank für Kärnten und Steiermark

DAS **WEITZER**
★★★★
GRAZ

**First-Class-Superior im
Zentrum, am Ufer der Mur,
herrlicher Blick auf die
Altstadt, vier Minuten zum
Grazer Congress**



Grieskai 12-14, A-8011 Graz
Tel.: 0316/91 38 01, Telex: 31-1284, Telefax: 0316/91 38 088

Ihre Masche: Das bemerkenswerte Wohnungssanierungs-Darlehen.



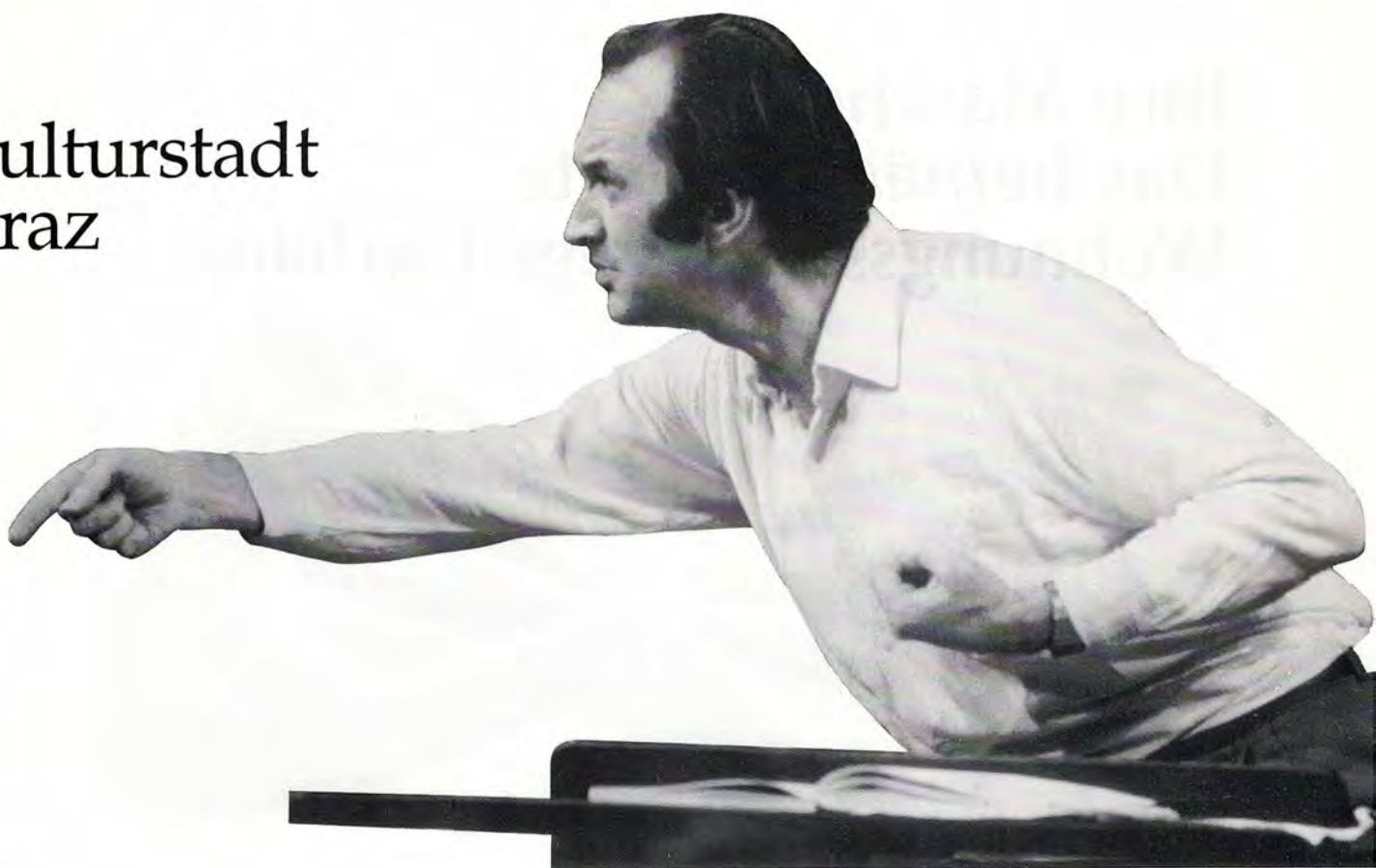
**Altbausanierung zahlt sich immer aus:
Weil Sie sich wohler fühlen und Ihre alte Wohnung auch im Wert steigt.
Bei der Finanzierung hilft Ihnen die Steiermärkische.
Mit dem bemerkenswerten Wohnungsanierungs-Darlehen.**

Wer:	Haus-, Wohnungs- und Baurechtseigentümer, Mieter, Nutzungsberechtigter.
Wofür:	Wohnungszusammenlegung oder -teilung, Wasser-, Strom-, Sanitär- anlagen, Umstellung von Heizungsanlagen, energiesparende Investitionen, Schall- und Feuchtigkeitsschutz.
Wieviel:	Bis zu S 300.000,- je Wohneinheit bzw. Einfamilienhaus.
Auszahlung:	Sofort nach Beibringung der Sicherheiten.
Laufzeit:	10 Jahre.
Förderung:	Das Land Steiermark übernimmt 30% der Rückzahlungsraten bzw. 50% bei "umfassender Sanierung" (Gebäude mit mindestens 3 Wohnungen der Kategorie A oder B, Aufwand pro Wohnung mind. S 300.000,-, Darlehenshöhe bis S 12.700,- exkl. UST je m ² Wohnnutzfläche)

**Ihr Berater bei der Steiermärkischen zeigt Ihnen gerne,
wie Sie mehr aus Ihrer alten Wohnung machen.**

die steiermärkische 
Die bemerkenswerte Sparkasse

Kulturstadt Graz



Graz – das ist Kultur in einem virulenten geistigen Klima. Drei Hochschulen, Oper und Schauspielhaus, die „Mittsommernächte“ des US-Musikinstituts AIMS (links unten), „styriarte graz“ unter Nikolaus Harnoncourt (oben), der „steirische herbst“ als Festival der Moderne (rechts unten), die historischen Stätten in der gepflegten Altstadt, wie der Rittersaal (nebenan), und noch vieles mehr ...

Graz – das Tor zum Südosten! Ein Gästeplus von 10,8 Prozent im Jahr 1989 (Ausländer sogar 18,1 Prozent) spricht für sich. Wir informieren Sie gerne. Wählen Sie das „Steiermark-Graz-Haus“, A-8010 Graz, Herrengasse 16, Telefon 83 52 41, 877/22 87, Telex 31 17 85, Fax 83 79 87.



(Fotos: Amsüss, Utri)



STEIRER UND KÄRNTNER HABEN IHRE EIGENEN EG-ANSICHTEN UND IHRE EIGENE ZEITUNG.

EG ja oder nein? Neutralität hin oder her? Steht der Antrag auf wackligen Beinen? Man kann es von verschiedenen Seiten betrachten. Am besten ist natürlich, die Lage von oben zu betrachten und sich so eine Meinung zu bilden. Steirer und Kärntner haben da natürlich eigene Ansichten, denn sie haben eine Zeitung, die die speziellen Bedürfnisse der Steiermark und Kärntens bestens kennt. Kein Wunder also, daß die Kleine Zeitung die meistgelesene Zeitung im Süden Österreichs ist. Laut MA '88 greifen täglich 658.000, am Wochenende sogar 811.000 Leser zur Kleinen! Und auch ganz oben in den Sozialschichten A und B überragt die Kleine mit 56,6% Reichweite in der Steiermark und in Kärnten bei weitem die Konkurrenz.



DIE GRÖSSTE BUNDESLÄNDERZEITUNG!



Unser Bild:
„Anbetung der Könige“
 aus dem Kreuzgang zu
 Brixen in Südtirol.

Ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr

wünschen wir allen Mitgliedern, Partnern,
 Freunden und Förderern.

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen spätestens
 beim „3. Internationalen Kongreß für Altstadt und
 Baukultur“ in Graz. Bitte den Termin vormerken:
 Donnerstag, 7. Juni, bis Sonntag, 10. Juni 1990.

P.b.b.

Erscheinungsort GRAZ
 Verlagspostamt
 8010 GRAZ