

Simma doch einfach a bisserl g´scheit!

Als „Parents for Future“ und damit Teil eines Initiativen-Netzwerkes im Waldviertel und gleichzeitig Mobilitätssprecher der Grünen im Bezirk Gmünd ist es mir möglich, die Entwicklung von Mobilität aus zwei wichtigen, sich ergänzenden Blickwinkeln zu betrachten. Zum einen als Bürger, mit dem individuellen Bedürfnis, eine sozial gerechte und nachhaltige Form der Mobilität zu entwickeln und als Politiker, der den Prozess der Umsetzung mit allen Hürden und Hindernissen einschätzen kann.

Das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ ist für beide Seiten ein wichtiger erster Schritt, um in Zukunft in der Region aber auch mit weiteren Schritten darüber hinaus eine Mobilität für ALLE in Zeiten des Klimawandels zu sichern.

Das Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ wurde am 20.4.2023 in St. Pölten vor dem Landhaus der Öffentlichkeit präsentiert und auch den politischen Vertreter:innen aller Parteien des Landtages übergeben.

Im Detail ist das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ und der dazugehörige Forderungskatalog mit 61 Forderungen an die Politik unter [Waldviertler Mobilitäts-Manifest - Verkehrswende](#) zum Download für alle verfügbar.

„Ohne Auto kannst am Land nicht leben!“

Das autozentrierte Denken der Politik hat zu einer massiven Fehlentwicklung geführt, die heute nicht nur strukturell das Auto als vorherrschendes Transportmittel in den Mittelpunkt rückt, sondern die auch Auswirkungen auf unsere Vorstellungskraft hat, ob und wie es denn vor allem in ländlichen Regionen mit weniger Autokilometer auch oder sogar besser gehen kann.

Ein Bauvorhaben wie die zusätzlichen Donauquerung bei Mauthausen hat wie viele andere ähnlich konzeptionierte Verkehrsplanungen regionsübergreifende Auswirkungen - also auch auf das Waldviertel, direkt und indirekt. Es zeigt auch ein grundsätzliches Problem in der Verkehrspolitik: Es wird nach wie vor versucht durch mehr Straßen den wachsenden Autoverkehr zu bewältigen, statt zuerst ein **Ziel** festzulegen und erst **dann einen Plan** zu entwickeln, wie wir dieses Ziel erreichen können.

Als gutes Beispiel spiegelt die Argumentationskette in der Planung der Donauquerung bei Mauthausen diese fossile Denkweise wider. Im Einreichprojekt zur geplanten Brücke findet sich folgender Satz, ausgehend von der Annahme, dass die Bevölkerung in Zukunft um 5% wachsen wird:

„Mit dem Wachstum der Bevölkerung bzw. der Pendler und des Wirtschaftsraumes ist mit einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen.“

Richtig ist vielmehr, dass es mit dem Wachstum der Bevölkerung zu einem vermehrten **Mobilitätsbedürfnis** kommen wird. Offen ist wie wir dieses Mobilitätsbedürfnis in Zukunft befriedigen sollen. Zu einem **vermehrten (Auto-)Verkehrsaufkommen** wird es aber definitiv deshalb kommen, weil weiter Straßen ausgebaut werden, und Menschen in Ermangelung an öffentlichen Verkehrsalternativen weiterhin mit dem Auto fahren müssen.

Mehr Straßen produzieren mehr Autoverkehr und mehr CO2. Das ist wissenschaftlich belegt.

Einen weiteren Trugschluss birgt folgender Satz:

„Die Donaubrücke Mauthausen bildet derzeit ein schon überlastetes Nadelöhr...“

Nur eine völlig autozentrierte und wissenschaftsfeindliche Denkweise kann daraus den Schluss ziehen, dass wir gegen jede Vernunft und wissenschaftliche Erkenntnis Millionen ausgeben, um noch mehr CO₂ verursachenden Verkehr zu produzieren. **Um ein Nadelöhr im Sinne des Klimaschutzes nachhaltig zu entlasten, müssen wir Autokilometer reduzieren und nicht Straßen vermehren.**

Was braucht es also?

Wie im „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ dargelegt müssen wir **das vermehrte Mobilitätsbedürfnis** im Sinne einer sozial gerechten, leistbaren und klimafreundlichen Mobilität erfüllen – und zwar mit einer Vielzahl an Maßnahmen:

- im Kern durch den größtmöglichen Ausbau des öffentlichen Bahnverkehrs: und zwar der Hauptbahnstrecken- und Regionalbahnen und der Verlagerung des Güterverkehrs (Holz) auf die Schiene
- durch ein auf die Bahn abgestimmtes und die Bahn ergänzendes Busliniennetz
- durch eine Siedlungsentwicklung mit dem Ziel von Siedlungen der kurzen Wege
- durch ein lückenloses Radnetz für die neue Radmobilität vor allen als Alltagsmobilität und Zubringer zu den Bahnen
- durch den massiven Ausbau des Mikro-Öfferverkehrs für die letzte Meile und Alltagswege abseits der Bahnstrecken
- durch eine Tarifgestaltung, die den Umstieg auf die Öffentlichen Verkehrsmittel fördert

Nicht g´scheit ist, dass...

- der Straßenausbau Finanzmittel verschlingt, die wir unbedingt für die Mobilitätswende brauchen.
- mehr Straßen mehr fossilen Autoverkehr verursachen und die Erderhitzung befeuern.
- durch mehr Straßen unsere Autoabhängigkeit weiter einzementiert wird und uns die Möglichkeit verbaut wird, eine sozial gerechte Mobilitätswende in die Wege zu leiten.

Das Initiativen-Netzwerk Waldviertel bietet einen Dialog an, und ladet die verantwortlichen Politiker:innen ein, das „Waldviertler Mobilitäts-Manifest“ für künftige Gesamtmobilitätsplanungen **als Vorbild und Ausgangslage für eine neue Art von Gesamtmobilitätskonzept** zu nehmen. Ein Gesamtmobilitätskonzept, das als Ziel die Reduzierung des fossilen Autoverkehrs definiert und gleichzeitig dafür sorgt, dass ALLE Bürger:innen in einer Zukunft im Klimawandel sozial gerecht und nachhaltig mobil sein können.

Das bedeutet, dass Familien besonders im ländlichen Bereich in Zukunft nicht mehr 2-3 Autos benötigen, um ihren Alltag zu bewältigen, sondern mit **einem Auto**, elektrisch betrieben und vielleicht sogar in Gemeinschaftsbesitz befindlich, auskommen können.

Oder anders ausgedrückt: **„Simma doch einfach a bisserl g´scheit!“**

Christian Oberlechner

Groß-Höbarten 46

+43 664 514 82 02

Email: christian_oberlechner@hotmail.com

Waldviertler Mobilitäts-Manifest Download:

[Waldviertler Mobilitäts-Manifest - Verkehrswende](#)