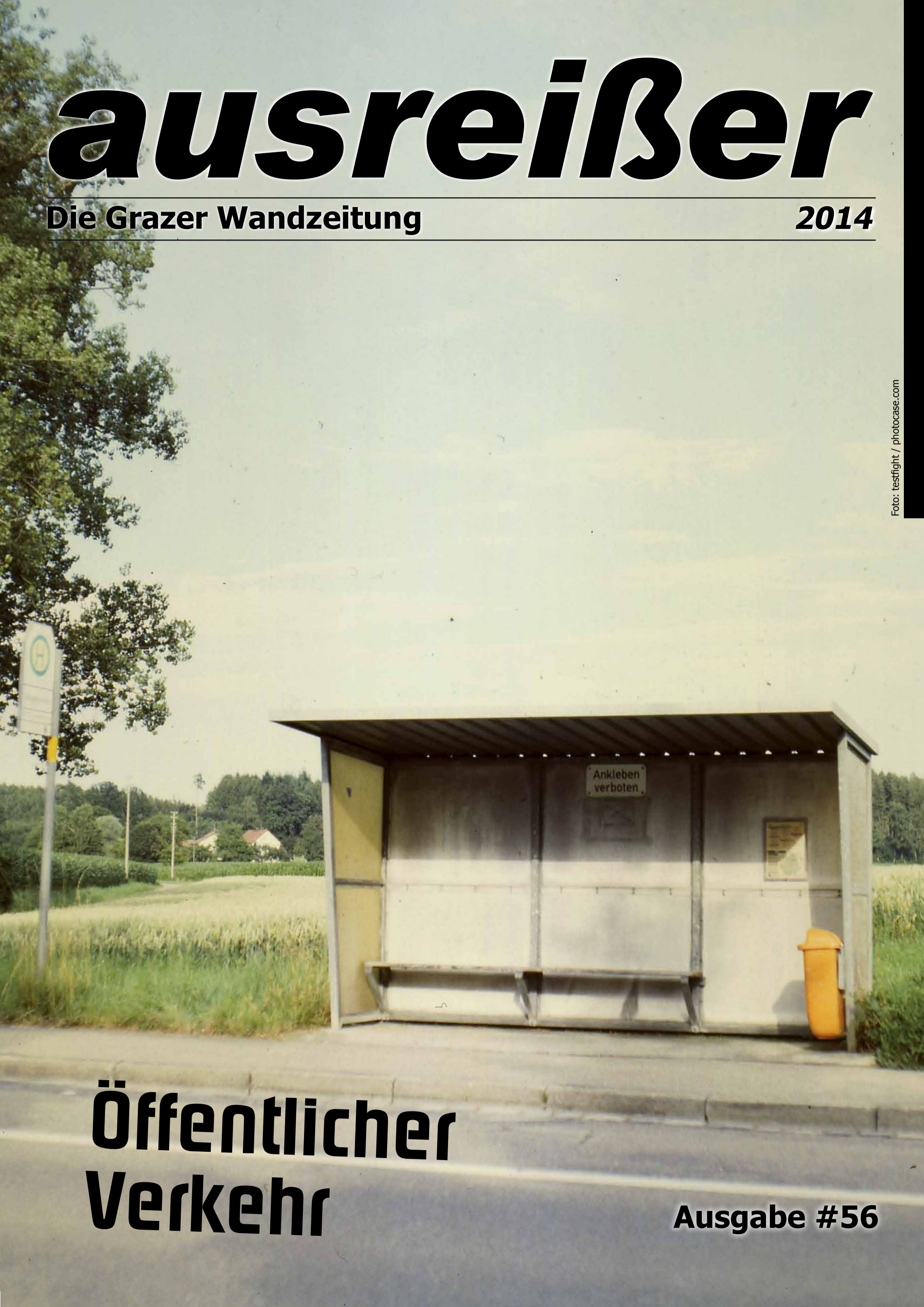


ausreißer

Die Grazer Wandzeitung

2014

Foto: testfight / photocase.com



**Öffentlicher
Verkehr**

Ausgabe #56

erstickt, vergiftet, profitiert.

TEXT
Evelyn Schalk

Lungenschäden, Krebs, Herzinfarkt sind nur einige jener Krankheiten, die nachweislich durch zu hohe Feinstaubkonzentration verursacht werden. Graz ist seit Jahren die am stärksten belastete Stadt Österreichs und liegt auch europaweit im katastrophalen Spitzenfeld. 2013 wurde an 48 Tagen (statt der maximal erlaubten 25 Tage) der zulässige Grenzwert überschritten (1). Bis Ende Jänner gab es heuer bereits 11 Tage mit zu hoher Feinstaubkonzentrationen. Doch was heißt zu hoch? Laut Weltgesundheitsorganisation WHO gilt für die kleinen Feinstaubpartikel (PM_{2,5}) – also jene, die sich besonders negativ auf die Gesundheit auswirken – ein Grenz-

ein Geschenk an Industrie und Autolobby. Großartig, mit einem Wort: Hirnvernebelung pur. Da sieht man, was die Staubbelastung anrichtet.

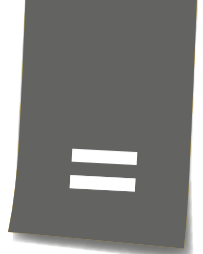
In Graz liegt man da ganz auf Linie. FP-Verkehrstadtrat Eustacchio und ÖVP-Bürgermeister Nagl weigern sich beharrlich, die Ursachen zu benennen und dagegen vorzugehen, nämlich in erster Linie die immense Verkehrsbelastung. Panik vor WählerInnenstimmeverlust, denn die Blödheit ist womöglich so grenzenlos, dass die Leute lieber auf ihre Gesundheit als auf ihr Auto verzichten. Verstrickung mit der Parteiklientel: Autokonzerne können gerade in der Steiermark schalten und walten wie sie wollen. Handlanger der Industrie: Verlagerung von Straße auf Schiene schreibt niemand vor, eine Erhöhung der LKW-Maut wird nicht mal diskutiert. Da können auch die Stickstoffwerte gerne weit über allen Grenzwerten liegen, wer braucht schon saubere Luft, wenn's der Wirtschaft gut geht... Gleichzeitig war die weltweite CO₂-Konzentration noch nie so hoch wie heute, erstmals haben Forscher über 400 ppm (=Teile von einer Million) gemessen, über 500 dürften es in diesem Jahrhundert noch werden – mit katastrophalen Auswirkungen.

„ Die Überschreitung des WHO-Richtwertes für Feinstaub PM_{2,5} führt in 25 Städten Europas jährlich zu 19.000 vorzeitigen Todesfällen.

wert von maximal 10 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Doch in der EU wird dieser Grenzwert ab 2015 auf 20 hinaufgesetzt – also auf das Doppelte des von der WHO empfohlenen Wertes! Ein Freibrief für noch mehr Dreck also,

Luftvergiftung: Erkrankungen als Kollateralschäden

Luftvergiftung und die daraus resultierenden, oftmals letalen, Erkrankungen werden unter Kollateralschäden verbucht, in diesem Krieg gegen die Bevölkerung. Von dieser wiederum kommt kaum Gegenwind, warum auch, medial wird ja ständig Kalmierung betrieben, so schlimm sei es doch gar



nicht, klar hat jeder Haushalt das Recht auf unbegrenzt viele Fahrzeuge, in denen man dann 24 Stunden am Tag Kinder von A nach B kutschert, sich selbst vom Job nach Hause und von dort zum Einkaufen, in die Freizeit, den Urlaub oder zum Nachbarnbesuch um die Ecke bringt. Die angesammelten Übergewichtskilos werden im Fitnesscenter runtergestrampelt, oder zumindest versucht man's, um wieder leistungsgerecht vorfahren zu können. Privatisierung auf ganzer Linie. Insofern ist ein freiwilliger Verzicht, wie nun von Nagl angestrebt, sicher problemlos umsetzbar, und auch Eustacchio hält plötzlich so gar nichts von Verboten, mit denen er Hand in Hand mit dem Bürgermeister die Stadt ansonsten zu überziehen pflegt.

Was die Öffis betrifft: Verspätete Straßenbahnen, überfüllte Busse, nicht existierende Umlandverbindungen oder kaum vorhandene Verbindungen nachts oder an Wochenenden kommen rasch und zurecht aufs Kritik-Tapet. Doch wie einfach sich all das beheben ließe! Netz und Takte verdichten und ausweiten, Preise reduzieren. Ja, auch das ist durchaus möglich! Denn die Kostenfrage ist keineswegs ein Argument, denn was an Investitionen in den öffentlichen Verkehr fließt, kann an Straßen(bau)arbeiten und -wartungen, Verkehrskontrollen, Unfallfolgen, Umweltschäden, Pendlerförderungen etc. pp. wieder eingespart werden, nicht zu reden von City- und LKW-Mauten, Mineralölsteuern u.v.m. Nicht zuletzt im Gesundheitssystem würden Ausgaben erheblich verringert – und zwar ausnahmsweise nicht zulasten, sondern zugunsten der PatientInnen! An Tagen mit überhöhter Feinstaubkonzentration steigen die Aufnahmezahlen der Spitäler um bis zu 20 Prozent. „Die Überschreitung des WHO-Richtwertes für Feinstaub PM_{2,5} führt in 25 Städten Europas mit insgesamt 39 Millionen Menschen jährlich zu 19.000 vorzeitigen Todesfällen. Eine Reduktion von PM_{2,5} auf den WHO-Richtwert erhöht die durchschnittliche Lebenserwartung um neun Monate. Die schlechte Luftqualität verursacht in der EU jährlich geschätzte 630 Milliarden Euro an Gesundheitskosten und 169

Milliarden Euro an Produktivitätseinbußen.“ (2) Wo doch sonst immer die Kosten zählen, hier werden sie ignoriert. Menschenleben sowieso. Worum es wirklich geht ist lediglich, die eigenen Kapitalinteressen zu bedienen. Das wertvollste Gut, nämlich die Gesundheit aller, hat für die Verantwortlichen einen verschwindend geringen Wert. Kurz gesagt: Sie ist ihnen vollkommen egal.

Verkehrsberuhigende Maßnahmen: 18% Schadstoffsenkung

Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen in der Wiener Mariahilferstraße zeitigen indes bereits positive Folgen. Bis zu 18 Prozent sank die Schadstoffbelastung in kurzer Zeit. Konsequente Information, entsprechende gesetzliche Regelungen und die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, um dem Autowahn etwas entgegen zu setzen, lautet das Rezept. Doch mit dem Angriff auf das Statussymbol Nummer Eins geht auch einer auf die davon bestens profitierende Konzernlobby einher – und das ist von FPÖ und ÖVP sicher nicht zu erwarten.

Übrigens: Beide Parteien und die erwähnten Vertreter Kurzmann und Nagl präsentieren sich durchwegs penetrant familienfreundlich und -fördernd. Beide Herren haben selbst Kinder (die man vermutlich ebenso wenig in Öffis antrifft, wie ihre Eltern). Offenbar ist es ihnen aber selbst in Bezug auf diese schlichtweg egal, dass sie mit ihrem Vorgehen auch deren Gesundheit vehement gefährden – denn bei allen Unterschieden, durch die sich die vermögenden Sprösslinge samt ihrer Eltern vom schnöden Pöbel abzuheben meinen: Die Luft, die sie atmen ist und bleibt dieselbe.



(1) Details siehe u.a.: <http://www.greenpeace.org/austria/de/marktcheck/News/unterwegs/2013/Feinstaubbilanz-2013>

(2) Siehe den äußerst lesenswerten Text auf:

<http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/details/items/ultra-feinstaub-macht-krank>

mehr öffentlicher verkehr...

TEXT
Gerald Kuhn

Der öffentliche Verkehr spielt eine wesentliche Rolle in der Mobilität bei sehr jungen bzw. sehr alten Menschen sowie bei Personengruppen mit geringem Einkommen. In Ballungszentren ist öffentlicher Verkehr natürlich wesentlich leichter zu organisieren als in dünn besiedeltem Gebiet. Wir konzentrieren uns an dieser Stelle mal auf Graz. Hier wäre es an der Zeit, den Versuch zu starten, den öffentlichen Verkehr gratis zur Verfügung zu stellen. In einigen Städten in Nordeuropa wurde dies bereits realisiert, wie etwa im belgischen Hasselt (ca. 75.000 Einwohner_innen). Seit letztem Jahr sind öffentliche Transportmittel auch in Tallinn unentgeltlich zu benutzen, vorausgesetzt mann/frau ist Stadtbewohner_in. Tallinn hat immerhin an die 400.000 Einwohner_innen.

... gratis Öffentlicher Verkehr!

Gratis öffentlicher Verkehr hätte viele Vorteile: Mann/frau könnte dadurch den motorisierten Individualverkehr stark begrenzen und trotzdem eine gute Mobilität innerhalb der Stadt gewährleisten, was sich auf jeden Fall auch positiv auf die Feinstaubbelastung in Graz auswirken würde. Natürlich müssten mehr Busse und Straßenbahnen auf längere Sicht angeschafft werden, da die Anzahl der Fahrgäste steigen würde. Laufend wird

auf die Kosten einer solchen Maßnahme hingewiesen. Wegfall von Kontrollen, Wegfall von Kartenverwaltungen sind nur ein kleiner Bereich. Ohne staatliche Investitionen in den öffentlichen Verkehr geht sowieso nichts. Die Freifahrten für Schüler_innen werden vom Familienministerium bezahlt, Vergünstigungen für andere Gruppierungen kommen auch vom Staat. Hier müsste also nur Geld umgeschichtet werden. Und: Wenn der öffentliche Verkehr gratis wäre, könnten im Gegenzug die Parkgebühren ordentlich erhöht werden. In Amsterdam kostet im inneren Teil der Stadt eine Parkstunde an die 4 Euro. Dafür ist die Stadt für Radfahrer_innen ein Paradies. Und kleine Geschäfte gibt's an vielen Ecken. Wenn diese (auch Geschäfte für den täglichen Bedarf) über die Stadt verstreut sind, also endlich gegen die Shoppingcenters an den Stadträndern vorgegangen wird, ist das Argument, mann/frau brauche ja unbedingt ein Auto - und deshalb muss das Autofahren unbedingt billig sein - völlig haltlos. Für Umzüge, Transporte oder andere Gelegenheiten kann auf Car-Sharing zurückgegriffen werden.

Also auf zu mehr und vor allem gratis öffentlichem Verkehr!

P.S.: Im übrigen bin ich der Meinung, dass öffentlicher zwischenmenschlicher Verkehr in der freien Natur ebenfalls wichtig und gut ist. Dieser ist ja jetzt schon gratis, aber nicht immer und überall erlaubt und erwünscht, doch gut versteckt an lauschigen Sommerplätzen - wunderbar ;)

freie fahrt VORAUSS

TEXT
Florian Ungerböck

Mobil sein in Graz? Ja klar, wenn du's dir leisten kannst...

Student*innen haben's schwer - vor allem durch die ständige Verschlimmerung ihrer finanziellen Lage. Zunächst wurde - neben einer Verkürzung der Bezugsdauer - bereits seit über 10 Jahren die Familienbeihilfe nicht mehr an die Inflationsrate angepasst. Dann kam 2010 die Kürzung der Wohnbeihilfe durch die steirische Landesregierung, zusätzlich steigen auch für Student*innen die Preise für Wohnen, Lebensmittel und natürlich auch für den öffentlichen Verkehr. Und dies besonders drastisch, da die gesetzliche Teuerungsspanne vom 1,5-fachen des Verbraucherpreisindex' voll ausgeschöpft wird.

*Student*innen zahlen drauf*

Doch damit nicht genug, der Mobilitätsscheck - eine Vergünstigung für Grazer Student*innen - wurde vor einem Jahr gekürzt, sodass heuer Student*innen zu Semesterbeginn um 53 % mehr für ihre 4-Monatskarte zahlen mussten als im Vorjahr.

Und die Reaktion? Kein Aufschrei, keine wütende Menge - gerade mal ein Zeitungsbericht über die Protest-Aktion der Grazer Hochschüler*innenschaften. Vermutlich hatten sich die Student*innen schon damit abgefunden, dass sie wiederum zu den Verlierer*innen zählen würden. Oder sie haben sich gedacht: „Werde ich

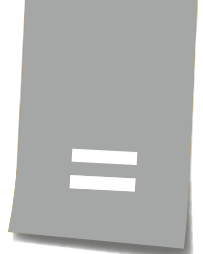
eben mit dem Rad fahren müssen.“ Selbst bei Schneematsch, Regen, verrosteter Kette, Abgasen, Feinstaubpartikel, selbst wenn meine Wohnung am anderen Ende der Stadt liegt, weil ich mir in der Nähe der Uni keine leisten kann.

Im Frühling gab es dann noch einen Hoffnungsschimmer: Das Topticket - eine Jahreskarte für die gesamte Steiermark um nur 96 € - könnte es auch für Student*innen geben, hieß es. Damit wäre es möglich gewesen, der stetigen Teuerung bei der Studienkarte tatsächlich wirkungsvoll entgegenzuwirken. Doch die Umsetzung scheiterte anscheinend am politischen Willen von FPÖ-Verkehrsratspräsident Eustacchio und FPÖ-Verkehrslandesrat Kurzmann. Das Topticket gibt es nun ausschließlich für Schüler*innen und Lehrlinge.

Wohin soll die Reise geh'n? Öffentliche Bewegungsmöglichkeit für alle!

Wünschenswert ist ein Graz, in dem es gut ausgebauten und kostengünstigen Verkehr für alle gibt. Und damit sind nicht nur die Student*innen, Schüler*innen und Lehrlinge gemeint. Es muss wirklich für alle möglich sein, unabhängig von den finanziellen Möglichkeiten, mobil sein zu können! Steigende Preise beim öffentlichen Verkehr schließen Menschen vom städtischen Leben aus. Jeder Mensch soll sich in dieser Stadt bewegen können, sei es zur Arbeit, zur Uni, in die Schule, ins Schwimmbad, zum*er Freund*in, an den Stadtrand, egal wohin.

Doch dafür müssen mutige Schritte in diese Richtung gesetzt werden. Es muss einfach mal gesagt werden: „Mehr Autos? DAS GEHT SO NICHT!“ Doch kein*e Politiker*in traut sich, dieses heiße Eisen anzufassen - selbst bei steigenden Feinstaub- und



Gesundheitskosten. Dabei müsste allen klar sein, dass bei immer stärker zunehmendem Autoverkehr die Situation nur noch unerträglicher wird. Es muss darüber geredet werden, was uns wichtiger ist: die Illusion, dass Verkehrskollaps und seine Folgen schon nicht so schlimm sein werden oder der Wunsch nach einer wirklich lebenswerten Stadt.

Nötig dafür wäre eine Verkehrspolitik, die sich nicht nur der Ökologie, sondern auch dem tatsächlichen Wohlbefinden aller Grazer Bürger*innen verschreibt. Wir haben ein Problem mit mutigen Entscheidungen in Graz, es wird viel herumgedruckst, Verantwortung abgeschoben, eine Altstadtbim als Marketing-Gag und Geschenk an die Innenstadtgeschäfte eingeführt, ein 1-Tages-Feinstaubpickerl ausgegeben, das allen sagt, sie sollen 6 Tage die Woche weiterhin autofahren, usw. Alles keine Maßnahmen, die nachhaltig zu einem wirklichen Umdenken führen werden.

Endlich etwas Neues wagen!

Warum kann sich die Feinstaubhauptstadt Graz nicht zum Ziel setzen, als erste Stadt Europas wirklich autofrei zu werden?

Träumen wir von Grazer Parks, in denen kein Autolärm mehr zu hören ist, von Wohnhäusern an ehemals stark befahrenen Straßen, in denen man ohne Motorengeräusche in der Nacht schlafen kann. Träumen wir von einem Straßenbahnnetz, das Grazer*innen gratis an ihren Bestimmungsort bringt. Von Elektrotaxis, die ohne Lärm und Abgase fahren. Von einem Radnetz, das keinem Autostraßennetz untergeordnet ist, sondern einen auf kürzestem Weg und ohne Risiko ans Ziel führt. Von Straßen, die keine Gefahr darstellen, sondern wieder Lebensräume werden.

Träume, die mehr sind als Utopie – es braucht nur die Entscheidung, Maßnahmen dafür zu treffen, dass diese Träume Wirklichkeit werden.

Oder glaubt tatsächlich jemand, dass Feinstaub, Gestank und Lärm uns eines Tages fehlen könnten?



Foto: Tamara Sill

dicke luft

TEXT

Andrea Pavlovec-Meixner

Das Grazer Becken zählt aufgrund seiner schlechten Durchlüftung in den Wintermonaten zu den am höchsten mit Feinstaub (und Stickstoffdioxid) belasteten Bereichen Österreichs. Über den Faktor Meteorologie hinaus tragen vor allem der Verkehr und der Hausbrand zur Belastung bei. Graz befindet sich also in einer besonders prekären Situation: Die Maßnahmen der Vergangenheit – von Katalysator, Dieselfilter bis Fernwärmeausbau – haben nur langsam gegriffen und wurden von einer rasanten Zunahme des KFZ-Verkehrs längst überholt. Die letzten Jahre haben Graz zur Feinstaubhauptstadt Europas werden lassen und die Verantwortlichen auf Landesebene sind wenig bereit, der Stadt Instrumente in die Hand zu geben, um wirkungsvolle Maßnahmen

zur Verbesserung der Luftsituation zu setzen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit unserem Mobilitätsverhalten und Energieverbrauch stehen.

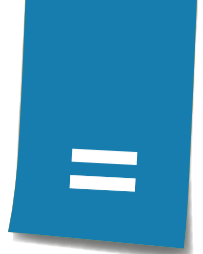
Bei der Vermeidung von Feinstaub durch Hausbrand ist der Stadt Graz ein großer Schritt gelungen. Sie hat in den Jahren 2008-2013 rund 7,4 Mio. Euro an Fernwärme-Förderungen ausgeschüttet (das Land Steiermark hat für die Stadt Graz zusätzliche 3,30 Mio. Euro gefördert). In den letzten drei Jahren wurden 7.000 Wohnungen unter Einsatz öffentlicher Fördermittel ans Fernwärmenetz angeschlossen, insgesamt waren es noch deutlich mehr.

Mit dem Auto-Stadtrat geht derzeit nichts mehr in Graz.

Während im Bereich „Hausbrand“ durch den massiven Ausbau leitungsgebundener Energieträger (Fernwärme und Erdgas) seit 2001 eine spürbare Reduktion der Emissionen erreicht werden konnte, ist (trotz der natürlichen Erneuerung des Fahrzeugparks) aufgrund des weiterhin steigenden Verkehrsaufkommens und dem damit verbundenen „Aufwirbelungsanteil“ eine ebenso spürbare Entlastung ohne weitere Maßnahmen nicht in Sicht. Bis zu zwei Drittel des Verkehrsanteils stammen dabei aus der Aufwirbelung, ein Drittel aus den Auspuffemission im Bereich der am nachweislich stärksten gesundheitsgefährdenden, besonders feinen, lungengängigen Partikel mit Durchmesser deutlich unter 1 µm.

Die ressortzuständige FPÖ tut auf Stadt- und Landesebene hingegen so, als hätten Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) nichts mit dem Verkehr zu tun. Der Beitrag des motorisierten Individualverkehrs

„ Die ressortzuständige FPÖ tut auf Stadt- und Landesebene hingegen so, als hätten Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) nichts mit dem Verkehr zu tun. Der Beitrag des motorisierten Individualverkehrs wird geleugnet...



wird geleugnet – eigentlich müsste in Graz demnach das Verkehrsressort Auto-Ressort heißen. Und das, obwohl seit kurzem neben dem Feinstaub auch die Stickstoffoxide als äußerst gefährlich für unsere Gesundheit erkannt wurden: Die Stickstoffoxide NO_x umfassen Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO_2). NO_2 stellt bei Konzentrationen, wie sie in der Außenluft vorkommen, aufgrund der Beeinträchtigung der Lungenfunktion eine deutlich größere Gefahr für die menschliche Gesundheit dar als NO.

Internationale Beispiele zeigen Erfolge!

International wurde das Problem aber erkannt, viele Städte haben inzwischen Verkehrsmaßnahmen nicht nur gegen die Feinstaubbelastung, sondern auch wegen Stickstoffdioxid (NO_2) und Nox ergriffen. Man geht schon seit langem andere Wege, folgt verschiedenen Modellen und ist damit erfolgreich: In Europa gibt es über 90 Umweltzonen – über 60 davon in Deutschland – abgeschafft wurde keine mehr. Andere Städte wie z.B. Oslo, Bozen (Maßnahme in Umsetzung) und Bologna haben Road Pricing bzw. eine Art von City Maut. Diese Modelle sind sehr unterschiedlich, vieles ist möglich – Freifahrten für Wirtschaftsverkehr, oder xy Fahrten in die Innenstadt pro Tag sind zum Teil erlaubt usw.

Weitere Städte wiederum denken an Temporeduktionen wie z.B. Salzburg. Das bringt mehr bei

„ NO_x/NO_2 “, „Lärm“ und „Sicherheit“ – weniger hilft es gegen Feinstaub. Rom hat vor ein paar Wochen „Tageweise Fahrverbote“ (nach geraden und ungeraden Kennzeichen) eingeführt, Ergebnisse sind natürlich noch abzuwarten.

Was kommt in Graz statt der Umweltzone?

In Graz ist das Thema „Umweltzone“ wohl politisch tot. Der Erfolg der freiwilligen autofreien Tage steht in den Sternen. Der Grazer Gemeinderat hat allerdings vor kurzem den 6. Maßnahmenkatalog gegen die Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung ($\text{PM}_{10}/\text{NO}_2$) mit insgesamt 28 Maßnahmen-Vorschlägen beschlossen – von der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs über Mobilitätsmanagement in verschiedenen Bereichen, Veränderungen beim Winterdienst bis hin zu verkehrsbeschränkenden Maßnahmen.

Das Grazer Umweltamt veranstaltete am 13. Februar 2014 im Rathaus eine ExpertInnen-Diskussion zum Thema Feinstaub, zu der alle Rathausfraktionen eingeladen waren. Danach soll es auf Basis der Ergebnisse und Beratungen in den Gemeinderatsklubs einen weiteren Anlauf für Maßnahmen auch im Verkehrsbereich geben – die dann hoffentlich mit großer Mehrheit im Grazer Gemeinderat beschlossen werden!

Gemeinderätin Andrea Pavlovec-Meixner ist Umweltsprecherin der Grazer Grünen

verkehr(t) weltweit

TEXT & FOTOS
Joachim Hainzl
Eva Ursprung

Der öffentliche Verkehr in den meisten afrikanischen Ländern gestaltet sich für uns eher ungewohnt. Während wir in Nordafrika noch vertraute Muster erkennen, wird die Situation Richtung Süden zunehmend verwirrender. Dabei fängt es ganz harmlos an: Es gibt Busbahnhöfe für den Fernverkehr, die Busse haben auch festgelegte Abfahrts- und Ankunftszeiten, eine bestimmte Anzahl an Sitzplätzen. Hoherfreut, im Gewirr den richtigen Bus gefunden zu haben, steigt man erleichtert ein – und wartet. Der Bus füllt sich mit Menschen, Kindern, Tieren, riesigen Körben mit Waren. Alle Sitze sind besetzt, die

überfüllten Bus, du sitzt zu dritt auf einer Bank für zwei Personen und sieh an: Hier findet noch ein Erwachsener mit Kleinkind Platz. Wenn alles lückenlos vollgestopft ist – manchmal auch das Dach – fährt der Bus endlich ab. Die unzähligen Schlaglöcher und Bodenwellen sind ein kollektives Erlebnis, man hebt gemeinsam ab, und wenn man Glück hat, fällt man weich auf die Nachbarn und nicht auf die harten, durchgesessenen Sitze. Wenn der Bus während der Fahrt hängen bleibt, gibt es immer genug Fahrgäste zum Schieben.

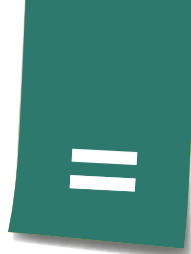
Autos für den privaten Gebrauch sind nicht die Norm, selten sieht man einen Menschen alleine in einem Auto sitzen. Meist werden Leute am Straßenrand gegen einen kleinen Beitrag mitgenommen, man stellt sich einfach hin und winkt. Oft hält ein voll besetztes Auto, irgendwie findet sich immer noch ein Platz, auch auf den Ladeflächen der Pickups. Das ist zwar verboten, aber die Polizei ist damit beschäftigt, nicht im Staub zu ersticken und kümmert sich selten um solche Kleinigkeiten. Anders, wenn mal hellhäutigere Passagiere auf der Ladefläche sitzen, da wird gerne nachgefragt woher man kommt und wohin man fährt. Dann werden die Augen zugedrückt und weiter geht's.

„In Metropolen wie Lagos bricht der öffentliche Verkehr mit den zerbeulten, verrosteten und zerschissenen Kleinbussen, meist europäischer Herkunft, tagtäglich zu fast allen Zeiten zusammen.“

Abfahrtszeit ist längst überschritten, doch der Bus fährt nicht los. Irgendwann kommen weitere Menschen, drängeln sich in den ohnehin schon

Afrika – ein Kontinent in Bewegung

Trotzdem sind die Straßen hoffnungslos überfüllt, es staut sich und es stinkt. Die Uralt-Autos schleudern Abgase und wirbeln den Staub der schlecht oder gar nicht asphaltierten Straßen auf, über Städten wie Kampala hängt ständig eine dichte, stinkende Staubglocke. Autos, Lkw und Pickups bewegen sich im Schrittempo, dazwischen die Minibusse, die

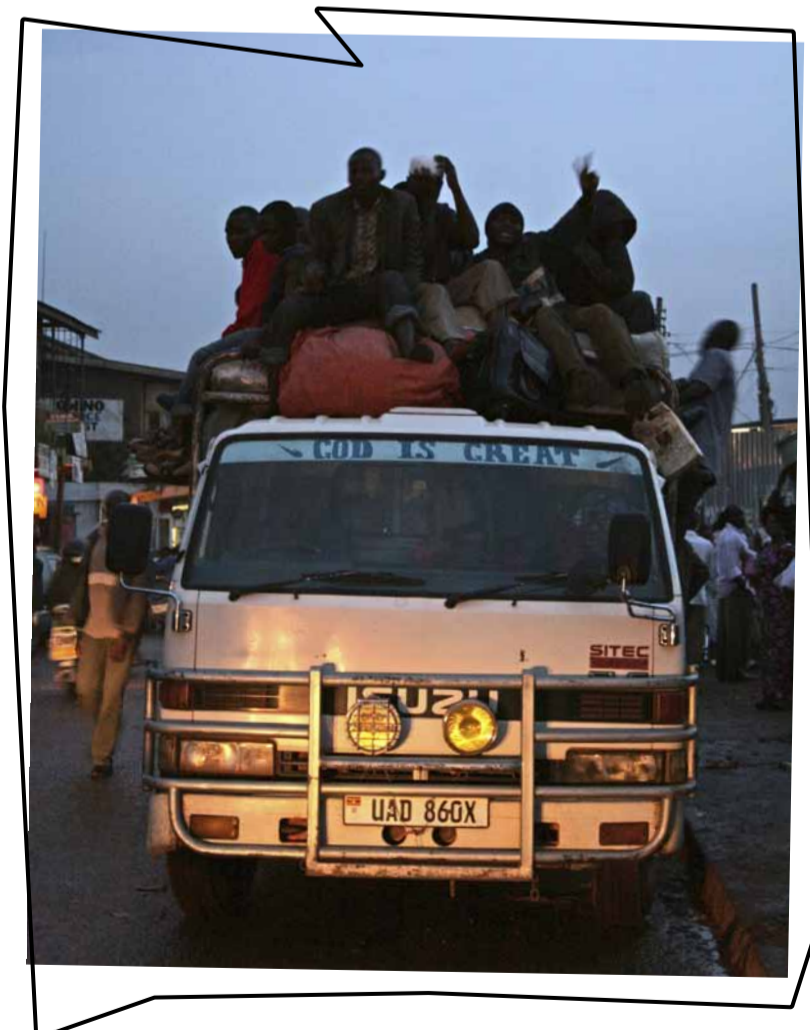


für den öffentlichen Verkehr zuständig sind. Wer wirklich weiterkommen will, besteigt ein Moped. Diese wuseln wie Wespen rund um die mehrspurigen Staukolonnen, machen auch vor den raren Gehsteigen nicht halt, und nicht selten schrammen die mit Warenbergen beladenen Fahrgäste auf den Mopeds haarscharf an den ebenfalls überladenen Autos vorbei, aus denen oft noch unberechenbare Gestänge herausstehen. Aber nicht nur eine Vielfalt an Waren wird auf den Mopeds transportiert, häufig sitzen auf dem Rücksitz noch zwei Fahrgäste, oft mit Kindern auf dem Rücken. Da heißt es vor allem: Arme und Beine eng anlegen und in Deckung gehen.

Glory be to the Lord

Das Fahren von Mopedtaxi ist einer der gefährlichsten Berufe, die Fahrer sorgen für eine gute Auslastung der Krankenhäuser (wer nicht einmal das minimale Einkommen eines Taxifahrers hat, kann sich das Krankenhaus nicht leisten). Staub und Smog sind eine Herausforderung für die Atemwege, nur wenige Fahrer tragen einen Mundschutz. Die Busse schützen sich mit heiligen Sprüchen, *Glory be to the Lord* und darüber noch einige chinesische Schriftzeichen, da prallen alle Gefahren ab.

In Metropolen wie Lagos bricht der öffentliche Verkehr mit den zerbeulten, verrosteten und zerschissenen Kleinbussen, meist europäischer Herkunft, tagtäglich zu fast allen Zeiten zusammen. An der Straße warten Trauben von Menschen, die überfüllten Busse bügeln erbarmungslos vorbei oder halten, bieten aber im Inneren keinen Platz mehr. Nicht selten hängen sich verzweifelte Fahrgäste nach lange erfolglosem Warten an die Türen und Dachträger der Busse, diese durchkämmen in rasender Geschwindigkeit im Slalom die verstopften Straßen, dazwischen die zahlreichen Händler*innen, die mitten im Verkehr ihre obskuren Waren an Mann und Frau bringen wollen. Die Mopedtaxi dürfen in Lagos nur innerhalb ihres Stadtteils Fahrgäste transportieren, sie sind daher bei längeren Entfernungen keine Alternative. So kann es leicht passieren, dass es mehrere Stunden dauert, um von einem Bezirk in den anderen zu kommen.





Teheran: Mehrspurige Kessellage

Das gilt auch für Teheran. Auch hier verbringen die Menschen einen nicht unerheblichen Teil ihres Tages im Verkehr. Die Stadt ist eine Metropole mit einer nur mehr schätzbaren Einwohnerschaft von 15-18 Millionen inklusive dem Speckgürtel. So ist etwa Karaj inzwischen zu einer Schlafstadt mit drei Millionen angewachsen. Das hat selbstverständlich grobe Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung der Stadt und auf die Luft„güte“. Ähnlich Graz befindet sich Teheran in einem Kessel. Am nördlichen Stadtrand erheben sich die Berge des Elburs, von der Stadt geht eine Seilbahn auf den Gipfel des beinahe 4000 Meter hohen Totchal. Diese Lage sorgt für eine Smoglocke über der Stadt, überwiegend verursacht durch den Autoverkehr und dessen schadstoffreiche Treibstoffe, – die, wie iranische Zahlen selbst belegen, pro Jahr rund 5.000 Menschen das Leben kostet. (1)

Dabei wohnen, wie in vielen anderen Städten auch, die Reichen bevorzugt. Das heißt, der iranische Ruckerlberg liegt im Norden Teherans, wo sich großzügige Villen und moderne Hochhäuser jedes Jahr weiter die Berghänge hinauf fressen. So hat man etwa im vornehmen Viertel Velenjak eine bessere Luft als unten in der Stadt, jedoch bisweilen eine durch den Smog verstellte Sicht auf diese. Da viele Geschäfte bis Mitternacht oder länger offen haben, ist der intensive Verkehr zudem nicht nur auf die Tagesstunden beschränkt.

Die Stadt wird durchzogen von einem dichten Netz an modernen Stadtautobahnen (viele davon benannt nach „Märtyrern“ des Iran-Irak-Krieges, an welche auch große Mauerbilder erinnern) von einigen hundert Kilometern Länge. Neu eröffnet wurden in den letzten Jahren zusätzlich Tunnels und eine zweistöckige Autobahn. Das hilft jedoch kaum gegen die wahnwitzigen Dauerstaus. Auch das Fahrverhalten auf den Autobahnen (und nicht nur dort) ist einigermaßen gewöhnungsbedürftig: Es wird abrupt abgebogen, unerwartet stehen geblieben und von allen Seiten überholt. Wo zwei Fahrspuren markiert sind, quetschen sich Fahrzeuge in vier oder mehr Reihen nebeneinander. Um sich die daraus entstehenden Zeitdimensionen





vorzustellen: Für eine Fahrt vom vornehmeren Wohnort Niavaran im Norden zur Universität im Zentrum der Stadt kann man bei großen Staus schon bis zu zwei Stunden einplanen – pro Richtung. Das bedeutet, dass das Auto zum Kleinbüro, zum Schminkplatz oder zur Lesestube wird. Oder, wie eine Teheraner Akademikerin, meint: „Ich habe im Auto meine ganze Diplomarbeit geschrieben.“

Die Stadtautobahnen sind oft eingebettet in dicht verbaute Gebiete (ohne Lärmschutzmauern oder Ähnliches, dafür besitzen sehr viele Häuser eine Tiefgarage). Es gibt zahlreiche Ab- und Auffahrten, an den Straßenrändern werden alle möglichen Dinge zum Verkauf angeboten und an einigen der vielen Fußgängerübergänge warten schon Taxis auf Kundschaft.

Dass ins Stadtzentrum zu bestimmten Zeiten nur bestimmte Fahrzeuge einfahren dürfen, hilft ebenso wenig gegen das Verkehrschaos wie der unzureichende öffentliche Verkehr. Es gibt zwar ein ausgebautes Bussystem mit eigenen Busspuren (im Unterschied zur U-Bahn mit getrennten Einstiegen für Männer und Frauen) und eine schlecht ausgebaute Metro, diese sind jedoch wenig effektiv. So wird zumeist, auch für kurze Distanzen, auf Sammeltaxis zurückgegriffen (Taxis, in welche auch andere zusteigen und die bestimmte Routen bedienen). Auch Taxis ohne Zustieg anderer sind preislich im Vergleich zu Österreich günstig.

Don't stop, just go

Da es also nicht so leicht ist, sich in der Stadt – etwa zum Einkaufen – rasch fortzubewegen, sind Motorradtaxis, die sich auch hier durch den dichtesten Stau mit beinahe akrobatischen Einlagen schlängeln, sehr beliebt, vor allem für Liefer- und Kurierdienste. Zu Fuß gehen ist aufgrund der Distanzen nur auf einen kleinen Radius beschränkt

möglich und sinnvoll und RadfahrerInnen lassen sich fast an den Fingern abzählen (obwohl es im Stadtzentrum sogar eine Radwegmarkierung gibt).

Da zu Fuß Gehende die Straßen (und auch Autobahnen) überall überqueren, stellt das bei mehrspurigen frequentierten Straßen alle vor Herausforderungen. Ist manche/r in Graz gewohnt, sich ihren/seinen Vorrang auf einem Zebrastreifen sanft zu erstreiten (allerdings nicht, wenn sich ein Taxi bzw. ein/e Fahrer*in ohne Grazer Autokennzeichen nähert), so muss hier umgedacht werden. Der Verkehr ist im ständigen Fluss. Ein Überqueren bedeutet daher, loszugehen und ja nicht stehen zu bleiben. Es gilt proaktiv sich mit den prognostizierten Wegen der Fahrzeuge zu koordinieren. Da auch die Lenker*innen davon ausgehen, dass man seinen/ihren Weg als Fußgänger*in recht unbeirrt fortsetzt, wird man als Teil des Verkehrs mit eingeplant. Ein Stehenbleiben würde diese Interaktion abstoppen und einen Unfall provozieren.

Da man auf den Gehsteigen auch mit Motorrädern zu rechnen hat, gibt es im Stadtzentrum stellenweise Hindernisschleusen, um sie von den Zonen der Fußgänger*innen fernzuhalten. In der Folge ist es aber kaum möglich, sich mit Kinderwagen oder Rollstuhl fortzubewegen – und es ist daher auch kaum jemand so unterwegs. Der Verkehr in Teheran ist typisch für eine moderne Großstadt von heute. Damit lässt sich auch die Frage beantworten, mit der Teheraner*innen bisweilen immer noch im „zivilisierten“ Westen konfrontiert werden: Nein, in Teheran reiten die Bewohner*innen nicht auf Kamelen...



(1) Vgl. www.welt.de/politik/ausland/article112407008/In-Teheran-schmeckt-die-Luft-nach-beissendem-Rauch.html

die kritische masse

Seit in den frühen 1990er Jahren im sonnigen San Francisco die erste Fahrrad-Demo unter dem Namen „Critical Mass“ veranstaltet wurde, hat sich einiges getan. Zwar hat sich der Ruf nach mehr Raum für Radfahrer_innen im Straßenverkehr seither nicht wie bei einer Kettenreaktion verbreitet. Der sogenannten Spieltheorie folgend, müssen jedoch nur einige Mitglieder einer Gruppe überzeugt sein, um einen Schwellenwert zu erreichen, der zu Veränderungen führt. Wie hoch dieser Schwellenwert in Graz sein müsste und wie nahe man sich diesem schon glaubt, haben wir Aktivist_innen der Grazer „Critical Mass“ gefragt. Laut der offiziellen Homepage „criticalmass.at“, soll die „unreflektierte Dominanz der Autos in der Stadt“ aufgezeigt und durchbrochen werden. Wie sich die Ziele der „Critical-Mass“ speziell in Graz gestalten und wieso man die Masse, die jeden letzten Freitag des Monats durch Graz radelt, außerdem noch als kritisch bezeichnen kann, beantworten **David** - hauptberuflicher Fahrradbote bei den Pink-Pedals - und **Flo*** - ein regelmäßiger „Critical-Mass“ Besucher - im ausreißer-Interview.

ausreißer: Worum es bei der „Critical-Mass“ offiziell geht ist bekannt. Was denkt ihr konkret, ist die Motivation, bei der „Critical-Mass“ aktiv

mitzumachen? Kurz: Warum setzt man sich einmal im Monat auf ein Rad und macht eine Demo?

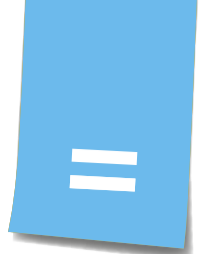
David: Es gibt wahrscheinlich verschiedene Beweggründe mitzumachen. Viele Leute sehen die „Critical-Mass“ sicher auch als Treffpunkt, wo man zusammenkommt und Leute trifft. Oft gibt es anschließend auch kleine „Events“. Die soziale Komponente ist nicht unwesentlich. Der harte Kern, der voll hinter der Idee steht, macht um die 10 % aus.

Flo: Viele sehen die „Critical-Mass“ auch als Spaßveranstaltung, wo man mit Musik durch die Stadt fährt. Ich finde, dass beide Seiten vertreten sein sollten.

Und welche Ziele und Beweggründe haben diese 10 %?

Flo: Radfahrer_innen werden im Straßenverkehr nicht so wahrgenommen, wie sie wahrgenommen werden sollten. Sie haben keinen Platz auf der Straße. Fahrradwege sind im Vergleich zu anderen Ländern, wie beispielsweise Holland, wo es richtige große Wege nur für Radfahrer_innen gibt, miserabel ausgebaut. Ich hab kürzlich eine Diplomarbeit (1) über die Radwege in Graz gefunden. Weder werden die Wege direkt geplant, noch so, das man sich gefahrlos und ohne Hindernisse im Verkehr bewegen kann. Im Gegenteil, sie wurden ohne große Überlegungen einfach so „hingeklatscht“.

David: Es geht auch darum, die Politik aufs Radfahren aufmerksam zu machen. Wenn man die Zahlen vergleicht, wieviel in den Radverkehr und wieviel in den Autoverkehr investiert wird, dann liegen die Ausgaben für den Radverkehr wahrscheinlich bei einem Prozent.



Wie könnt ihr euch vorstellen, die Verkehrssituation zu verbessern?

David: Es ist oft ein Problem, vor allem auch in Graz, dass keine Radwege geschaffen, sondern Fußgängerwege geteilt werden. Das ist stadtplanerisch die einfachste Lösung. Es wird dabei nicht wahrgenommen, dass es drei verschiedene Verkehrsteilnehmer_innen gibt.

Flo: Drei gleichwertige Teilnehmer_innen!

David: Genau. Und die brauchen ihre eigenen

ein, dass man im Stadtpark Fahrradfahren kann. Es funktioniert ja sowieso.

Von der Fußgänger_innen-Seite möchte ich sagen, dass es mäßig funktioniert. Ich als Fußgängerin würde mich über einen Fahrradweg durch den Stadtpark freuen, weil ich dann nicht immer schreiend zur Seite springen müsste.

Flo: Es gibt natürlich auch unter den Radfahrer_innen Idioten. Aber die gibt's eben überall. Das Ziel der „Critical-Mass“ ist es auch ein Miteinander zu finden und speziell auf die Anliegen der Fahrradfahrer und Fahrradfahrerinnen aufmerksam zu machen.

Gemessen an der doch großen Zahl von Radfahrern und Radfahrerinnen in Graz nehmen verhältnismäßig eher wenig Leute an der „Critical-Mass“ teil. Weshalb, glaubt ihr, ist diese kritische Masse in Graz noch nicht erreicht? Warum gelingt die Mobilisierung der Grazer Radler und Radlerinnen nicht so gut?

David: Ein Grund könnte sein, dass Graz im Vergleich zu Wien doch bessere Fahrradwege hat. Vielleicht ist deswegen nicht soviel Demo-Potential da. Man kommt zurecht, man kommt durch in Graz. Es gibt ja diese Hauptadern durch die Stadt, wie an der Mur oder über die Wickenburggasse und auch die Keplerstraße. Das sind ein paar feine, schön abgetrennte Wege. Das Netz ist nicht superschlecht.

Flo: Warum die „Critical-Mass“ in Graz nicht so groß ist, wie z. B. in Wien, liegt erstens an der Einwohner_innenzahl, andererseits ist in Wien schon eine kritische Menge erreicht, sodass die Demo zu einer festen Institution geworden und damit auch medienwirksam ist. In Graz wurde das noch nicht erreicht.

Glaubt ihr, dass die Botschaft bei den Leuten ankommt? Wenn man nur den Fahrradzug vorbeifahren sieht, weiß man dann, worum es geht?

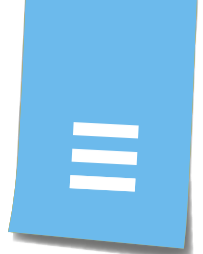
Flo: Dafür gibt's Flyer, die während der Fahrt regelmäßig verteilt werden. Was mir in letzter Zeit aufgefallen ist, ist, dass auch von Autofahrer_innen-seite vermehrt Zuspruch zur Aktion wahrnehmbar

Foto: Argus Steiermark



Spuren. Beispiel Murradweg: Es ist so ein Chaos. Auch Fußgänger_innen und Radfahrer_innen differenzieren sich durch Geschwindigkeit und Achtsamkeit. Ein Fußgänger achtet nicht darauf, dass einer von hinten mit einem 30er dahergebügelt kommt. Und das soll er auch nicht müssen. Es wäre beispielsweise sinnvoll, die Fußwege und Radwege nicht nur optisch, sondern auch baulich zu trennen.

Flo: Allgemein wäre es auch im Sinne der Critical Mass, ein Verständnis von Gleichwertigkeit im Straßenverkehr zu fördern. Dass man Rücksicht aufeinander nimmt. Es gibt ja auch die Shared-Space Projekte, bei denen alle Verkehrsteilnehmer_innen gleichwertig eingestuft sind. Studien zeigen, dass in so geregelten Zonen weniger Unfälle, vor allem weniger schwere Unfälle passieren. Obwohl dabei die Geschwindigkeit besonders für Autofahrer_innen reduziert wird, kann man eine Zeitersparnis im Vergleich zu einer normalen Ampelkreuzung feststellen. Speziell für Graz setzen wir uns auch dafür



ist. Leute fahren an uns heran und fragen „Was macht ihr da? Was passiert?“ Und wenn wir es ihnen erklären, gibt's auch mal eine positive Rückmeldung wie „Voll geil, nächstes Mal fahr ich auch mit!“ Natürlich gibt's aber auch immer wieder Leute, die gar nicht kapieren oder kapieren wollen, worum es uns geht.

Was ist das Kritische an der Masse, abgesehen von einer Einflussnahme auf die Verkehrspolitik?

Flo: Der kritische Anspruch ist, auch gegen bestehende Systeme von Restriktionen in der Öffentlichkeit zu protestieren. Wie das Fahrradverbot im Stadtpark oder Augarten. Da gibt's ja auch nur ein paar Wege auf denen man fahren darf und bei den anderen wird die Ordnungswache hingesezt. Das sind restriktive Maßnahmen der Stadt gegen eine wirklich *gemeinsame Verkehrsteilnahme* zwischen Fußgänger_innen, Autofahrer_innen und Fahrradfahrer_innen. Besser wäre es, wenn es mehrere Shared-Space-Projekte gäbe. In Feldkirchen ist der ganze Hauptplatz ein Shared-Space und es funktioniert super.

Davon gibt es ja einige (wenige) in der Steiermark. Ein bekanntes Beispiel ist der Sonnenfelsplatz in der Nähe der Uni. Wo in Graz könntet ihr euch weitere Shared-Spaces vorstellen?

Flo: Am Griesplatz wäre sowas angebracht. Beispielsweise die Verbindung Hauptplatz – Griesplatz, über die Mur usw. Oder Ausfallwege, wie von der Uni Richtung Ragnitz. Da fährt man entweder kreuz und quer den Fahrradweg oder auf der total überfüllten Elisabeth- oder Heinrichstraße raus. Stadtplanerisch müsste man da wohl andere Wege gehen. Man könnte auch das „Park and Ride“-Angebot erweitern.

Glaubt ihr, dass das die „Critical-Mass“ in Graz eher als Teil der linken Szene gesehen wird? Auch wenn Ziele vertreten werden, die jedem Radler und jeder Radlerin ein Anliegen sein dürften?

Flo: Ich glaub es wird hauptsächlich als studentisches „Machwerk“ gesehen. Wer hat sonst am

Freitagnachmittag Zeit? Ich glaub nicht, dass es explizit der linken Szene zugeschrieben wird, sondern eher den „jungen Leuten“.

David: Es gibt auch von der Argus Steiermark (2) ziemlich viele Leute, die sich einsetzen. Sie machen etwa ein Drittel der „Critical-Mass“-Teilnehmer_innen aus, die regelmäßig kommen. Ich denke aber dennoch, dass die „Critical-Mass“ eher links angehaucht ist. In Graz sind wir aber eine überschaubare Menge, nicht wie in Wien, wo die „Critical-Mass“ nicht nur aus Fahrradfahrer_innen gebildet wird. Dort sind extrem viele unterschiedliche Leute dabei. *Die Gruppe in Graz ist einfach nicht kritisch genug.*

Kritisch im Sinne der Menge?

David: Ja. Es müssen genug Teilnehmer_innen sein, damit du von den Autofahrer_innen wirklich akzeptiert wirst, damit du am Glacis zum Beispiel zwei Spuren blockieren kannst. Wenn du das mit zehn Leuten machst, dann gibt's ein Hupkonzert und du wirst bedrängt und Autofahrer_innen werden aggressiv. Wenn du dasselbe aber mit 100 Leuten machst, wirst du akzeptiert. Dann ist die Masse *kritisch* genug, um beachtet zu werden.

Und warum denkt ihr, dass es daran gerade in Graz mangelt?

Flo: Meiner Meinung nach denken die Leute: „Uns geht's eh noch super. Woanders geht's viel schlimmer zu.“ Man fängt noch nicht an sich gegen Sachen zu wehren und sich einzusetzen. *Graz ist einfach eine sehr gemäßigte Stadt.*

Das Interview führten Stefan Ederer & Ulrike Freitag



* Vollständige Namen der Redaktion bekannt

(1) Anm. der Redaktion: Strohmaier Jakob: *Analyse und Bewertung der Hauptradrouten von Graz und Graz-Umgebung*. Masterarbeit an der KFU, 2012.

(2) Anm.: Arbeitsgemeinschaft umweltfreundlicher Stadtverkehr; Radlobby Graz.



on the road after kerouac

TEXT
Clemens Schittko

Nachts in Berlin
ist jedes zweite Auto,
das unterwegs ist,
ein Taxi.
Wie Geier,
denen man die Flügel
gestutzt hat,
kreisen sie
um die wenigen Passanten,
das mutmaßliche Aas.
Wenn du die Straße
überqueren willst,
fahren sie langsam
an dich heran
und stellen sich dir
in den Weg.
In den Fahrzeugen selbst
siehst du niemanden,
bis auf die Fahrer.
Es sieht so aus,
als wären sie
ihre eigenen Kunden.
Es sieht so aus,
als brächten sie
noch Geld mit,
um arbeiten zu dürfen.

stau aufm ring

oder von der haltbarkeit in den städten

TEXT

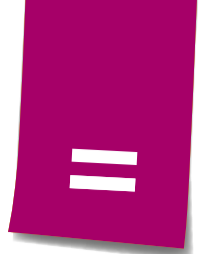
Ralf B. Korte

„Bin ganz leer und sinnlos, die
vorüberfahrende Elektrische
hat mehr lebendigen Sinn.“
f. kafka 20.11.1913

... neulich nachts auf der u5 flirteten 2 + kicherten trunken mantel an mantel geschmiegt sagte sie sei *doch schon* 29 auch wenn sie jünger aus sehe wie sie wisse + er gab zurück dass er *doch schon* nen 6jährigen sohn habe aus ner geabten beziehung + da fragte sie ihn mit einer beiläufigen bewegung ihrer hand zu seinem gesicht ob man denn nicht schnell noch adressen aus tauschen wolle wenn er nun aus steigen müsse

zurückbleiben sonst setzts geschrei marke nicht mit dem sofa auf dem rücken einsteigen was der unterm 2sitzer erst gar nicht versteht so überschlägts dem im führerstand am mikro die stimme + der fährt seinen zug nicht weiter bis der das ding wieder ausm waggon raus gehievt haben wird

um wenigstens über *FACEBOOK* in verbindung zu bleiben oder so + er erwiderte sie könne ja jetzt gleich noch mit ihm aus gehen und man werde dann sehen oder eben nicht + dann stieg er aus vielleicht *SCHILLINGSTRASSE* wo das plakat warb für wohnen mit *STADT UND LAND* also *unsere mietverträge halten länger als die meisten ehen in dieser stadt* als motto für *STADT UND LAND FOREVER* in den goldring geprägt + auf der ringbahn dann unregelmässiger verkehr wegen eines feuerwehr einsatzes bitten wir um verständnis wie stets aber der typ da hat sein didgeridoo aus grauen wasserrohr resten zusammen geklebt + klebt immer weiter mit paketband vielleicht pustet seinen rhythm n blues ins fahrradabteil wo 2 kinderwägen stehen mit leergut gefüllt für *des glückes unterpfand* kümmert die kontrolleure nicht *die fahrscheine bitte* im gegensatz zu neulich auf der u7 auf der man besser im simulator marke *WORLD OF SUBWAYS 2* mit fährt falls man schwarz ist + ein 2ersofa wie *KLOBO KLIPPAN KIVIK* aufm rücken mit führt besser *zurückbleiben* sonst setzts geschrei marke *nicht mit dem sofa auf dem rücken einsteigen* was der unterm 2sitzer erst gar nicht versteht so überschlägts dem im führerstand am mikro die stimme + der fährt seinen zug nicht weiter bis der das ding wieder ausm waggon raus gehievt haben wird weil *EINE MITNAHME VON SACHEN SCHEIDET AUS WENN HIERDURCH DER HALTESTELLENAUFENTHALT ÜBER DAS ÜBLICHE MASS VERLÄNGERT WIRD ODER DIE GEFAHR BESTEHT DASS AUFGRUND DER MITNAHME DER SACHE ANDERE FAHRGÄSTE KEINEN PLATZ IM FAHRZEUG FINDEN* steht in der bedingung zur beförderung + so lang wie der *nicht einsteigen mit dem sofa* schreit bleibt die u7 stehen in ihrem von 84 bis 88 mal längsten tunnel der welt aber nur keine sorge : die nächste



verkehrsbehinderung wird sich einem schwan
verdanken der sich verirrt + verwirrt auf die gleise
setzt nahe JUNGFERNHEIDE bis feuerwehr den vogel
errettet wird alles umgeleitet + der fahrplan wird
komplett durcheinander geraten tippt eine auf
dem *touchscreen* ihres mobiltelefons in die FACE-
BOOK oberfläche + dass sie einem begegnet sei
der ganz süß gewesen ist letzte nacht aber leider
zu spät also *wenn ein schwan singt schweigen
die tiere + grosse stadt wo trägst du mich hin
über stunden die ich ruhelos bin* oder so ähnlich
im wagentyp ET167 anfang der achtziger diese

holzverkleideten REICHSBAHN garnituren allet olle
kamellen aber nu erzähl nich auch noch vom krieg
also neulich auf der u5 ...



[zitate u.a. aus: *august heinrich hoffmann von fallersleben*, das
lied der deutschen 1841. *karat*, schwanenkönig 1980. werbe-
plakat für mietwohnungen der genossenschaft *stadt und land*,
2014. *der tagesspiegel* 07. 01. 2014, ‚schwan bremst s-bahn
aus‘. BVG, beförderungsbedingungen, § 11 beförderung von
sachen.]



Foto: [cruisi / photocase.com](https://www.photocase.com)

willkommen im club

TEXT

Karl Wimmeler

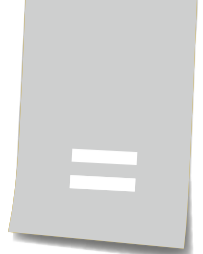
Dass der ARBÖ ein Autofahrerclub ist, ist noch einigermaßen bekannt. Aber er ist nicht mehr wirklich bedeutsam, seit er ins Abseits der Korruption abgedriftet und zum Funktionärsabstellgleis geworden ist. Dass er einmal „Arbeiter-Radfahrer-Bund Österreichs“ hieß, weiß kaum noch jemand. Auch das Studium seiner zentralen Homepage bringt da keine Aufklärung. Da muss man sich schon auf den Seiten ehemaliger Zentren der Arbeiterbewegung umschaun, um historisch auf einen grünen Zweig zu kommen. Der Internet-Auftritt des „ARBÖ-Ortsclub Knittelfeld“ zum Beispiel klärt darüber auf, dass der Ende des 19. Jahrhunderts gegründete „Knittelfelder Radfahrerclub“ um 1900 zum „Verband der Arbeiter-Radfahrer“ wurde, bevor er Anfang der Dreißigerjahre aufgrund der vielen dazugekommenen Motorradfahrer in „Arbeiter-Rad- und Kraftfahrerbund“ umbenannt wurde. Dass die Knittelfelder schreiben, der Name des Vereins sei nach dem „Anschluss“ Österreichs an Deutschland in „Deutscher Radfahrerbund“ geändert worden, ist allerdings ein Blödsinn. Tatsächlich wurde er, wie alle Organisationen der Arbeiterbewegung, schon lange vor den Nazis verboten – nämlich von den Austrofaschisten. In der 2. Republik ab 1946 wurde er jedenfalls als „Arbeiter-Radfahrerbund-Österreichs – ARBÖ“

wiedergegründet. Ohne Kraftfahrer. Wann er dann die holprige Bezeichnung „Auto-Motor-Radfahrerbund ARBÖ“ erhielt, wie er heute noch heißt, verraten die Knittelfelder nicht. Man kann sich jedoch auch anderweitig schlau machen und erfahren, dass es 1962 war. Dass mit der Ersetzung der Arbeiter durch das Auto und die Aufnahme des Motors die Abkürzungsbezeichnung nicht mehr ganz passt – wurscht. Wie es überhaupt wurscht ist, dass er das Wort Radfahrer noch im Namen führt. Radfahrer führen hier eine Randexistenz. Er ist ein Autofahrerverein. Wie auch sein mittlerweile bei weitem bedeutsameres Pendant, der ÖAMTC.

Was man den Pionieren des ARBÖ vor mehr als hundert Jahren ebenso vorwerfen kann wie jenen der 1. Republik ist, dass er namentlich und faktisch ausschließlich männlich war. Dass er es nach der Jahrtausendwende jedoch namentlich (und funktionsmäßig nahezu ausschließlich) immer noch ist, ist ein Anachronismus, der seltsamerweise bisher keine Feministin auf den Plan gerufen hat.

Das Männliche hat er mit dem ÖAMTC gemein, dem Österreichischen Automobil- Motorrad- und Touringclub. Der hat es wie ersichtlich zwar nicht im Namen, denn dieser ist bekanntlich manchmal nicht nur Hase, sondern hier auch gendermäßig allgemein, jedoch ebenfalls in den Strukturen. Insofern das Allgemeine wiederum männlich ist. Was der ÖAMTC wiederum mit dem ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobilclub), der deutschen Variante, gemeinsam hat.

Aber mehr als das Männliche ist diesen beiden gemeinsam, dass sie quasi auch als Vorfeldorganisationen der Autoindustrie agieren. Heute nicht mehr so penetrant wie noch vor ein, zwei Jahrzehnten. Nur



wenn wieder einmal auffliegt, dass sie eine Umfrage gefälscht haben, sind manche peinlich berührt. Weniger, wenn in den Mitgliederzeitschriften seitenweise über den „dumpfen, brummigen Sound“ irgendeines neuen Friters gequasselt wird. Das sind dann fachliche Urteile von „Experten“ – und sei es nur, dass der Chefakustiker des Konzerns X zitiert wird: „Hören Sie sich das an! Dieses Singen! Wie das von den Planken widerhallt! Das ist Leben!“

Nun werden manche vielleicht einwenden, dass es da noch einen anderen Verein gibt, den VCÖ nämlich, den VerkehrsClub Österreich. Der nachweislich kein Autofahrer- und Fahrerinnenverein ist, sondern auch die Radfahrer und Fußgänger mitsamt ihrem jeweiligen weiblichen Pendant im Auge hat. Und den öffentlichen Verkehr. Das ist löblich. Aber macht das Kraut leider allein nicht fett. Solange die Autoindustrie nicht nur jede Verkehrsdebatte dominiert, sondern eine Kernindustrie der westlichen Gesellschaften darstellt. Der es nicht um den für die Menschen brauchbaren, nützlichen und

erträglichen Verkehr geht, sondern um die Maximierung jenes Profits, von dem unsere medialen Trompeten so sittsam schweigen. Da bleibt für einen Verein wie den VCÖ nur die Rolle der fair-trade-Leute des Verkehrs. Die für den Bedarf von gutem Gewissen ein paar Nischen besetzen. Doch um an der ruinösen Verkehrsentwicklung wie der Ausbeutung der Ohnmächtigen etwas zu ändern, müsste aus fair-trade eine Gesellschaft von FAIR MADE werden. Das allerdings setzte nicht nur der zerstörerischen Macht der PKW- und LKW-Lobby ein Ende, sondern auch einem gegen die Bedürfnisse der Menschen gerichteten Wirtschaftssystem.

P.S.: 1. Der Autor besitzt ein Auto und fährt manchmal auch damit. Er ist häufiger Fußgänger und Benützer öffentlicher Verkehrsmittel.

2. Beim Thema „öffentlicher und privater Verkehr“ könnte man natürlich auch an öffentliche und private Sexualität denken. Ein alter Hut, auf dem schon die Beatles tanzten („Baby, you can drive my car“ u.a.). Aber das ist eine andere Baustelle. Oder doch nicht?

IMPRESSUM

Chefredakteurin: Evelyn Schalk

Redaktion: Ulrike Freitag, Gerald Kuhn

AutorInnen: Stefan Ederer, Joachim Hainzl, Ralf. B. Korte, Andrea Pavlovec-Meixner, Clemens Schittko, Florian Ungerböck, Eva Ursprung, Karl Wimpler

Gestaltung: Andreas Brandstätter

VERLEGER UND HERAUSGEBER:

ausreißer – Grazer Wandzeitung. Verein zur Förderung von Medienvielfalt und freier Berichterstattung

KONTAKT:

Post: ausreißer – Grazer Wandzeitung, c/o Forum Stadtpark, Stadtpark 1, A – 8010 Graz,

Telefon: +43 (0)316/827734-26,

Evelyn Schalk: +43 (0)676/3009363

Email: ausreisser@gmx.at, schalk@mur.at

Internet: <http://ausreisser.mur.at>

Newsletter: <http://ausreisser.mur.at/newsletter>

Der ausreißer ist ein offenes Medium, die Zusendung von Beiträgen somit herzlich erwünscht, die Publikationsauswahl liegt bei der Redaktion, es erfolgt keine Retournierung der eingesandten Beiträge.

Die AutorInnen zeichnen für die Inhalte ihrer Beiträge selbst

verantwortlich, die darin vertretenen Positionen spiegeln nicht zwangsläufig die Meinung der Redaktion wider.

© Die Rechte verbleiben bei den AutorInnen.

Da der ausreißer auf Anzeigenschaltung verzichtet um tatsächlich unabhängig publizieren zu können, ist Eure Unterstützung besonders wichtig:

Kontonummer: 50094094554, BA/CA, BLZ 12000

STANDORTE:

Kunsthaus Graz, Schlossbergplatz Graz, Geidorfkino, Forum Stadtpark, Passage Palais Trauttmansdorff, Uni-Hauptbibliothek (Foyer), Bibliothek der Pädagogischen Hochschule Hasnerplatz, das andere Theater, Fassade der Kirche St. Andrä, Fassade BAN – Sozialökonomischer Betrieb, Schaumbad – Freies Atelierhaus Graz, KiG! – Kultur in Graz, Steirischer Dachverband der offenen Jugendarbeit, Jugendtreffpunkt Dietrichskeusch'n, Jugendzentrum Mureck (JUJ), Theaterzentrum Deutschlandsberg, Marktplatz Deutschfeistritz, Landhaus Feuerlöscher (Preunning)

Der ausreißer ist als kostenlose Faltausgabe zum Mitnehmen sowohl an den oben genannten Standorten als auch bei zahlreichen weiteren Kunst-, Kultur-, Sozial- und Bildungseinrichtungen sowie in Cafés etc. erhältlich!

THEMA DER NÄCHSTEN AUSGABE: *egotrip*