

„Auch die autogerechte Stadt ist nicht ideologiefrei“

Nachhaltigkeitsexperte Michael Kopatz plädiert für strengere Umweltregeln – dann folge das geänderte Verhalten von selbst.

SALZBURG. „Der Verbraucher hat die Macht.“ „Es liegt an uns, das Verhalten zu ändern.“ „Doch wer will schon verzichten?“ Solche Argumente sind häufig zu hören, sobald es um Umweltschutz geht. Michael Kopatz vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie sieht das anders: In seinem Buch „Schluss mit der Ökomoral. Wie wir die Welt retten, ohne ständig daran zu denken“ (Verlag oekom) macht er viele Vorschläge, wie es die Politik in der Hand hätte, uns zu besseren Menschen zu machen.

Der Begründer des Konzepts der „Ökoroutine“ plädiert dafür, die Verhältnisse zu verändern – dann verändere sich das Verhalten der Menschen von selbst. Und er plädiert für Maßnahmen, die schritt-

weise eingeführt werden, das erhöhe die Akzeptanz. Als Beispiel nennt er strengere Vorschriften für die Hühnerhaltung: Würden diese jährlich verschärft, würde es der Konsument kaum merken.

Auch in der Verkehrspolitik sei es ähnlich, meint Kopatz. „Niemand ändert seine Autoroutine, wenn der Nahverkehr teurer und langsamer ist. Die Voraussetzungen können nur Stadt- und Verkehrsplaner schaffen.“ Nur mit zusätzlichen Radwegen, einem attraktiven öffentlichen Verkehr sowie der Begrenzung der Autoflächen gelänge es, den Umstieg hinzukriegen. Dazu brauche es intelligente Lösungen wie Parkgebühren, bei denen an den Automaten informiert wird, dass die Einnahmen direkt der Ver-

besserung der Öffis zugutekommen. Kopatz nennt das „PayBack“.

Absurd findet der Nachhaltigkeitsforscher das Argument, man müsse Verkehrspolitik „ideologie-



BILD: SN/JUNGK-BIBLIOTHEK

„Niemand ändert seine Autoroutine.“

Michael Kopatz,
Umweltwissenschaftler

frei“ diskutieren: „Über 40 Jahre haben Politik und Verwaltung das Leitbild der autogerechten Stadt verfolgt. Viele Planer tun es bis heute. Ist diese über Jahrzehnte wählende und bis heute allgegenwärtige Straßenbaupolitik ideologie-

frei?“, fragt Kopatz. Nicht weniger irritierend ist für ihn die Forderung der Autolobby, Auto, Rad und Bus müssten gleichberechtigt sein: „Ist es denn gerecht, dass rund 80 Prozent der Verkehrsfläche ausschließlich von Autos genutzt werden?“ Und sei es hinnehmbar, dass in Deutschland täglich mindestens ein Radfahrer auf der Straße ums Leben kommt? Dabei würden die Innenstadtgeschäfte nachweislich von mehr Radverkehr profitieren.

Die nötigen Maßnahmen liegen laut dem Experten auf dem Tisch: Tempolimits, Ausweitung von Parkgebührenszenen, Umwandlung von Pkw-Parkplätzen in solche für Radfahrer oder in Grünflächen, Busspuren zumindest vor Ampelkreuzungen sowie günstigste Tickets für

die Öffis. Kopatz plädiert aber auch für ein Moratorium des Ausbaus der Autoinfrastrukturen – und jener für den Flugverkehr – nach dem Vorbild von Singapur: Dort gibt es sogar Limits für die Zahl der zugelassenen Autos. Nur wenn ein altes abgemeldet wird, darf ein neues angemeldet werden. Und das nur gegen eine hohe Gebühr. Die hohe Gebühr für Privat-Pkw gibt es laut Kopatz auch in Dänemark – und werde dort mittlerweile als normal angesehen.

Hans Holzinger

Tipp: Am Dienstag, 7. Dezember, ab 18 Uhr ist Michael Kopatz online zu Gast beim Themenabend „Zukunftsfähige Stadt“ der Salzburger Robert-Jungk-Bibliothek. Anmeldung: JUNGK-BIBLIOTHEK.ORG/ANMELDUNG