



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 20

Januar 1992

MALCOLM FERGUSSON / ANDREW ROWELL:

TRANSPORT AND THE ENVIRONMENT IN CENTRAL AND EAST EUROPE

Fahrradverkehr wird in Polen, Ungarn und der CSFR weitgehend ignoriert

Wichtigstes
Ergebnis

Die schnell steigende Motorisierung in Osteuropa führt zu einer rasch wachsenden Umweltbelastung, die vor allem in Ungarn, aber auch in Polen und der CSFR zunehmend auf Kritik stößt. Das Verkehrsmittel Fahrrad wird als Alternative aber fast völlig ignoriert.

Zum Inhalt

Nach einem Reisebericht von Malcolm Fergusson und Andrew Rowell von Earth Resources Research London zu den durch Verkehr entstehenden Belastungen in Ungarn, der CSFR und Polen nimmt der Kraftfahrzeugbesitz überall in Osteuropa rapide zu. Die neuen Pkws werden vorwiegend in der Freizeit genutzt, Berufsverkehrsfahrten sind dagegen relativ unüblich.

Weil die kommunistischen Führungen früher vor allem um die Schwerindustrie bemüht waren, hat sich die Verkehrsplanung kaum um den Fußgängerverkehr und das Radfahren gekümmert. Die Straßennetze selbst sind ausgedehnt, der Straßenzustand ist aber häufig schlecht, Autobahnen und Umgehungsstraßen sind selten. Die Emissionsfaktoren der vorhandenen Autos sind relativ hoch.

In Polen besaßen 1990 von 1.000 Einwohner je 120 ein Kfz. In Kattowitz fahren beispielsweise bis zu 4.000 Kfz/Std. auf Straßen, die für den Kfz-Verkehr ungeeignet sind. Im Vergleich zum Durchschnittseinkommen sind Autos (30 Millionen Zloty für einen neuen Fiat Polsiki) enorm teuer. Die Verkehrspolitik setzt u.a. auf Importsteuern, damit weniger Altfahrzeuge aus dem Westen mit schlechten Energie- und Abgaswerten eingeführt werden.

Rund ein Drittel der Polen besitzen Fahrräder. Schlechte Luft und undisziplinierte Autofahrer schaffen aber z.B. in Warschau schlechte Bedingungen zum Radfahren, so dass die Fahrradnutzung vermutlich landesweit abnimmt. In Krakau, wo täglich 100.000 Radfahrten - durchschnittlich 2,5 km lang - unternommen werden, fordern Umweltinitiativen Fahrradrouten bislang aber



ohne großen Erfolg.

In Ungarn besitzen rund 200 von 1000 Einwohnern ein Auto. Dort werden die vom Verkehr verursachten Belastungen zunehmend beklagt. In Budapest sind Autos die Hauptursache der Umweltbelastungen. Außerhalb der Innenstädte und auf dem Land spielt das Verkehrsmittel Fahrrad eine gewisse Rolle.

Auch die Stadtverwaltung Budapest fördert nur den öffentlichen Verkehr, nicht aber das Radfahren. In Budapest führen Staus, wildes Parken, gefährliches Autofahren und fehlende Radverkehrsanlagen zu fahrradfeindlichen Verhältnissen, und auf Brücken zwischen Buda und Pest ist Radfahren sogar verboten. Selbst die meisten Umweltgruppen setzen dort nicht aufs Fahrrad.

In der CSFR ist die Luftverschmutzung durch die Industrie vergleichsweise so hoch, dass Umweltbelastungen durch Verkehr im Hintergrund stehen. Auf eine Verdoppelung der Benzinpreise 1989 zugunsten höherer Staatseinnahmen haben die Menschen wirkungsvoll reagiert: die mittleren Entfernungen im Verkehr haben um rund 20% abgenommen.

In Prag wird kaum Rad gefahren, in flachen Städten Böhmens dagegen beträgt der Radverkehrsanteil bis zu 20%. In Ostböhmen und im Elbtal gibt es eine Fahrradtradition. Aber auch in weiten Teilen der CSFR wird das Fahrrad als Verkehrsmittel überhaupt nicht ernst genommenen.

Bericht "Transport and the Environment in Central and East Europe. A Report on a recent visit" von Malcolm Fergusson und Andrew Rowell, c/o Earth Resources Research, London, September 1991

Anschrift Earth Resources Research, 258 Pentonville Road, London N1 9JY, Tel. +44-71-278 3833, Fax. +44-71-278 0955