



Foto: Martin A. Jöchl

Peter Filzmaier ist Professor für Politikwissenschaft an der Donau-Universität Krems und der Karl-Franzens-Universität Graz.

Filzmaier analysiert ↗

Autos als

Kinder, Tiere, Autos. Diese drei Dinge liegen Österreichern am Herzen. Zumindest wurde das lange behauptet. Wobei Eltern nicht wussten, ob die Reihenfolge stimmt. Für Autofreaks waren große Fahrzeuge wichtiger als ihre Kleinen. Inzwischen ist die Verkehrspolitik zu einem politischen Randthema geschrumpft. Was ist passiert?

1. Früher galten Mittelklassewagen als Symbol des Wirtschaftswunders. Wer sich ein Auto kaufen konnte, hatte es geschafft. Heute gibt es unzählige Konsumgüter im Designerlook als Status- und Wohlstandssymbole. Als Zeichen für Mobilität und Freiheit müssen Autos mittlerweile mit Fernreisen und den unendlichen Weiten des Internets konkurrieren. Da wirken sie hausbacken und brauchen einen Imagewandel.

2. Dabei wäre gerade das Ende des Bildes vom Auto als Luxus für die Oberschicht eine Chance. Das betrifft keineswegs nur berufliche Pendler,

sondern die breite Masse gegen Autos sein. Das ist braucht unverändert Autos: Für dauernde Familienfahrten vom Wochenendeinkauf über das ständige Hinbringen und Abholen der Kleinkinder und Teenager bis zur Freizeitgestaltung. Da geht es speziell Frauen nicht um das Angebot mit Pferdestärken, sondern das Auto ist ein notwendiger Gebrauchsgegenstand.

3. Infolge der politischen Polarisierung pro und Kontra die Grünen als (Regierungs-)Partei ist dennoch der falsche Eindruck entstanden, man müsse grundsätzlich für oder

gegen Autos sein. Das ist Quatsch. Wer als Wiener innerhalb des Gürtels wohnt und vom Mittelpunkt der Bundeshauptstadt in Salzburgs Zentrum fährt, ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln und auf der Westbahnstrecke richtig unterwegs.

Genauso hat freilich kein Staat der Welt das Geld, alle Gegenden in Stadt und Land verkehrstechnisch mit Bus und (Straßen-)Bahn zu erschließen.

Hier ermöglichen Autos weiterhin mehr Individualität und Freiheitsdenken.

4. Ähnlich konstruiert ist der ökologische Gegensatz zwischen Autofahrern und Nicht-Autofahrern als entweder Umweltschweine oder Retter

der Welt. Es wollen ja hoffentlich beide Seiten ein lebenswertes Österreich mit schönen Landschaften, guter Luft und wenig Lärm.

Viele Jahre der Bemühungen, umweltfreundlichere Autos herzustellen, wurden allerdings im Vorjahr durch Volkswagen kaputt gemacht. Nach dessen Schadstoffskandal interessiert niemand, dass sich der Anteil der

Partikelemissionen durch Pkw seit 1990 halbierte. Private Autos verursachen einen kleineren Teil von Kohlendioxid- und Stickoxid-Ausstoßen.

5. Wer ein Auto fährt, sieht sich außerdem gerne als Melkkuh der Nation. Stimmt das? Richtig ist, dass sozusagen rauchende und saufende Autofahrer die großen Verlierer des Programms der aktuellen SPÖ-ÖVP-Koalition waren. Nach der Nationalratswahl 2013 erhöht wurden Tabak-, Sekt- und eben autobezogene Steuern.

In der Steuerreform 2015 schnitten jene schlecht ab, die ihr Auto



schlummernder Riese



Was liegt den Österreichern mehr am Herzen? Kinder, Tiere (Foto linke Seite) oder Autos? Und wie reagiert die Politik?

Fotos: Fotolia/31

dienstlich nutzen. Einge- führt wurde ein höherer Selbstbehalt. Das empörte spontan nicht, weil bei Dienstautos an Konzerneigentümer, Generaldirektoren und Spitzenpolitiker gedacht wird. Somit fehlte jedwedes Mitleid. Vergessen wurde, dass dieselben Abgaben vor allem einfache Angestellte wie Außendienstmitarbeiter oder kleine Selbstständige mit Durchschnittseinkommen am meisten belasten. Vom auf- fahrenden Installateur bis zum Vertreter.

6. Hat also die Bundes- regierung infolge von mehr Autosteuern Gegenwind? Alles rund

ums Auto war zuletzt wahl- politisch von geringer Be- deutung. Streitthemen wie Parkpickerl und Fußgänger- zonen, Stadtfahrungen oder Tempo 100 sind mehr ein Stammtisch- und Medi- enspektakel, als sie das Wahlverhalten beeinflussen.

Von im Rahmen der ORF- Wahlforschung bis zu 15 ab- gefragten Themenbereichen, was die Wähler besonders anspricht, rangierten in den letzten Nationalrats- und al- len Landtagswahlen sowohl der Verkehr als auch die Um- welt unter ferner liefen.

7. Der Verkehrs- und Mo- bilitätspolitik tut das nicht gut, weil Politiker in Versuchung kommen, sich

bequem zurückzulehnen. Apropos Politiker: Diese haben quer durch alle Par- teifarben gute Gründe, sich ruhig und unauffällig zu verhalten. Fragt man die Österreicher nach der The- menkompetenz, wird für Verkehr und Mobilität kei- ner Parlamentspartei von über 10 Prozent ein großes Fachwissen zugetraut.

8. Autofahrerparteien hätten gleichfalls keine Erfolgschan- cen. In Deutschland wurde 1988 eine solche gegründet. Bei der Bundestagswahl 1994 bekam sie nur 0,05 Prozent der Stimmen. Auf Länderebene waren 0,9% für das Berliner

Abgeordnetenhaus der Spit- zenwert. In Österreich reich- te es bloß vorübergehend in Salzburg 1992 sowie Graz 1993 und 1998 für den Ein- zug in den Gemeinderat.

Eine Wahl später bekam man in ganz Salzburg nur noch 612 Stimmen. Der Sprung in den Landtag wurde klar verfehlt. Es ist etwas geschehen, das mit Blick auf das tägliche Stra- ßenbild unglaublich er- scheint: Autos regen mo- mentan nicht auf. Angesichts der Betroffenheit aller Bevöl- kerungsgruppen sind Auto- wirtschaft und -verkehr aber ein schlummernder und von der Politik vergessener The- menriese.



(c) Krone Multimedia GmbH & Co KG