Das Neueste zum Thema Auto

Mobilität statt Verkehr

Scheinbar unaufhaltsam wächst der Autoverkehr und schafft zugleich Bedingungen für seine weitere Zunahme. EG-Binnenmarkt und zahlreiche Strassenprojekte verleihen der Spirale weiteren Schwung. Andererseits vertieft sich die Diskussion über die ökologischen, gesellschaftlichen und individuellen Nachteile des Autos, über Mobilität und Verkehr. – Zu neuen Veröffentlichungen, die Vorstellungen von Mobilität und die Möglichkeit einer Verkehrswende von unten diskutieren.

Von Urs Meile*

Gibt es ein «Leben ohne Auto»? Um Antworten auf diese Frage zu finden, riefen drei Bremer VerkehrswissenschaftlerInnen in der «tageszeitung» zur Mitarbeit an einem Experiment auf. Sechs Familien erklärten sich bereit, vier Wochen aufs Auto zu verzichten und ihre Erfahrungen in einem Tagebuch festzuhalten.[1]

Ein besseres Leben?

Eine erste Überraschung erlebten die ForscherInnen bereits, als sie zur Vorbereitung des Experiments selbst ein Mobilitätstagebuch führten. Es entpuppte sich als «eine Art 'intimer' Offenlegung dessen, was man täglich tut». Für die sechs Familien blieb es allerdings nicht bei der Offenlegung – sie mussten beim freiwilligen Entzug ihre täglichen Gewohnheiten teilweise drastisch verändern. Besondere Mühe bereitete der Verzicht auf den wöchentlichen Grosseinkauf im Supermarkt, der durch mehrere kleinere Einkaufstouren ersetzt werden musste. Als zweiter neuralgischer Punkt erwiesen sich Besuche bei Verwandten und Bekannten im Umland. Über das Wochenende geht der öffentliche Verkehr in vielen ländlichen Gebieten Deutschlands auf Tauchstation.

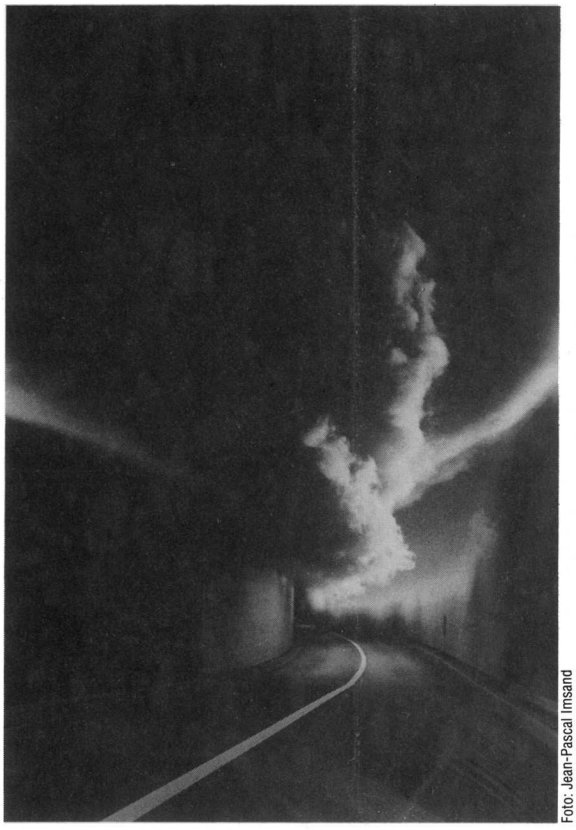
Der öffentliche Verkehr ist bei den TeilnehmerInnen des Experiments auf wenig Zuneigung gestossen. Sie kritisierten das mangelnde Angebot, das schlechte Image und das passive Ausgeliefertsein. Lieber gingen sie mehr zu Fuss und fuhren Velo – beides Umstellungen, die als individuelle Bereicherung empfunden wurden.

Das Buch ist sehr anschaulich, weil es konkrete Menschen begleitet und Handlungsspielräume aufzeigt. Zumindest für die Versuchspersonen stellen die AutorInnen fest: «Ein städtisches Leben ohne Auto ist nicht nur möglich, es ist auch ein besseres Leben», mit Gewinn an Lebensqualität, «an zeitlichen, räumlichen und sozialen Qualitäten des Alltagslebens». Für fünf der sechs Familien war die Bilanz so überzeugend, dass sie nach dem Versuch weiterhin auf ein Auto verzichteten. Leider unterliessen es die VerkehrswissenschaftlerInnen zu untersuchen, was die bereits früher autokritischen Testfamilien daran gehindert hatte, auch ohne Experiment autofrei mehr Lebensqualität zu wählen. In einem Umfeld, in dem freiwillige Autolosigkeit offenbar noch exotischer ist als in den Niederlanden oder der Schweiz, spielt sicherlich das Moment des gemeinsamen Handelns eine gewichtige Rolle.

Verkehrswende von unten

Thomas Krämer-Badoni, einer der AutorInnen von «Leben ohne Auto», weist in einem in der Zeitschrift «Kommune» erschienenen Artikel[2] auf die umweltpolitische Kontraproduktivität von Katastrophenszenarien wie «Verkehrskollaps» oder «Klimakatastrophe» hin, welche staatliches Handeln begründen sollen. Da ein solcher Zusammenbruch nicht erfolge und auch nicht anhand einzelner Katastrophen gesellschaftlich erfahrbar sei, «verliert diese Argumentation an Stringenz». Der Druck auf staatliches Handeln lasse nach, und die Mehrheit der Individuen könne sich entlastet fühlen.

Krämer-Badoni setzt dagegen auf die motivierende Verheissung unmittelbarer Vorteile und eine neue Sicht vom «guten Leben», die aus der weit verbreiteten Kritik am Automobilismus wachsen könnte. Die neue Sicht fordert nicht länger asketischen Verzicht aus ökologischen Motiven. Sie rückt die Wiedergewinnung von Zeit, Qualitäten des Weges und eine andere Wahrnehmung des Raumes ins Blickfeld. Autofreie Fortbewegung kann auch Spass machen. Die Möglichkeit einer Neukonzeption des guten Lebens bildet für den Autor den Angelpunkt einer Umweltstrategie, die diesen Namen verdient:



Seit Jahrzehnten gleich geblieben: die durchschnittliche Zahl von Wegen und Personen pro Jahr – seit Jahrzehnten gewachsen: der Verkehr

Foto: Jean-Pascal Imsand

«Es wird keine ökologische Veränderung geben, wenn sie nicht zu einem besseren als dem bisherigen Leben führt.» Leider lässt sich daraus nicht der Umkehrschluss ziehen, dass die individuelle Wende zu ökologischerem Verhalten in jedem Fall auch mehr Lebensqualität bringt. Denn der Autoverkehr überwälzt beispielsweise kostenlos erhebliche Gesundheitsrisiken auf andere VerkehrsteilnehmerInnen. UmsteigerInnen leben nicht selten besser, öfters aber auch gefährlicher.

Die Problematik des anschwellenden Autoverkehrs lässt sich nicht, wie Krämer-Badonis Betonung der «Wende» nahelegt, als linearer Ablauf begreifen, der einer Umkehr bedarf. Wir haben es mit einem kumulativen Prozess zu tun, in dem mehrere Momente beschleunigend wirken. Ständige Verbilligung – mehr Verkehr – mehr Strassen – autogerechtere Siedlungsstruktur – höhere Akzeptanz. Eine Spirale ohne Ende? Der Eindruck trügt. Die Spirale knirscht beim Drehen, Gegenkräfte sind durchaus am Werk. Vermutlich müssen parallel verschiedene Antriebskräfte lahmgelegt werden, um die Spirale anzuhalten und die Drehrichtung zu ändern. Der von Krämer-Badoni skizzierte Ansatz einer «Verkehrswende von unten» wird nachhaltigen Einfluss dann entfalten, wenn sich zivilgesellschaftliche Verhaltensänderungen mit andern Impulsen kombinieren: Rückgewinnung öffentlichen Raums, Klimaschutz, Verkehrssicherheit oder Kostenwahrheit.

Autofreie Stadt

Der Basler Geograph Christian Zeller breitet eine materialreiche wissenschaftliche Untersuchung der Verkehrssituation und Verkehrsplanung im Raum Basel aus.[3] Bereits in den siebziger Jahren lagen wissenschaftliches Material und konkrete Vorschläge auf dem Tisch des Basler Regierungsrates, die eine drastische Beschränkung des Autoverkehrs notwendig erscheinen liessen. Politisch setzte sich aber das Konzept der «Kanalisierung» auf Hauptverkehrsachsen durch, in den achtziger Jahren kam eine massive Förderung des öffentlichen Verkehrs hinzu. 1985 bis 1990 nahm der Autoverkehr in und um Basel trotz der ergriffenen Massnahmen um 24 Prozent zu. Der Autor dokumentiert und kritisiert ausführlich aktuelle Projekte und staatliche Verkehrspolitik. Als Alternative schlägt er Schritte zu einer Stadt ohne privaten Autoverkehr vor.

Einen der Gründe für die starke Zunahme des Autoverkehrs sieht Zeller im «Auseinanderklaffen der individuellen und der gesellschaftlichen Rationalität»: Unter dem Strich führen die individuellen Optimierungsstrategien nicht zu einem Optimum für alle, sondern zum Verkehrs-«Desaster». So offensichtlich dieses Auseinanderklaffen ist, so wenig erklärt es, warum politische Gemeinschaften weltweit nichts anderes im Sinne hatten und haben, als derart suboptimale Verkehrssysteme zu entwickeln.

Ausführlich diskutiert Zeller auch andere gesellschaftliche Dimensionen der Problematik und stellt die Frage, welche Mobilität wir wollen. So kritisiert er die spaltende Wirkung des privaten Autoverkehrs. Die ohnehin Schwachen, Frauen, Kinder und Alte, würden von diesem Transportsystem benachteiligt oder gar ausgeschlossen. Einen Ausschliessungsmechanismus sieht er nicht nur kleinräumig, sondern auch weltweit am Werk. «Der individuelle Massenverkehr auf der Strasse ist nur in seiner Beschränkung auf die reichen kapitalistischen Länder möglich.»

Zeller setzt sich schliesslich eingehend mit dem Begriff der «Mobilität» auseinander. Der traditionelle Mobilitätsbegriff zielt auf Verkehrsleistung, gemessen an Zahl und Länge von Fahrten. Seit Ende der siebziger Jahre wurde aber ein neuer Ansatz entwickelt, der Mobilität in erster Linie als qualitativen Begriff fasst: als «Fähigkeit, Einrichtungen und Orte zu erreichen, um dort Tätigkeiten auzuüben und Bedürfnisse zu befriedigen». Diesem Ertrag müssen Zeitaufwand, Kosten, Energieverbrauch sowie die Belastungen von Mensch und Umwelt gegenübergestellt werden. So gefasst, liesse sich die im Buchtitel verlangte «Mobilität für alle!» durchaus mit weniger Verkehr realisieren.

In dieser Perspektive sind die Bremer Versuchspersonen nicht weniger mobil, wenn sie die Orte ihrer Wünsche mit dem Velo oder zu Fuss erreichen. In manchen Fällen sind sie möglicherweise sogar schneller geworden. Wird nämlich die für den Erwerb, Betrieb und Unterhalt eines Wagens benötigte Arbeitszeit auf die Fahrten umgerechnet, beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit deutscher AutomobilistInnen laut Zeller nur gerade zwanzig Stundenkilometer. In städtischen Ballungsgebieten dürfte der Wert noch tiefer liegen. Trotz Privilegierung in Sachen Verkehrsbauten und ungedeckter Kosten sind AutomobilistInnen in städtischen Gebieten weder erheblich schneller noch mobiler, obwohl sie die Mobilitätschancen anderer VerkehrsteilnehmerInnen massiv einschränken.

Der Ansatz qualitativer Mobilität führt zu einer völlig neuen Sicht des Autoverkehrs. Für grossstädtische Ballungsgebiete, so meine These, bedeutet der Triumph des Automobils den Niedergang der Mobilität. Absurd gering ist etwa die Mobilität zahlreicher BewohnerInnen von Los Angeles, der autogerechten Stadt par excellence: Für nur gerade zwei Arbeitswege pro Tag sitzen viele von ihnen drei bis vier Stunden im Auto. Das weitgehende Verschwinden des privaten Autoverkehrs aus den Grossstädten ist eine notwendige Voraussetzung für mehr qualitative Mobilität. Allerdings keine hinreichende, wie das Beispiel Tokio zeigt. Ein sehr leistungsfähiger öffentlicher Verkehr bewältigt hier täglich riesige Ströme von PendlerInnen, die aber wie in Los Angeles häufig mehrere Stunden täglich für ihre Arbeitswege brauchen.

Postulat Mobilität

Wie der Ausdruck «Mobilitätswahn» zeigt, ist die Unterscheidung zwischen Mobilität und Verkehr auch in der Umweltbewegung noch keineswegs akzeptiert. Ein Rentner, eine Rentnerin, der/die am Morgen eine Zeitung kaufen geht, am Mittag Einkäufe macht und nachmittags eine Freundin, einen Freund besucht, legt sechs Wege zurück und wäre offensichtlich von «Mobilitätswahn» befallen – ein Pendler, der täglich fünfzig Kilometer hin- und zurückfährt, dagegen nicht! Interessanterweise ist seit langem die durchschnittliche Zahl von rund tausend Wegen pro Jahr und Person ziemlich stabil. Zugenommen hat, seit Jahrzehnten, nicht die Mobilität, sondern der Verkehr.

Was lässt sich als Quintessenz der drei Veröffentlichungen formulieren? Sie machen deutlich, dass es problematisch ist, den positiv besetzten Mobilitätsbegriff einfach der Autoindustrie zu überlassen und Verzicht zu predigen. Ein Begriff von Mobilität als Möglichkeit, ausserhalb der Privatsphäre geographisch-gesellschaftliche Orte erreichen zu können, müsste für ökologische und emanzipatorische Ziele erstritten und als Menschenrecht verteidigt werden. ■

Sanfter Alptraum

Neue Wege der Vermittlung des Themas Auto geht das letztes Jahr aktualisiert erschienene Buch «Alptraum Auto». Die thematisch bunt gemischte Palette der zwei Dutzend Aufsätze reicht von Kindheitserinnerungen über Unfallerlebnisse und VW do Brasil bis zum Geschlechtsverkehr – und darüber hinaus. Die Mitte achtziger Jahre verfassten Texte wirken keineswegs überholt. Sie zielen darauf ab, Vorstellungen vom Auto neu zu besetzen, ohne den Mahnfinger zu heben. Die zahlreichen, meist farbigen Fotografien auf den ersten hundert Seiten sprechen die Sinne unmittelbar und unvermittelt an, schockierende Bilder, etwa von Unfallopfern, fehlen. Die Abbildungen zahlreicher Verkehrsbauten evozieren weniger Alpträume – in Wirklichkeit sehen sie erbärmlicher aus –, eher leises Lachen oder Verwunderung. Etwa im Falle einer Vorher-nachher-Bildfolge eines Schlösschens, dessen Parterre heute von einem properen rechteckigen Loch durchschlagen wird, um einer Hauptstrasse Raum zu bieten.

Peter M. Bode / Sylvia Hamberger / Wolfgang Zängl (Hrg.): Alptraum Auto. Eine hundertjährige Erfindung und ihre Folgen. Aktualisierte Auflage. Raben Verlag 1991. 237 Seiten (mit zahlreichen Abbildungen). Fr. 39.–

*Urs Meile ist Historiker und arbeitet als Informatikkoordinator an der ETH Zürich.

[1] Hiltrud Burwitz / Henning Koch / Thomas Krämer-Badoni: Leben ohne Auto. Neue Perspektiven für eine menschliche Stadt. rororo. Reinbek 1992. 220 Seiten. Fr. 11.50

[2] Thomas Krämer-Badoni: Verkehrswende von unten. Eine ökologische Argumentation jenseits von Katastrophenszenarien und asketischer Moral. In «Kommune» Nr. 7/1991.

[3] Christian Zeller: Mobilität für alle. Umrisse einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel. Birkhäuser Verlag. Basel 1992. 406 Seiten. Fr. 48.–