

Die Zukunft der Mobilität

—
*Über die Notwendigkeit
einer Verkehrswende*



Von der Zukunft kann man nur sagen, dass sie ungewiss ist, von der Mobilität weiß man heute zum Glück – oder Unglück – mehr. Das, was man heute landläufig unter Mobilität versteht, ist gestaltbar. Man kann sie so gestalten, dass man absehbaren Problemen vorbeugt. Oder, so wie in der Vergangenheit geschehen, dass man mit der Mobilitätsgestaltung Probleme erzeugt und ständig vergrößert, im Glauben, sie würden verschwinden, wenn sie nur groß genug geworden sind: Die Methode des systemunkundigen Verkehrswesens des letzten Jahrhunderts.

Wäre das Verkehrswesen eine Wissenschaft, dann hätte die Verkehrswende spätestens in den 1960-er Jahren stattfinden müssen, als man feststellte, dass der Fahrbahnbau nicht zum erhofften Abbau von Stau führt, sondern im Gegenteil noch mehr Stau erzeugt. Anstatt über das eigene Tun und Treiben nachzudenken, arbeitet man bis heute an der weiteren Maximierung von Autostau, CO₂-Emissionserhöhungen, unkontrollierter Siedlungs- und Stadtentwicklung und bemüht sich so, auch den Beitrag zur Klimaerwärmung ständig zu vergrößern. Das ist das Ergebnis traditioneller Verkehrs-, Raum- und Städteplanung und der Verkehrswirtschaft, auch wenn man genau gegensätzliche Ziele proklamiert.

In den Köpfen der so genannten Experten und Entscheidungsträger ist leider von einer Verkehrswende nichts zu bemerken, sieht man einmal von dem ab, was vollmundig behauptet wird. Falsche Prophezen sind es, die man an ihren Taten, nicht an ihren Worten erkennt. Die Grundlagen des herkömmlichen Verkehrswesens basieren auf den Erfahrungen und Beobachtungen einer Zunft von Planern, die mit dem plötzlichen Aufkommen von enorm schnellen Fortbewegungsmitteln gnadenlos überfordert war.

Dass eine Verkehrswende notwendig ist, vermuten viele. Wie sie aber zu bewerkstelligen ist, weiß man nicht. Bemühungen in diese Richtung erweisen sich bei näherer Betrachtung fast immer als nicht erfüllbare Versprechen und enttäuschte Hoffnungen. Man behandelt bestenfalls Symptome und erschöpft sich in Beschwörungsformeln von Shared Space über Intelligente Verkehrssysteme bis zu E-Mobility, ohne jemals die dem System innewohnende Dynamik, an der viele so gut verdienen, zu brechen.

Grundlagen des technischen Verkehrswesens

Damit man nicht die gleichen Fehler wiederholt, muss man bei den Grundlagen zum Verständnis des technischen Verkehrswesens ansetzen. Dieses ist auf drei Kernhypothesen aufgebaut:

1. **Mobilitätswachstum:** Mit zunehmendem Wohlstand nimmt der Autobesitz zu und damit unaufhaltsam auch die „Mobilität“, was anhand von Zählungen an Fahrbahnquerschnitten nachgewiesen werden kann.

2. **Geschwindigkeitserhöhung:** Schnelle Verkehrssysteme verkürzen die Fahrzeiten und können den Kostenaufwand für Errichtung, Erhaltung und Betrieb aus den Zeiteinsparungen, die sie der Gesellschaft bringen, rechnerisch rechtfertigen.
3. **Freiheit der Verkehrsmittelwahl:** Die freie Wahl der Verkehrsmittel nimmt mit deren Zahl und Vielfalt uneingeschränkt zu.

Entsprechen diese Kernhypothesen dem Systemverhalten, müsste die Verkehrssituation ständig besser werden und nicht schlechter. Der Stau müsste längst Geschichte sein, die Gewinne aus der Zeiteinsparung müssten die Staatsfinanzen sanieren – besonders in Spanien, das über das längste Hochgeschwindigkeitsnetz der EU verfügt. Es dürften nicht jährlich 1,2 Millionen Menschen auf den Straßen bei Verkehrsunfällen getötet werden und über vier Millionen an den Autoabgasen sterben – die Städte müssten durch die Autos sogar noch lebenswerter werden.

Auf Irrtümern errichtet

Mobilität ist kein Begriff, der ursprünglich mit dem Verkehrswesen zu tun hatte. Er wurde in der Soziologie zur Beschreibung sozialer Mobilität eingeführt, umfasste auch die geistige Mobilität und den Wohnortwechsel. Durch die Industrie wurde der Begriff als Definition dessen missbraucht, worüber heute landläufig gesprochen und gedacht wird: das Herumfahren von Autos, Zügen oder der Flugverkehr, fernab jeden Verständnisses für die Ursachen dieses eigenartigen Verhaltens. Die Ursache jeder physischen Mobilität liegt im Mangel am Ausgangspunkt, den man am Ziel zu beseitigen oder zu befriedigen sucht. Jeder Weg ist daher mit einem Zweck verbunden. Diese Zwecke sind aber nicht vom Verkehrsmittel abhängig – dieses ist ja nur das Mittel. Deshalb führt jede Zunahme an Autofahrten zwingend zu einer Abnahme der Fußwege, des Rad- und des öffentlichen Verkehrs. Die durchschnittliche Zahl der Wege bleibt gleich, bzw. steigt oder fällt mit der Bevölkerungszahl.

Im Verkehrssystem gibt es kein Mobilitätswachstum. Diese Kernhypothese ist das Ergebnis eines Beobachtungsfehlers, weil man nur die Autos zählt. Was nicht verwundert, ist doch das Einheitsmaß herkömmlichen Verkehrswesens und Städtebaues die Pkw-Einheit und nicht der Mensch.

Geschwindigkeitserhöhung führt – im Gegensatz zur individuellen Erfahrung – im System zu keiner Zeiteinsparung. Die Mobilitätszeit im System ist eine Konstante. Geschwindigkeiten verändern die Strukturen. Steigen sie, werden die Wege länger, die räumlichen Disparitäten nehmen damit zu und nicht, wie es in der Raumplanung angenommen wird, ab. Zersiedlung durch Wohngebiete, Zentralisierung der Wirtschaft, Vernichtung der lokalen beschäftigungsintensiven Betriebe, Machtzuwachs der Konzerne und schleichende strukturelle Arbeitslosigkeit bei überproportional steigendem Aufwand an Kilometern für Mobilität sind die zwingenden Folgen.

„Die Freiheit der Verkehrsmittelwahl erweist sich als Illusion“



An die Auto-Monokulturen vor unserer Haustüre haben wir uns längst gewöhnt. Doch wie sähe eine Gesellschaft ohne Asphaltwüsten und Blechlawinen aus?

Traditionelles Verkehrswesen ruiniert daher nicht nur die finanziellen Grundlagen der Kommunen, sondern auch die der lokalen Wirtschaft und unterminiert die Sozialsysteme, die auf Bindungen beruhen. Die „Freiheit der Verkehrsmittelwahl“ erweist sich schon durch die Finanzen als Illusion und geht gänzlich verloren, wenn man den und die Menschen in ihrer realen evolutionären Verfasstheit beachtet. Sie sind auf diese technischen Entwicklungen evolutionär nicht vorbereitet und gehen daher mit großer Freude und Lust in die Autofalle. Und daher kann es keine Wende geben, wenn man sie aus dieser Falle nicht befreit.

Wo die Verkehrswende ansetzen muss

Das Auto „spart“ dem Lenker pro Zeiteinheit mehr als die Hälfte der Bewegungsenergie eines langsamen Fußgängers, obwohl er sich mit einer für menschliche Bewegungen unvorstellbaren Geschwindigkeit mühelos fortbewegt. Den riesigen Energieaufwand dieser Maschine empfindet er ja nicht. Man wird zum Übermenschen in seinen Geschwindigkeitserwartungen, Raumdimensionen, Ansprüchen. Die Gesellschaft baute daher eine Welt für das Wohl und die Ansprüche der Autos und nicht mehr für die Menschen, die Kinder, die Alten, die Stadt. Diese Kenntnis des System- und Menschenverhaltens versetzt uns in die Lage, eine Verkehrswende zu gestalten, bevor die Not uns zur Einsicht verhilft, dass es schon zu spät ist.

Einfach ist es nicht. Es kommt der Aufgabe gleich, aus einem Narrenhaus, in dem auch die Leitung von Narren besetzt ist, eine Gesellschaft verantwortungsbewusster Menschen zu machen. Am hartnäckigsten werden sich dabei jene erweisen, die beruflich vorbelastet sind und jene

mächtigen Konzerne, die an diesem Irrsinn prächtig verdienen. Denn die Behandlung findet heute dort statt, wo sie kaum mehr nützt und damit erfolgreich scheitern muss, dem Fließverkehr. Dort kann man keine Wende herbeiführen, weil dieser nur das Symptom tiefer liegender Ursachen ist.

Heute wendet sich die Gesellschaft dem Auto zu und damit von allem anderen ab, von den Menschen, der Nähe, der Umwelt und von der sterbenden lokalen Wirtschaft. Beim Menschen und seinem Auto, dem Parkplatz muss daher die Verkehrswende ansetzen. Es war ein teuflischer Geniestreich des „Führers“, der sich 1939 in der Reichsgaragenordnung niedergeschlagen hat und bis heute von den Verwaltungen mit aller Brutalität gegen menschliche Werte umgesetzt wird: die Vorschrift, dass zu jeder Wohnung, zu jedem Arbeitsplatz und jeglichen sonstigen Aktivitäten zwingend Abstellplätze in unmittelbarer Nähe gebaut werden müssen.

Damit wird der Zwang zum Autofahren erzeugt und zwar einerseits durch unsere evolutionäre Ausstattung, die Einsparung von Körperenergie, physische wie geistige, als angenehm, ja als Lust empfindet, besonders wenn sie noch mit übermenschlicher Macht und Fähigkeiten verbunden ist, und andererseits durch die gebaute Umwelt, die Fahrbahnen und damit Todeszonen bis zum letzten Objekt herstellen muss. So entsteht eine vielfältig selbstverstärkende Bindung, ein Zwang zur Autobenutzung, und alle anderen Formen von Mobilität und Freiheit werden unterdrückt. Diese Bindung ist eine energetische, also physische und kann daher nur durch eine physische Trennung wirksam aufgehoben werden.

Den Zwang zum Autofahren abschaffen

Nur wenn die Wege zu den Abstellplätzen länger sind als zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, hat der reale Mensch die Mindestfreiheit der Wahl zwischen diesen Verkehrsmitteln. Praktisch läuft das darauf hinaus, dass Fahrzeuge nur in den dafür vorgesehenen Sammelgaragen oder außerhalb der Siedlungen abzustellen sind, was aber von den Raum- und Städteplanern jenes Gehirnschmalz erfordert, das unsere Vorfahren in den historischen Orten angewendet haben, die heute Anziehungspunkte nicht nur des Städtetourismus sind, sondern wieder zu den attraktivsten Wohn- und Wirtschaftsgebieten werden, wenn man sie vom Virus Auto befreit.

Die Verkehrswende muss daher über die Garagen- und Bauordnungen erfolgen – die Symptome, die so genannten Verkehrsprobleme wie Stau, Umweltbelastungen, Arbeitslosigkeit und Mobilitätswang, verschwinden dann von selbst. Sie bedeutet, dass man sich zuerst der Umwelt, der Familie, den Nachbarn, den lokalen Geschäften und den Arbeitsplätzen in der Nähe zuwendet und nicht mehr dem Auto. Man hat die Freiheit des Menschseins wiedergewonnen.

TEXT Prof. em. Dr. Hermann Knoflacher

FOTOS Fotolia, Pixelio, LHM/Sebastian Gabriel

Zur Person

Professor Hermann Knoflacher ist ein österreichischer Zivilingenieur. Er ist Professor emeritus am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien.

Bekannt wurde Hermann Knoflacher durch seine Kritik am Automobil und dessen Folgen für die Umwelt des Menschen. Sein aktuelles Buch „Zurück zur Mobilität! Anstöße zum Umdenken“ ist im März 2013 im Verlag Ueberreuter erschienen.



Dieser Fußgänger ist kaum zu übersehen: Die Skulptur „Walking Man“ im Münchner Stadtteil Schwabing ist über 17 Meter hoch und mit 16 Tonnen ein echtes Schwergewicht.