

Knoflacher, Hermann

Book Part

Schneller - öfter - weiter - immer dümmer

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Knoflacher, Hermann (2011) : Schneller - öfter - weiter - immer dümmer, In: Hege, Hans-Peter Knapstein, Yvonne Meng, Rüdiger Ruppenthal, Kerstin Schmitz-Veltin, Ansgar Zakrzewski, Philipp (Ed.): Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft. 13. Junges Forum der ARL 13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim, ISBN 978-3-88838-371-7, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 6-14,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-3717022>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/60201>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/de/>

Hermann Knoflacher

Schneller – öfter – weiter –immer dümmmer

URN: urn:nbn:de:0156-3717022



CC-Lizenz: BY-NC-ND 3.0 Deutschland

S. 6 bis 14

Aus:

Hans-Peter Hege, Yvonne Knapstein, Rüdiger Meng, Kerstin Ruppenthal,
Ansgar Schmitz-Veltin, Philipp Zakrzewski (Hrsg.)

Schneller, öfter, weiter? Perspektiven der Raumentwicklung in der Mobilitätsgesellschaft

13. Junges Forum der ARL
13. bis 15. Oktober 2010 in Mannheim

Arbeitsberichte der ARL 1

Hannover 2011

Hermann Knoflacher

Schneller – öfter – weiter – immer dümmer

Gliederung

- 1 Einleitung
- 2 Sozialisierung und Siedlungen gegen die Zwangsmobilität
- 3 Technische Koevolution
- 4 Immer schneller – immer bequemer
- 5 Das 20. Jahrhundert – die Zeit der allgemeinen Verdummung im Verkehrswesen
- 6 Langsamer, immer näher, immer klüger

Zusammenfassung

Jede Beschleunigung erhöht das Risiko und die Häufigkeit von Fehlern, wenn Rückkopplung und Kontrolle nicht folgen können. Die technische Beschleunigung sowohl in der physischen Mobilität wie auch im Informationssystem führt nicht, wie zu erwarten wäre, zu intelligenteren, sondern zu dümmeren Ergebnissen. Was im Individualbereich zunächst als großer Vorteil erscheint – die mit externer Energie angetriebenen Verkehrsmittel, insbesondere das Auto – führt im System zu immer größerer Abhängigkeit von außen und zu Siedlungsstrukturen, die nicht nachhaltig sind. Die Dummheit der Verkehrs- und Stadtplanung muss von den Bewohnern mit immer größerem Einsatz immer teurer werdender Energie bezahlt werden. Die Ursache liegt in der heutigen Parkraumorganisation, die die Gesellschaft zwingt, an jedem Ort ihrer Aktivitäten in unmittelbarer Nähe Parkplätze anzuordnen, eine Folge der Reichsgaragenordnung aus 1939. Diese zwanghaft physische Kopplung kann nur aufgelöst werden, wenn man sie physisch löst, indem die Wege zum geparkten Auto nicht kürzer sein dürfen als die zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und auch im Autoverkehr die Marktwirtschaft eingeführt wird. Dies führt zu intelligenteren Lösungen nicht nur in den Siedlungsstrukturen, sondern auch im individuellen Verhalten.

Schlüsselwörter

Koevolution Mensch und Technik – Individualerfahrung und Systemverhalten – Raumplanung – Gesellschaftsentwicklung – Verkehrswesen

Abstract

Acceleration enhances the risk of mistakes if it is not controlled by feedback loops. The effect of modern technical fast transport systems like cars or information systems are not more intelligent solutions but the contrary. Benefits for the individual car users create more stupid settlement structures with increasing demand on external fossil fuel to be kept alive. Monofunctional urban structures have replaced the former vital pedestrian based sustainable cities. The main cause is the prevailing parking organization, which is

based on a regulation from 1939 the Reichsgaragenordnung, forcing everybody to provide enough parking facilities adjacent to each human activity. This establishes an enormous binding force between man and car. This trap can only be opened if the walking distance to and from the parked car is longer than to the public transport stop and if market economy is introduced into the car traffic system. Anyone parking at home has to pay the full cost he creates for the society and the environment.

Keywords

Co-evolution men and technology – personal experience and systemic behaviour – spatial planning – development of society – transportation

1 Einleitung

Die Evolution des Menschen verlief nicht unbedingt in immer höheren Geschwindigkeiten, seitdem es unseren Vorfahren vor etwa sechs bis acht Millionen Jahren gelang, sich auf zwei Beinen zu bewegen.

Dabei können nur ca. 8% der Muskelenergie in Bewegungsenergie umgesetzt werden und das Hirn wird im Vergleich zum Vierbeiner allein zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichts ganz anders in Anspruch genommen. Mehr als zwei Drittel unseres Körpers bestehen aus Wasser und müssen stabilisiert werden. Die Gehgeschwindigkeit von 2–3 km/h setzt bereits ein recht einfaches Umfeld voraus, im Idealfall erreicht auch heute der leistungsfähigste Sportler kaum Geschwindigkeiten von über 36 km/h auf 100 m. Die physische Mobilität des Menschen ist daher langsam und genau genommen physisch ineffizient. Unter den heutigen Paradigmen hoher Geschwindigkeit und zunehmender Beschleunigung, die in unserer Gesellschaft insbesondere von der Wirtschaft als entscheidend betrachtet werden, hätten unsere Vorfahren vermutlich keine Überlebenschancen gehabt. Denn auch die Sinnesleistungen, mit denen wir die Informationen aus der Umwelt aufnehmen und verarbeiten, um daraus sinnvolle Handlungen abzuleiten, sind nur für diese Geschwindigkeiten von etwa 2–4 km/h ausgelegt. Es war ein anderes Organ, das das Überleben und die Überlegenheit des Menschen bis zum heutigen Tag ermöglichte: das Gehirn, insbesondere der Neocortex, das Großhirn, dessen Entfaltung sich vermutlich erst in den letzten zehn Millionen Jahren zu diesem leistungsfähigen Organ, mit dem wir die Eindrücke unserer Welt verarbeiten und Vorstellungen produzieren, gemacht hat.

Dass die Hände einen übergroßen Anteil an der Großhirnrinde einnehmen, lässt darauf schließen, dass sie sich gemeinsam mit dem Großhirn und dem Mund entwickelt haben. Die motorische Karte zeigt ein Wesen mit übergroßen Händen, einen großen Mund und recht gut entwickelte Ohren, aber relativ verkümmerte Beine. Die Evolution des Menschen verlief daher eher in Richtung geistiger Mobilität, die selbst in der heutigen Gesellschaft immer noch eine gewisse Priorität vor der physischen Mobilität einzunehmen scheint.

Andererseits ist geistige Mobilität ein teurer Spaß, verbraucht doch das Hirn mit seinen rund 1,5% an Körpermasse rund 25% des Treibstoffes, nämlich des eingeatmeten Sauerstoffs.

Die geistige Anstrengung der Wahrnehmung äußerer Informationen in einem natürlichen Umfeld, ihre Entschlüsselung und die Umsetzung in sinnvolle Handlung war daher

seit jeher eine Bürde, die der Mensch los werden wollte. Dafür nützte er zwei Gelegenheiten:

- die Vielfalt und Ungewissheit der Reize aus der Umgebung zu vereinfachen, indem man diese nach einfachen verlässlichen Vorstellungen soweit wie möglich umgestaltet, was zu gewohnten Pfaden und zum Siedlungswesen führte,
- sich der Mühsal der eigenen physischen Bewegung zu entledigen, was zur Erfindung der Boote und in der Folge zur Nutzung tierischer Körperkraft, zum Tragen von Lasten oder zum Reiten, führte.

Die Umwelt wurde in beiden Fällen verändert, um eigene Körperenergie zu sparen.

Die Mehrheit der Menschen war aber gezwungen sich zu Fuß zu bewegen und erkannte bald die Vorteile der Sozialisierung in größeren Gruppen, da die eigenen Ressourcen nicht ausreichten, um eine bequeme attraktive Umwelt zu gestalten. Voraussetzung dafür war allerdings die intelligente Nutzung lokaler Ressourcen, um größere Gruppen von Menschen über die Perioden unterschiedlicher natürlicher Produktion zu versorgen. Man musste das System der natürlichen Nahrungspflanzen in seinem Lebenszyklus begreifen, um sich gegen periodische oder nicht periodische lebensgefährliche Schwankungen abzusichern. Geistige Mobilität war gefragt, um dem physischen Aufwand ungewollter, erzwungener Fernmobilität zu entkommen. Fernmobilität war die Bedrohung, die den Menschen über Millionen Jahre verfolgte, bis es ihm gelang, in fruchtbaren Gebieten zu siedeln und diese Bürde los zu werden.

2 Sozialisierung und Siedlungen gegen die Zwangsmobilität

Es entstanden Strukturen der Langsamkeit, der Nähe: Dörfer und Städte. Voraussetzung dafür war die wichtigste Form des Verkehrssystems: die Kommunikation oder der Nachrichtenverkehr. Die Kommunikation der Menschen über die Grenzen der Familie oder des Clans hinweg zu größeren Einheiten war die Voraussetzung für das friedliche und soziale Zusammenleben. Die Klugen wurden sesshaft, die Dümmeren – so beschreibt es auch die Genesis – blieben physisch mobil und es nützte ihnen auch nichts, ihren „Bruder“, der sesshaft geworden war, zu erschlagen, sie blieben die Dümmeren. Menschliche Zivilisation ist daher das Ergebnis eines kollektiven Verkehrsprozesses des Austausches von Nachrichten, Informationen und Erfahrungen unter dem Zwang, Fernmobilität zu vermeiden. Das heißt: immer langsamer, immer näher – immer klüger. Was sich hier äußerlich vollzog, hatte bereits im Inneren stattgefunden: immer mehr Nerven konzentrierten sich in größerer Nähe im Stammhirn.

Es entstand offensichtlich durch Erfahrung bedingt eine positive Rückkopplung – mit allen Vorteilen, aber auch mit allen Risiken, die mit dieser Beschleunigung verbunden sind, die man bis heute allerdings glaubt ausblenden zu können.

3 Technische Koevolution

Bei den Eingriffen in die Umwelt kann man auf dem heutigen Wissensstand davon ausgehen, dass es vor rund 800.000 Jahren gelungen sein dürfte, das Naturereignis Feuer nicht nur als Katastrophe und Schicksal zu begreifen, sondern es zu nutzen. Aber erst in den letzten 15.000 Jahren wurde es systematisch für die Herstellung von Gegenständen eingesetzt – alles Produkte des Hirns als Entwurf, Prototyp bis zu ihrer Vollendung. Seit 5.000 Jahren dürfte das Rad in verschiedener Form in Verwendung gekommen sein und vor 4.000 Jahren war es möglich, dieses in Form von Kutschen, die von Tieren gezogen

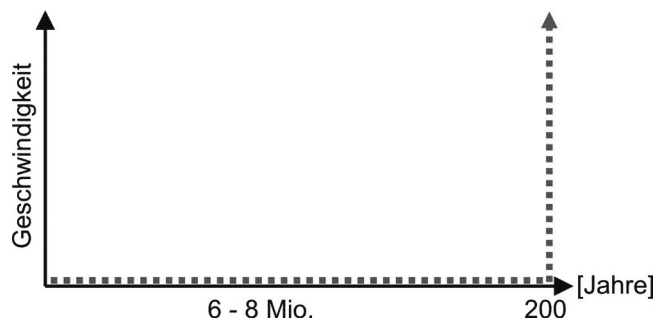
wurden, einzusetzen. Wie nicht anders zu erwarten, zunächst für kriegerische Zwecke und für die jeweilige Oberschicht.

Nach wie vor wurden aber die Geschwindigkeiten in diesem neuen technischen Verkehrssystem von Lebewesen bestimmt, deren Hirne auch dafür ausgestattet waren, um mit der weit größeren Körperkraft fertig zu werden, wie z. B. die Pferde. Als der Steigbügel in den mongolischen Steppen vor ungefähr 2.000 Jahren zum Einsatz kam, war es für den Menschen möglich, eine qualitativ deutliche Verbesserung der Steuerung dieser Tiere beim Reiten zu erzielen.

4 Immer schneller – immer bequemer

Was früher einer dünnen Schicht der Feudalgesellschaft und Teilen des Militärs vorbehalten war, sich mit fremder – tierischer – Körperkraft relativ mühelos fortzubewegen, war mit der Nutzung fossiler Energie zum Antrieb von Bewegungsmaschinen, zunächst der Eisenbahn, später des Autos und des Flugzeuges, in kürzester Zeit für große Massen der Bevölkerung möglich. Aufgetragen auf der evolutionären Achse des Menschseins von sechs bis acht Millionen Jahren ist dies eine Sprungfunktion in weniger als 200 Jahren von der Geschwindigkeit der Fußgeher auf jene des heutigen Autoverkehrs (vgl. Abb. 1).

Abb. 1: Die Geschwindigkeiten technischer Verkehrssysteme liegen weit über der evolutionären Erfahrung der Menschen



Um die Veränderungen zu bewältigen, wurden Disziplinen eingerichtet, die die Gesellschaft mit diesen neuen wunderbaren Verkehrsmitteln zu versorgen hatten: für die notwendigen Umweltveränderungen die Ingenieure, für die Begründung des Geldeinsatzes später die Ökonomen. Erstere mussten mit dem Phänomen fertig werden „Verkehrsmittel ohne eigene Vernunft“ und große Massen mit hohen Geschwindigkeiten einigermaßen sicher von A nach B befördern, wozu sie sich der Schienen bedienten, aber sehr schnell erkannten, dass eine Fülle von Sicherungsmaßnahmen um dieses neue Gerät erforderlich war, um die Menschheit vor größeren Schäden zu bewahren. Von den Ökonomen wurde unkritisch angenommen, dass die wirtschaftlichen Vorteile einer bestimmten Schicht und gewisse Entwicklungen der Industrie uneingeschränkt zum Nutzen aller seien und dass diese Entwicklung nur eine glänzende Vorderseite hätte. Es kam zu einer allgemeinen Begriffsverwirrung: Mobilität bedeutete Fortbewegung mit technischen Verkehrsmitteln, und nicht wie vorher den Wohnortwechsel, geistige und soziale Mobilität. Die Eisenbahn als privat betriebenes System mit klarer Verantwortung scheiterte relativ bald, weil der aus den neuen Ressourcen gezogene Nutzen von den steigenden Aufwendungen für den Betrieb dieses Verkehrsmittels verringert wurde oder sogar

zum Verlust werden konnte. Die Kosten der Nutznießer mussten daher auf die Gesellschaft so umgelegt werden, dass diese den Schwindel nicht bemerkte, wofür die Ökonomen flugs entsprechende Werbeslogans, die sie als Theorie bezeichneten, erfanden. Auf Kosten der Dümmeren, nämlich der Mehrheit der Bevölkerung, konnten damit die Cleveren oder Kriminellen schon damals gewaltige Gewinne für sich verbuchen. Und wenn Dinge schnell vor sich gehen, dann begreifen viele nicht was passiert. Unterstützt wird das Ganze noch durch eine Begriffsverfälschung, indem man Mobilität auf technische Verkehrssysteme reduziert und der Bevölkerung als Anreiz verkauft. Mit der Eisenbahn war dies noch nicht so leicht möglich. Selbst heute noch ahnen die Bürger, dass an der Sache etwas faul ist, wie es die Ereignisse mit Stuttgart 21 beweisen. Mit dem Auto hingegen gelang dies schließlich im 20. Jahrhundert nahezu perfekt. Auch heute noch glauben Menschen an den persönlichen Segen dieses Verkehrsmittels und erkennen seine gefährliche Realität nicht.

5 Das 20. Jahrhundert – die Zeit der allgemeinen Verdummung im Verkehrswesen

In Unkenntnis der Wirkungen technischer Verkehrsmittel wurde in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts auch in Europa – durch unkritische Übernahme amerikanischer Vorbilder – ein Verkehrswesen auf drei Pfeilern errichtet:

- Mobilitätswachstum
- Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit
- Freiheit der Verkehrsmittelwahl

Das erste Fundament, der Glaube an das Mobilitätswachstum, resultiert aus der Reduktion des Begriffes Mobilität auf Autofahren, da beobachtet wurde, dass mit zunehmendem Autobesitz die Zahl der Autofahrten ansteigt. Diese bis heute noch an Schulen und Universitäten vorherrschende Auffassung konnte der Verfasser 1975 bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes von Wien erstmals widerlegen. Um solide politische Entscheidungsgrundlagen zu schaffen, wurde in deutschen Städten erhoben, wie viele Radwege zur Verfügung stehen und wie viel dort Rad gefahren wird. Das Ergebnis war ein nahezu identisches Diagramm: mehr Radwege – mehr Radfahrer. Das heißt, wenn Leute Autos kaufen und wir nur Radwege bauen, müsste ein Maximum an Mobilität entstehen – offensichtlich ein Widerspruch. Mobilität muss man zweckbezogen definieren, denn jeder Weg, den man außerhalb des Hauses zählt, entsteht ja deshalb, weil Mangel im Haus besteht, den man am Ziel zu befriedigen trachtet. Physischer Mobilitätsaufwand ist daher immer ein Ausdruck eines Mangels am Ort. Dieser Mangel wird mit jenem Verkehrsmittel befriedigt, das am bequemsten, billigsten und einfachsten benutzt werden kann.

Da man im 20. Jahrhundert die Welt nur mehr für Autos baute und nicht für andere Verkehrsteilnehmer, erzeugte man damit aus der stadtgerechten Mobilität der Fußgänger, Radfahrer und des öffentlichen Verkehrs die stadtzerstörerische der Automobilisten. Man kann heute beliebig oft das Gegenteil beweisen: wenn man die Autos ausschließt, löst sich die Stadt nicht im Nichts auf – ganz im Gegenteil: sie beginnt zu leben, weil Menschen wieder den öffentlichen Raum benutzen können. Es gibt nämlich kein Mobilitätswachstum. Mit der zunehmenden Zahl an Autofahrten nimmt die Zahl aller anderen Formen der Mobilität ab. Die Zahl der Wege pro Tag ist eine Konstante. Es gibt kein Wachstum der Mobilität, solange die Einwohnerzahl sich nicht ändert.

Der Mythos von der Zeiteinsparung durch höhere Geschwindigkeiten wurde schon in den 1970er Jahren angezweifelt. Dies empirisch zu beweisen und die Schlussfolgerung daraus zu ziehen, gelang in den 1980er Jahren. Die Berufstätigen Österreichs – nach dem Krieg fast ausschließlich zu Fuß unterwegs – waren durch den zunehmenden Autobesitz in den 1980er Jahren rund zehn Mal schneller unterwegs. Wenn sie daher Zeit gespart hätten, hätten sie Zeit übrig und wären gemüthlicher geworden. Das war offensichtlich nicht der Fall. Das Geheimnis lüftete sich durch die Analyse der Reisezeitverteilungen der Bevölkerung einer Stadt. Trotz höherer Geschwindigkeit der Autofahrer haben sie die gleiche Verteilung der Reisezeiten wie die Fußgeher.

Es zeigt sich nämlich – bis heute ist dies der Fall – dass die Reisezeitverteilungen der Fußgeher, Radfahrer und der Autofahrer praktisch identisch sind, obwohl die Geschwindigkeiten um den Faktor 5–10 variieren können. Auswertungen von Mobilitätserhebungen konnten weltweit diese Tatsache global bestätigen. Gleichgültig, ob es sich um eine nicht motorisierte oder motorisierte Gesellschaft handelt, das Reisezeitbudget ist überall gleich, etwas mehr als eine Stunde pro Tag.

Der Beweis der Dummheit: Steigt die Geschwindigkeit des Verkehrssystems, dann wird nicht die Zeit im System verkürzt, sondern nur die Weglänge vergrößert. Das heißt, es ändern sich die Strukturen. Eine Erhöhung der Geschwindigkeiten im System führt nicht zu der individuell erfahrenen Zeitverkürzung, sondern zur Verlängerung der Wege durch Änderung der räumlichen Strukturen.

Der Inhalt der Strukturen im System bleibt der gleiche. Das System braucht aber längere Wege, mehr Energie, mehr Aufwand und höhere Kosten. Daher ist ein schnelles System wegen dieses systemintrinsicen Verhaltens grundsätzlich dümmer. Der Mensch, der glaubte, dass er durch die höheren Geschwindigkeiten klüger wird, findet sich im Endeffekt als Gefangener in einem viel dümmen System, das durch sein kollektives Verhalten aus dem seinerzeit klügeren, vielfältigeren, dichteren, energiesparsameren entstanden ist. Individuelle Beschleunigung führt daher zur kollektiven Systemverblödung nicht der Gesellschaft, sondern der Strukturen, innerhalb derer die Gesellschaft lebt. Die Kompaktheit der räumlichen Strukturen zerfällt in zweierlei Form: in die sogenannte Zersiedlung für die Funktion des Wohnens und die Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten.

Sichtbar wird dies an den ausufernden grenzenlosen urbanen Agglomerationen einerseits und dem Auftauchen der sogenannten „Eiterbeulen der Wirtschaft“, der internationalen Konzerne an den Schnittstellen der Verkehrsadern insbesondere an Autobahnknotenpunkten oder Ortsumfahrungen in Form von Supermärkten, Fachmarktkonzentrationen, an denen das internationale Kapital der lokalen Wirtschaft jene Mittel entzieht, die früher die lokalen und regionalen Kreisläufe aufrechterhalten haben. Was einst als Befreiung begann, kehrt nun als schlagendes Argument des Zwanges zurück. Weder Verkehrsplaner und schon gar nicht Ökonomen haben diese Zusammenhänge bis heute begriffen. Nach wie vor glaubt man, der Stau wäre ein externes Phänomen mangelnder Leistungsfähigkeit, und versucht ihn durch ein größeres Angebot an Fahrbahnen zu bewältigen, ohne nachträglich festzustellen, dass nach wenigen Jahren noch mehr Stau die Folge dieser Therapie ist. Besonders tüchtig in dem Zusammenhang ist Deutschland, dem es gelungen ist, durch ein dichtes Autobahnnetz und das Vermeiden jeglichen Tempolimits bis zu 300 km Stau auf diesen angeblich leistungsfähigen Netzen zu erzeugen. Die lokale Sicht herkömmlich ausgebildeter Planer erkennt die Systemwirkungen nicht und vergrößert durch ihre Maßnahmen das Problem, das sie vorgibt zu lösen.

Man hat nicht begriffen, dass jede Attraktivierung von Fahrbahnen nur zu noch mehr Anreizen, das Auto zu benutzen, führt und damit jede Geschwindigkeitserhöhung zwangsläufig das Problem vergrößert, das man glaubt bewältigen zu können. Es handelt sich hier um eine berufsbedingte Verirrung der im Verkehrswesen und in der Verkehrspolitik Tätigen, die die Wirkungsmechanismen des Systems, für das sie verantwortlich sein sollen, nicht kennen. Noch schlimmer ist die Verirrung im Kreis der Ökonomen, aber auch jener Techniker, die glauben, Nutzen aus einer Größe berechnen zu können, die nicht existiert, nämlich die Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit. Da die Zeiteinsparung im System bei Geschwindigkeitserhöhung immer Null bleibt, kann kein wie immer gearteter Nutzen daraus abgeleitet werden. Die physikalischen Wirkungen Lärm, Abgase, Flächenverbrauch und Verkehrsunfälle hingegen sind real. Je mehr diese zu Buche schlagen, umso verzweifelter bemüht man sich, den Fehler noch größer zu machen.

Die Freiheit der Verkehrsmittelwahl ist eine ebenso große Illusion, weil jene Disziplinen, die Verkehrswesen betreiben, das Hauptelement dieses Systems, den Menschen in seiner evolutionären Verfasstheit, nicht begriffen haben. Hier spielt wieder das Großhirn eine entscheidende Rolle. Die enorme Bequemlichkeit, dass man beim Autofahren viel weniger Energie als beim Zufußgehen braucht, wird auf der ältesten Evolutionsschicht verrechnet und gleichzeitig wird von außen wahrgenommen, dass man sich mit einer Geschwindigkeit, wie man sie zu Fuß niemals erreichen kann, scheinbar mühelos bewegt. Die Verbrennungsprozesse und der Energieverbrauch werden ja über den Motor verarbeitet und nicht im eigenen Körper. Es kommt zu der fatalen Rückkopplung: weniger Energie, aber trotzdem eine riesige Körperkraft für Mobilität und die dadurch so bewirkten Überlegenheitsgefühle. Die Größe dieses Überlegenheitsgefühls wird erst dann wahrnehmbar, wenn man in einer abgelegenen Gegend feststellt, man hat keinen Treibstoff mehr. Dorthin wäre man zu Fuß unter diesen Bedingungen sicher nicht gekommen. Das Ganze war offensichtlich zu schnell, um von uns begriffen zu werden. Die Gesellschaft hat allerdings nicht erkannt, in welche Falle sie dabei geraten ist.

Diese Abhängigkeit von externer Körperenergie im Auto und die dadurch entstehende Bindung zwischen dem Verkehrsmittel und dem Menschen ist viel größer als die Bindung zu den Familienmitgliedern oder auch die Bindung zum Nachbarn oder der Stadt. Mit dem Auto kann man sich daher leicht von der Stadt lösen, mit dem Auto ist es auch leicht möglich, die jahrmillionenalten Familienverbände in ihre Einzelfaktoren zu zerlegen bzw. zerfallen zu lassen. Die Folge ist die Auflösung von Sozialbindungen in der Gesellschaft mit allen daraus resultierenden für die Zukunft immer bedrohlicher werdenden Konsequenzen. Instinktsicher wurde im Dritten Reich eine Vorschrift erlassen, die bis heute angewendet wird, um den öffentlichen Verkehr – damals die Reichsbahn – zu zerstören: die Reichsgaragenordnung.

Mit dem Zwang, Parkplätze unmittelbar bei den menschlichen Aktivitäten unterzubringen, wird dem öffentlichen Verkehr jede Chance im Wettbewerb der technischen Verkehrsmittel genommen. Wie wirksam die Umsetzung dieser Vorschrift in der Praxis war, zeigt der Verfall der Anteile des öffentlichen Verkehrs in Deutschland seit 1950. Von 65% ging der Anteil des öffentlichen Verkehrs an der technischen Mobilität auf heute 17% zurück.

Das demokratische Deutschland hat wie auch alle anderen Staaten der Welt durch die Exekution dieser Parkraumordnung aus der Diktatur des Dritten Reiches das Land mit Autos aufgerüstet, wie es 1950 undenkbar war. Damals glaubte man, Deutschland würde nie mehr als 62,4 Pkw auf 1.000 Einwohner haben. Heute hat es mehr als zehn Mal so viel. Diese Aufrüstung war aber nicht eine Aufrüstung zugunsten der Lebensqualität und

der Menschen, sondern gegen die Siedlungen, gegen die lokale Wirtschaft, gegen die Kinder und gegen die Zukunft. Immer schneller wurde das System, auch immer „dümmer“, die Wege immer länger, der Mobilitätsaufwand immer größer, die Abhängigkeit von fossiler Energie immer deutlicher.

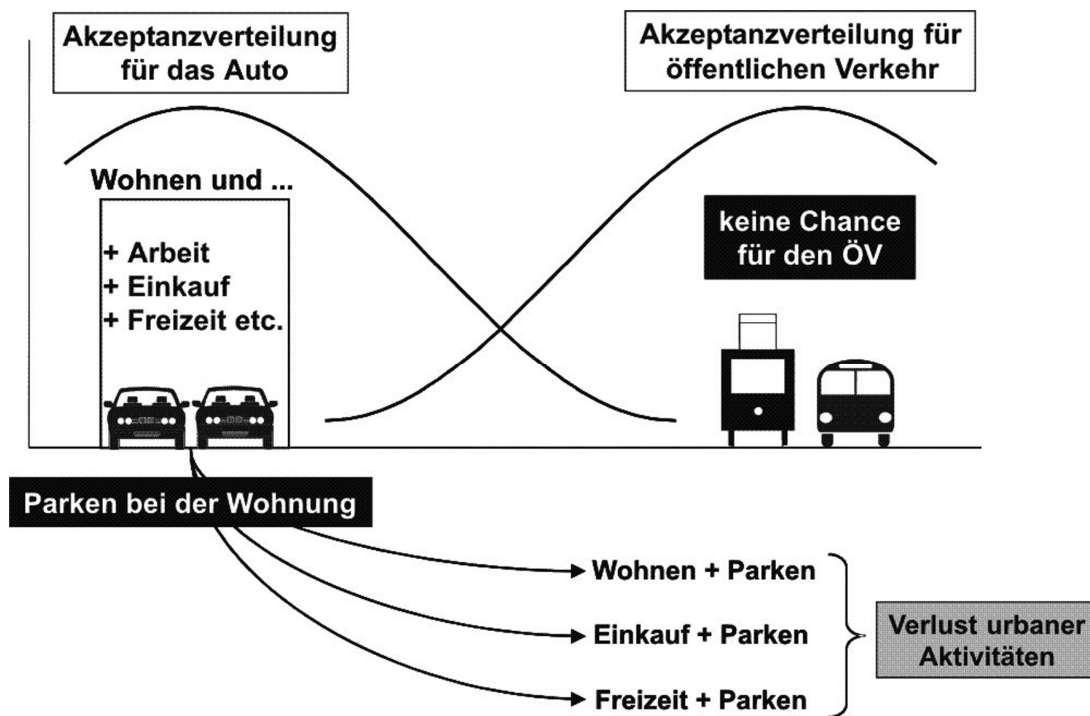
6 Langsamer, immer näher, immer klüger

Nur wenn man sich aus den schnellen Systemen wirksamer entkoppelt, wird man gezwungen, wieder klüger, langsamer zu werden, und damit rückt die Ferne in die Nähe. Rückt die Ferne in die Nähe, wird die Ferne interessant und vielfältig, weil sie anders sein wird als heute, wo die Ferne zur Nähe wurde und genauso ausschaut wie diese: verstellt mit Autos, wohin man auch fährt.

Die Lösung aus dem Dilemma und damit der Weg zurück zur Menschlichkeit ist schwieriger, muss die Menschheit doch den Weg vom Vierbeiner zum Zweibeiner noch einmal beschreiten, denn der Autofahrer ist ein Vierbeiner, der für seine Fortbewegung alle seine vier Extremitäten benötigt – im Unterschied zum Menschen, dessen Hände frei sind und der mit diesen in Verein mit den Augen und dem Hirn sowie seinen Ohren die Welt gestalten kann. Der Autofahrer kann sie nur nutzen, was man bei den Einkäufen in den Supermärkten beobachten kann, die im Wesentlichen nichts anderes sind als ergiebige Jagdgründe mit von den Konzernen geschickt aufgestellten Einkaufsfallen. In die Fallen tappen ja bekanntlich immer nur die Dummen. Und diese scheinen in der Zwischenzeit die absolute Mehrheit zu sein, wie es die Umsatzzahlen der verschiedenen internationalen Konzerne ja eindrucksvoll beweisen. Die Falle, in die die motorisierte Gesellschaft geraten ist, ist der Parkplatz bei den menschlichen Aktivitäten.

Will man diesen scheinbar unaufhaltsamen Zug zu immer schneller, immer weiter, immer dümmer entgehen, dessen Grundströmung auf der Ebene der physischen Ausstattung des Menschen, also der Physik, liegt, muss man die physischen Strukturen verändern, da der Mensch ja bekanntlich nicht aus seiner Haut heraus kann. Hier gibt uns die Politik klare Vorgaben: Sie verlangt Vorrang für den öffentlichen Verkehr, wir wollen nur Chancengleichheit für den öffentlichen Verkehr haben. Damit der reale Mensch Chancengleichheit strukturell als Mindestforderung wahrnehmen kann, muss der Weg vom und zum geparkten Auto mindestens genauso lang sein wie der Weg von und zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Das heißt, die Autos müssen aus der Fläche verschwinden, entsprechend weit entfernt von allen menschlichen Aktivitäten untergebracht werden und es darf in einer Stadt nicht mehr Möglichkeiten für Parkgelegenheiten oder Parkhäuser geben als etwa die Hälfte der Anzahl der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Erst wenn die Entfernung zum und vom Parkplatz mindestens ebenso lang ist wie zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, hat der reale Mensch eine Chance der Verkehrsmittelwahl (vgl. Abb. 2).

Abb. 2: Entfernungen zu Parkplätzen und zum ÖV



Rund 70% der heutigen Fahrbahnen werden damit überflüssig und können für verschiedene Aktivitäten bis hin zur Bebauung genutzt werden. Es kann wieder Stadt für Menschen entstehen. Der Anteil des Autoverkehrs sinkt dadurch nicht auf null, sondern wird im Gleichgewicht mit der menschlichen Verhaltensweise je nach der Art der Umorganisation um 25, 50 aber auch um über 90% reduziert werden können. Was viele heute als normal empfinden, nämlich Auto zu fahren, wird dann wieder als Ausnahme betrachtet werden, nämlich die Nutzung einer Bewegungsprothese in einem Umfeld, das menschengerecht ist. Körperbehinderte und Spezialfahrten, Handwerker und Lieferanten dürfen weiterhin technische Verkehrsmittel mit externer Energie als Dienst an der Gesellschaft und der Menschheit verwenden. Parken darf man nicht mehr in der Nähe.

Systeme dieser Art – wenn man sie praktisch umsetzt – werden daher immer intelligenter, bis zu einem gewissen Grad immer langsamer (auch der Fußgeher hat nicht die Geschwindigkeit null) und passen sich damit geschmeidig dem Lebewesen Mensch an. Kommunikation und Sozialsystem (menschliche Koevolution) ist nur auf dieser Achse möglich.

Autor

Hermann **Knoflacher** (*1940), Villach, Studium Bauingenieurwesen, Vermessungswesen, Mathematik an der TU Wien, Planungsarbeiten seit 1963, Ingenieurbüro seit 1971. Zahlreiche Forschungsarbeiten und internationale Projekte, Leitung von Forschungsgruppen und Projekten in der OECD, PIARC etc., zahlreiche Gesamtverkehrskonzepte in Österreich und im Ausland geplant und realisiert, über 500 wissenschaftl. Publikationen. 1968 Gründung des Institutes für Verkehrswesen im Kuratorium für Verkehrssicherheit. 1975 Professor für Verkehrsplanung an der TU Wien, 1985–2008 Vorstand des Institutes für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien. 2009 emeritiert, liest an Universitäten in Japan, Europa, Indien, Thailand. Weitere Informationen auf www.ivv.tuwien.ac.at