

Beginnt die Abwendung vom PKW?

Triftige Konsequenz aus der zivilisationstheoretischen Kategorisierung der Raumüberwindung

In verschiedenen ‚alten Industrieländern‘ ist festzustellen, dass insbesondere die nachwachsende Generation zunehmend auf den Autobesitz verzichtet. So ist gemäß Shell-Jugendstudie der Motorisierungsgrad der Männer unter 30 Jahren im Zeitraum 1993 bis 2003 von 600 auf 450 PKW pro 1000 Männer gesunken. In den USA nimmt seit kurzem der PKW-Bestand ab. Gibt es einen theoriebasierten überzeugenden Grund für diese Entwicklung?

Dieser Beitrag versucht aufgrund von grundsätzlichen Überlegungen einen solchen zu konstruieren. Er handelt von der Zivilisation der Siedlungsstruktur oder abstrakter betrachtet von der Art und Weise, wie sich der Mensch im Raum organisiert, wie er sich dort bewegt. Kurz: Sie handelt von der Raumüberwindung. Dabei werden drei Kategorien unterschieden.

Zwei bekannte Kategorien

Die (primäre) Kategorie I beschreibt die natürliche, rohstoffarme Mobilität. Sie setzt auf das zu-Fuß-Gehen und die Nutzung von Reit- und Transporttieren. Diese Mobilitätskategorie nutzt der Mensch seit Jahrtausenden, und sie ist auch heute noch in vielen Ländern dominant. Die meisten der bekannten Zivilisationen haben sich unter dieser Fortbewegungsart mit ihrer eingeschränkten Reichweite entwickelt. Dies führte zu kompakten Siedlungsstrukturen mit kurzen

Wegen, da die Fußläufigkeit für die meisten Verkehrsteilnehmer zentrales Kriterium war.

Mit der Erfindung der Dampfmaschine und ihrem Einsatz in Lokomotiven in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann der Übergang zum motorisierten Verkehr, und zwar zuerst als Öffentlicher Verkehr.

Die ‚zivilisatorische‘ Kategorie II schließt Kategorie I nicht aus¹, stellt jedoch ihre Weiterentwicklung hin zu vornehmlich individueller Automobilität dar, die durch die Verfügbarkeit großer Mengen preiswerten Mineralöls möglich wurde.

Sie erweitert den Wirkungsbereich der Menschen. Dabei wird sie von Seiten des Staates durch den Aufbau entsprechender Infrastruktur unterstützt. Allerdings sind vor allem vornehmlich diejenigen Personen begünstigt, die unmittelbar auf Motorfahrzeuge zurückgreifen können. Mit der intensiven PKW-Nutzung verbunden ist auch eine nicht intendierte soziale Kom-

ponente. Der Mensch als Autofahrer, der in Industrieländern zumeist allein darin sitzt, hat weniger direkte Berührung und Kommunikation mit seinen Mitmenschen, erlebt diese oft nur noch in einer weiteren Blechkiste, wo kaum Empathie mit anderen aufkommt, wo soziale Normen leichter übergangen werden und die tendenziell eher Enthemmungen zulässt.

Die Kategorie II weist für viele Menschen unabwiesbare Vorteile gegenüber den Qualitäten der Kategorie I auf, weshalb sie ihren Einfluss geltend machen, damit die infrastrukturellen Entscheidungen des Staates oft einseitig in eine Richtung gelenkt werden, die ausschließlich die Entwicklung in eine Kategorie-II-Zivilisation verstärkt.

Doch diese Kategorie trägt nicht nur Licht, sondern auch Schatten. Ihre Nachteile sind:

- die meist schlechte Verträglichkeit mit althergebrachten Siedlungsstrukturen,
- ein hoher Flächenverbrauch (was durch verstärkt wird, dass großräumige, wenig verdichtete Siedlungsstrukturen entwickelt werden),
- das stark aufkommende Problem der Verkehrssicherheit (häufig Todesfolgen und schwere Verletzungen) von mitwirkenden Verkehrsteilnehmern (wie auch derer, die sich noch nach dem Paradigma der ersten Kategorie verhalten),
- hoher Ressourcenverbrauch und bislang hohe Emissionsbelastung (mit der Folge der Nicht-Verallgemeinerbarkeit auf den Weltmaßstab).

Momentaufnahme aus der „Nachhaltigen Zivilisation“ der Raumüberwindung



Foto: M. Treber/Germanwatch

Angesichts der Herausforderung der Klimaänderung (vielleicht auch der von Öl-Kluft² bzw. Peak Oil), dem mit ihr verbundenen großen Flächenverbrauch und ihrer hohen Materialintensität ist die Entscheidung einer Gesellschaft (etwa im Fall der USA) fast ausschließlich für die Kategorie-II-Zivilisation (hier auch die ‚Elitäre‘³ genannt) nicht zukunftsfähig. Nur eine Minderheit der Menschen weltweit kann in einer ‚Elitären Zivilisation‘ leben, denn die Erde hat, sowohl was die Seite der Quellen als auch die der Senken angeht, nicht genug Ressourcen, so dass alle das machen können.

Interessant ist in diesem Zusammenhang zu bemerken, dass gemäß Lester Brown⁴ mit der Weltwirtschaftskrise im Jahr 2009 der Flottenbestand der US-PKW das erste Mal seit dem Zweiten Weltkrieg zurückging⁵, dass also auch in den USA eine gewisse Abkehr von Kategorie II festzustellen ist.

Die Kategorie der Zukunft

Das Kriterium der Zukunftsfähigkeit kann von der **Kategorie-III-Zivilisation** – nennen wir sie die ‚Nachhaltige‘ – erfüllt werden, wenn sie in diese Richtung optimiert wird. Für Industrieländer, und nur um sie geht es im Folgenden, hat sie als Rückgrat für den motorisierten Teil den Öffentlichen Verkehr (ÖV), wie er derzeit bekannt ist (bevorzugt mit einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur, die mit elektrischer Traktion – also potentiell emissionsfrei – befahren werden kann, wenn sie so ausgelegt ist), und erfordert daher eine damit vereinbare Siedlungsstruktur mit einer gewissen räumlichen Verdichtung. Es ist unbedingt festzustellen, dass dafür der Staat eine aktive und treibende Rolle einnehmen muss⁶, da die Empirie zeigt, dass Infrastrukturinvestitionen in dieser Größenordnung vom Markt nicht getätigt werden. Selbst Staaten wie die USA oder Großbritannien, die über lange Zeiten als ausgesprochen wohlhabend galten, weisen kaum Infrastruktur eines hochqualitativen zeitgemäßen Schienenpersonenfernverkehrs auf, weil sie zwar Standort einer kapitalstarke Privatwirtschaft sind, diese von sich aus jedoch diese Infrastruktur nicht aufbaut.

Bevor das notwendige Komplement zum ÖV vorgestellt wird, wird kurz auf dessen Vorteile und sein noch vorliegendes Entwicklungspotential

eingegangen. Der Zielzustand des ÖV besteht in einem Integralen Taktfahrplan. Dort sind Knoten im Raum verteilt. Die zeitlichen Abstände der (Teil) Knoten betragen eine Viertelstunde [Fahrzeit] oder ein Mehrfaches davon. Wenn dies umgesetzt ist, ist die Siedlungsstruktur unter der Voraussetzung optimal erschlossen, dass die Feinverteilung (etwa mit Bussen) eingerichtet ist. Haltestellen und Haltepunkte können auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden.

Es gibt in Europa bereits erfolgreiche und attraktive Beispiele mit gut ausgebautem, flächendeckendem ÖV (etwa die Schweiz), die das Prinzip des Integralen Taktfahrplans von der Schiene bis zum Bus umsetzen. Auch finden sich in Deutschland Städte mit relativ wenig Autoverkehr. So hat Berlin verglichen mit anderen Städten einen niedrigen Motorisierungsgrad (gemessen in PKW pro Einwohner). Andere Städte wie Freiburg oder Karlsruhe weisen auch einen überzeugenden ÖV mit hohem Marktanteil auf, was dann auch zur Folge hat, dass sie zur Minderheit der Städte zählen, wo die Wohnraumpreise spürbar steigen.

Nun ein Blick zum Fernverkehr: Die Beispiele aus Japan, Frankreich oder Spanien (und seit kurzem auch China) zeigen, welche – weit über den motorisierten Verkehr hinausgehenden – Angebotsqualitäten ein moderner Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene darstellen kann, wenn entsprechende Investitionsentscheidungen getroffen wurden. So sind auf Strecken bis zu 1000 km Entfernung attraktive Angebote (d.h. Fahrzeiten nicht länger als drei Stunden) möglich, die vom Fahrgast gegenüber dem Flugzeug (und auch gegenüber dem PKW) vorgezogen werden.

Schließlich zum angekündigten Komplement des ÖV: Um die ‚Elitäre Zivilisation‘, also die ressourcenintensive Kategorie II, zu überwinden, sollte der ÖV gestärkt und weiterentwickelt werden. Während er einerseits die bekannten Elemente der ‚primären Zivilisation‘ (Fußläufigkeit ist auch hier eine wichtige Qualität) enthält und welche aus der ‚Elitären Zivilisation‘ (motorisierte Verkehrsmittel) entlehnt, wird neben dem Massentransport verstärkt der so genannte öffentliche persönliche (also individuelle) Verkehr auf der Basis nachhaltiger Treibstoffe gefördert. An motori-

sierten individuellen Fahrzeugen kann prinzipiell festgehalten werden, doch ändert sich zum Beispiel beim Car Sharing ihre Nutzung. Hier ist zu erwarten, dass der Trend zur Elektromobilität Anwendung findet⁷. Öffentliche Fahrräder sind hier auch zu erwähnen. Sie stehen in immer mehr europäischen Städten von Kopenhagen und Paris, über Barcelona und Brüssel bis zu London, Washington und Montreal kostengünstig zum Gebrauch. Auch verbreiten sich langsam die aus Asien bekannten Rikschas in europäischen Großstädten. Noch dienen sie häufig lediglich der Beförderung von Touristen im Rahmen von Stadterkundungen, wie etwa in Berlin, doch könnten sie sich als Musterbeispiel des individuellen öffentlichen Verkehrs auch außerhalb Asiens durchsetzen.

Eine Tendenz zur ressourcensparsamen ‚Nachhaltigen Zivilisation‘ kann auch durch neue Medienangebote und dem Web 2.0 verstärkt werden. Plumer (vgl. Fußnote 5) nennt dabei explizit Facebook, das angeblich bereits dazu beiträgt, dass die junge Generation Kommunikation online und global vollzieht und weniger durch gemeinsame Autofahrten: virtuelle Mobilität.



Manfred Treber/ Rixa Schwarz

Manfred Treber ist Klima- und Verkehrsreferent, Rixa Schwarz ist Referentin für Klima und Sicherheit. Beide arbeiten bei Germanwatch.

- 1 obwohl sie deren Beitrag zur Raumüberwindung oft drastisch vermindert
- 2 Vgl. Treber, M. (2007): Auswirkungen der Öl-Kluft auf den Verkehr. Chancen für sinkende Treibhausgasemissionen. Forum Umwelt & Entwicklung - Rundbrief 3/2007, S.31f www.germanwatch.org/klima/mt07kluft.pdf
- 3 nützlich ist hier festzustellen, dass die Qualität der angebotenen Verkehrsdienstleistung in der ‚elitären‘ Zivilisationskategorie oft sogar geringer ist als in der ‚nachhaltigen‘ Kategorie, vgl. etwa der Personentransport im Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene.
- 4 Vgl. Brown, L. (2009): PLAN B 4.0, Mobilizing to Save Civilization, EARTH POLICY INSTITUTE, W • W • NORTON & COMPANY, NEW YORK LONDON, 2009, p 258 sowie Lester R. Brown, President of the Earth Policy Institute, 6 January 2010 in www.earthpolicy.org/index.php?/plan_b_updates/2010/update87
- 5 vgl. Bradford Plumer ‚Will Facebook Kill Off The Automobile?‘ in <http://www.tnr.com/blog/the-vine/have-we-hit-peak-car-and-should-we-blame-facebook> (Zugriff am 16.2.2010)
- 6 In Ländern mit nennenswertem schienenengebundenem Hochgeschwindigkeitsverkehr ist es der Staat oder die Staatsbahn, die aktiv wurden.
- 7 Auch wenn dieser zunächst im Öffentlichen Verkehr zur Anwendung kommt (vgl. Treber, M. (2009): Elektromobilität vor allem auf der Schiene. Dynamik im Straßenverkehr setzt erst spät ein. Forum Umwelt & Entwicklung - Rundbrief 3/2009, S.33f; vgl. <http://www.germanwatch.org/klima/mt09emob.pdf>), erscheint das Elektroauto gegenwärtig als eine der wenigen Möglichkeiten einer auf Erneuerbaren Energien fußenden individuellen Mobilität.