

Gedanken zur Mobilen Woche 2005

von Susanne Meirich 01.02.05 sm

Ein Diskussionspapier für die
Lokal Agenda Offenbach

EINLEITUNG

Zur Woche der Mobilität 2005 plant die Lokale Agenda Offenbach einen Diskussionsabend über alternative Verkehrskonzepte in der Innenstadt. Zur Einleitung der Diskussion wurde der folgende Text verfasst mit der Absicht, mit Hilfe provokanter Definitionen gängiger Begriffe eine angeregte Diskussion anzustoßen.

WOHER KOMMT UNSER BEDÜRFNIS NACH MOBILITÄT?

Gerne sagen wir von uns, wir liegen am liebsten auf der faulen Haut, doch je hochtechnisierter und reicher wir werden, desto weniger erfüllen wir uns diesen Wunsch, vielmehr messen wir unseren Wohlstand, oder allgemeiner, den Wohlstand von Gesellschaften, an ihrer Mobilität als Summe der ausgeführten Bewegungen.

Zur Erklärung unserer Mobilitätsbedürfnisse reicht die Evolutionstheorie, die besagt, dass: „Mobil zu sein () einfach in der menschlichen Natur (liegt)" und " In uns () noch immer der Nomade der Steinzeit.(5.2) (steckt)", nicht aus. Sie erklärt nicht, warum unser Verlangen nach Mobilität mit unseren Möglichkeiten der Realisierung in Bewegung wächst.

Ob mit dem Düsenflieger, der Weltraumrakete oder der virtuellen Internetwelt - unsere Erde ist uns schon zu klein – wohin wollen wir eigentlich?

MÜSSEN MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE VERKEHR VERURSACHEN?

Bei jeder Bewegungen lassen sich 2 Aspekte unterscheiden:

- ▶▶ der Grund oder das Bedürfnis, für das man unterwegs ist (Mobilität) und
- ▶▶ die Instrumente, mit denen man unterwegs ist (Verkehr)(5.3)

Daraus folgt: (5.3)

„Verkehr ist das Instrument, das Mobilität ermöglicht“ und wie wir unsere *Bedürfnisse formulieren und ihre Realisierung planen* ist abhängig von unserem gesellschaftlichen Umfeld und unserer wirtschaftlichen Situation. Oder vom wirtschaftstheoretischen Standpunkt aus betrachtet: Wie wir „(5.3) unsere *Mobilitätsbedürfnisse (realisieren können)* hängt von Angebot und Nachfrage ab – und diese treffen sich im Preis.

Die Preise für den Verkehr sind heute in Westeuropa keine vom freien Markt geregelten Preise sondern subventionierte Preise. Die Subventionspolitik im Verkehr behindert eine wirtschaftliche und ökologisch sinnvolle Neuorientierung. D.h. „(5.3)Heute entscheiden die Nutzer (bei der Verkehrsnutzung)(...) ineffizient, weil ihnen die Kosten nicht bewusst werden. Nachhaltige Mobilität hat es heute so schwer, weil die Preise im Verkehr lügen.“ Wir müssen uns darüber im Klaren sein, dass „politische Entscheidungen im Verkehrsbereich () immer eine Mitverantwortung für individuelle Entscheidungen (haben).(5.3)“

Politische Entscheidungen beruhen auf Lobby-Arbeit und wir müssen uns fragen, ob das Angebot an Autostraßen, Autos und dazugehörigen Betriebsmitteln politisch gefördert wird wegen unseren Mobilitätsbedürfnissen oder wegen der Wirtschaftsmacht des Verkehrs.

Die Realisierung der Mobilitätsbedürfnisse wirtschaftlicher und damit auch politisch unbedeutender Gruppen wie Kinder und Nicht - Autofahrern wird von der Politik vernachlässigt. Gerechter wäre es den "Bundesverkehrsminister (..)in Bundesmobilitätsminister" umzubenennen "und leistungsbezogen nach realisierten Mobilitätsbedürfnissen (5.3)" zu bezahlen.

WELCHES INSTRUMENT FÜR WELCHES MOBILITÄTSBEDÜRFNIS?

Unterschiedliche Arten von Bedürfnissen verlangen entsprechende Instrumente für ihre Realisierung. Neue Verkehrskonzepte erfordern eine Analyse der vorhandenen Bedürfnisse und ihrer aktuellen Realisierung.

Die Evolutionstheorie geht davon aus, dass es angeborene Bedürfnisse zur Mobilität gibt: (Kap. 0) (aus (5.4))

- ▶▶ Nahrungssuche und Partnersuche,
- ▶▶ Gefahrenvermeidung,
- ▶▶ Selbstdarstellung
- ▶▶ Entdecker- und Forschertrieb

Die Realisierung dieser Bedürfnisse (5.4) "hängt von individuellen Entscheidungen und äußeren Rahmenbedingungen ab."

Entdecker- und Forschertrieb

Der Entdecker- und Forschertrieb wird von Visionen getrieben und ist unaufhaltbar.

Selbstdarstellung

Unsere Selbstdarstellung, wie wir uns geben, wird bestimmt durch:

- ▶▶ unsere Persönlichkeit,
- ▶▶ unser Wohnumfeld (Stadt / Ländlicher Raum),

- ▶▶ Stellung in der Gesellschaft (Bildung, soziales Engagement in Sport oder Kunst, politische Stellung etc.),
- ▶▶ unsere Wirtschaftskraft.

Kurz, durch unseren Lebensstil. Eine Zuordnung von Lebensstilen und Mobilitätsbedürfnissen hat das ISEO (5) in einer Untersuchung vorgenommen. Das Ergebnis sind 5 Selbstdarstellungstypen:

- ▶▶ Traditionelle – starker Bezug zur Nachbarschaft
- ▶▶ Fun - Orientierte – weiträumig mit Affinität zu den neuesten Techniken
- ▶▶ Aufstiegsorientierte – dauernd unterwegs. (Geschäftsleute und Politiker mit hohem zeitlichen und materiellem Aufwand auf der ganzen Welt: Konferenzen, Treffen. Imponiergehabe und Reversicherung, Videokonferenzen chancenlos).
- ▶▶ Mainstream – soziale Anpassung. (Eigenes Auto, jährlicher Urlaub mit dem Flieger etc.. Marktwirtschaftlich beeinflussbar durch Angebot und Nachfrage über den Preis.)
- ▶▶ uneinheitliche Randgruppen.

Für das Erzeugen und die Realisierung der Mobilitätsbedürfnisse zur Selbstdarstellung hat sich ein riesiger Wirtschaftszweig gebildet. Dieser Wirtschaftszweig ist Ergebnis und prägender Faktor unserer Gesellschaft. "(1)Die Tourismus und die (Freizeit- und) Gesundheitsindustrie sind zu den weltweit bedeutendsten Wirtschaftszweigen gewachsen. "

Gefahrenvermeidung

In unserer industrialisierten nichtkriegerischen Umwelt kommt die größte Gefahr für Leib und Leben aus dem Verkehr (Unfalltod, gesundheitliche Schäden durch Luftverschmutzung, negative Klimaveränderungen durch Abgase).

(2)Unsere Städte und Landstrassen sind geprägt von der Gefahr, dass jeder falsche Schritt ein Schritt in den Tod sein könnte. (2)Sind wir nicht fähig unsere Umgebung friedlich und fehlertolerant zu gestalten?"

In (1)„Das Gesamt-Machwerk – unser Lebensraum, eine Sackgasse der Profitmaximierung erklärt es Christoph Pfluger, Zeit.Punkt74“:

(1)Wir geben Milliarden aus, um in den Ferien das zu suchen, was wir zuhause zerstört haben, sei es nun Lebenslust oder Lebensraum – diese Kosten sind Erträge auf der anderen Seite der volkswirtschaftlichen Rechnung. (1)Jede Krankheit, jeder Ersatz-Konsum und jede Flucht in eine heile Welt treiben das Bruttosozialprodukt in die Höhe. (1)Die Tourismus und die (Freizeit- und)Gesundheitsindustrie sind zu den weltweit bedeutendsten Wirtschaftszweigen gewachsen.

Nahrungssuche und Partnersuche

Durch den Verkehr sind die Innenstädte praktische unbewohnbar geworden. Besonders Familie ziehen aus der Stadt aufs sichere Land:

- ▶▶ Wir gewinnen mehr Platz für den sozialen Frieden,
- ▶▶ bessere Luft für unsere Gesundheit,
- ▶▶ die Kinder können alleine ihre Wege erledigen und sich im öffentlichen Raum selbstständig aufhalten.

Dafür schaffen wir immensen Pendlerverkehr, eine Zersiedlung der Landschaft, eine Zerstörung unserer Umwelt. Die Wege, die wir zurücklegen müssen für die Nahrungssuche, (für Einkaufen und Arbeit) sind geprägt von unserer Siedlungskultur:

„(2) Strukturarmer Siedlungsbrei (Stadtrand) ohne erkennbare Grenzen. Gewerbegebiete, Einfamilienhaussiedlungen und verdichtete Wohnformen gruppieren sich um ein paar wackelige oder überrenovierte Dorfkerne, das Ganze zerfurcht von einem dichten Straßennetz.“ Und es stellt sich die Frage: „(2) Haben wir nicht genau die Form der Siedlung, die wir verdient haben? Sie spiegelt letztlich nur eine Realität wieder, die tief in uns drin lebt: Flucht vor sozialen Herausforderungen, Isolation vor Kommunikation, Vereinsamung auf höchstem Niveau.“ „(2) Was als Freiheit angedacht war, aber mit Egoismus umgesetzt wurde erzeugt nun Isolation.“

(2) Ein Anwachsen der Siedlungsstrukturen bedeutet auch ein Anwachsen der Wege – unsoziale Siedlungen bedürfen Individualverkehr. (1) Mehr Verkehr, das ist ein physikalisches Grundprinzip, potenziert den Raumbedarf. Je schneller sich ein Teilchen bewegt, desto mehr Platz braucht es. Das gilt für Atome ebenso wie für Menschen, wie der Philosoph und Ökonom Leopold Kohr sehr treffend festgestellt hat. „(5.5) Hightech versus gelebter Alltag Die größten Verkehrsprobleme treten bei der Organisation des kleinteiligen Alltagslebens (im Radius von 5 km) auf.

(3) Wenn der letzte Nahversorger weg ist, dann ist Mobilität Zwang, nicht mehr Freiheit.

WELCHER DENKANSATZ IST ERFOLGSVERSPRECHEND?

Ansatz1: (5.7) Heiner Monheim Neue Denkweise:

Man denke sich bei gegebener Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur zunächst mal alle Autos und Lastwagen weg und frage sich, wie stattdessen die Mobilität in Deutschland mit Bussen und Bahnen zu organisieren wäre.“

Ansatz 2: (6) Prof. Dr. Andreas Knie:

Wer heute in der Verkehrspolitik etwas bewegen will, muss das aus der Windschutzscheiben-Perspektive tun“, "das ist die Perspektive, die die Mehrzahl der Leute einnehmen, ohne es als Problem zu empfinden. Mit anderen Worten: Wer die "alternative" Beförderung

nicht annähernd so bequem und einfach macht wie das Auto,
braucht es erst gar nicht zu versuchen."



LITERATUR UND QUELLEN:

- (1) „Das Gesamt-Machwerk – unser Lebensraum, eine Sackgasse der Profitmaximierung von Christoph Pfluger, Zeit.Punkt74“
- (2) Ist unsere Siedlungskultur sozial verträglich? Paul Dominik Hasler, Zeit.Punkt 74
- (3) „Ein Schlafdorf wird wachgeküsst – lebendige Dörfer entstehen im Kopf von Edith Moos-Nüssli aus Zeit.Punkt 74“
- (4) Konrad Götz ISOE Frankfurt 2004 Wohin verkehrt Europa?
- (5) Politische Ökologie 83 Von Wegen Mai / Juni 2003
 - (5.1) Prof.Musch
 - (5.2) A+K Steinmüller
 - (5.3) Udo J. Becke
 - (5.4) Antja Flade
 - (5.5) Christine Bauhardt Eine Frage der Lebensqualität
 - (5.6) Eert Canzler Neues Denken braucht das Land
 - (5.7) Heiner Monheim
- (6) Andreas Knie – Der Mobile FR 280105 FRNEU Ressort PLUS_FR, Edition D S.23 Autor Joachim Wille
Mobil ohne Auto www.mobilohneauto.de
Rent a Bike und Rent a Car – Konzept der Bahn
Pendlernetz - zusammen fahren und sparen www.nrw.pendlernetz.de
Eine Bewegung für mehr Bewegung „zu Fuß zur Schule“