

Dieser Artikel ist erschienen in umverkehRen Nr. 60 (September 2004), S. 10-11.

Autofreiheit oder Hypermobilität?

Von Dieter Steiner

Vom 19. bis zum 24. Juli 2004 fand an der Humboldt-Universität in Berlin die vom World Carfree Network veranstaltete Tagung „Towards Carfree Cities IV“ statt. Dabei kam zum Ausdruck, dass die auf sanfte, nachhaltige Mobilitätsformen gerichteten Bestrebungen weltweit Fuss gefasst haben und sich in drei Bereichen engagieren: Für autolose Lebensstile, autofreie Siedlungs- und Wohnformen und nicht-motorisierte Verkehrsarten.

1997 fand in Lyon eine erste Tagung zum Thema autofreier Städte statt. Damals gründete der Amerikaner Randall Ghent zusammen mit anderen eine Organisation mit dem angriffigen Namen „Car Busters“ – zu deutsch etwa „Auto-Schleifer“ –, die ihren Standort heute in Prag hat. Sie steht Aktivisten und engagierten Bürgerinnen bei der Durchführung von Kampagnen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen mit Informationen, Werkzeugen und psychischem Support zur Seite. Dazu publiziert sie u.a. vierteljährlich ein Magazin gleichen Namens. Eine zweite Konferenz fand 2000 in Timisoara, Rumänien, eine dritte 2003 in Prag statt. Hier wurde als übergeordnete Organisation das „World Carfree Network“ gegründet, das eine globale Vernetzung von allen Organisationen anstrebt, die sich mit den Möglichkeiten sanfter Mobilität befassen. Im „Worldwide Contact Directory“ finden sich um die 450 Einträge, 25 Organisationen sind bisher Mitglied geworden. Das Netzwerk übernimmt auch Koordinationsaufgaben im Zusammenhang mit dem „World Carfree Day“ vom 22. September und hat sich vorgenommen, jedes Jahr eine internationale Konferenz zu organisieren. Die nächste soll in Budapest stattfinden.

Das subventionierte „Naturereignis“

Die vierte Tagung in Berlin wurde von gegen 200 Leuten aus rund 30 Ländern besucht. Dass sich vielerorts Widerstand gegen den überbordenden Strassenverkehr regt, ist Anlass zur Hoffnung. Ein Gegengewicht zur üblichen Verkehrspolitik, die dessen Zunahme als hinzunehmendes, wenn nicht gar als förderungswürdiges „Naturereignis“ betrachtet, ist dringend nötig. In den USA hat sogar eine bedenkliche Rückwärtsentwicklung eingesetzt, indem die Bush-Administration daran ist, die in den letzten Jahrzehnten immerhin erzielten Fortschritte hinsichtlich Umweltverträglichkeit zunichte zu machen. Dazu kommt, dass der motorisierte Lebensstil mittlerweile auch in den nicht-westlichen Ländern in rasanter Ausbreitung begriffen ist. In China z.B. hat der Autobestand innerhalb eines Jahres um 40% zugenommen. Und Bangladesch trägt sich mit dem Gedanken, in Dhaka zugunsten der Autos (rund 60'000) die Rikschas (rund 600'000) zu verbieten! Aber natürlich können wir hier nicht den Moralfinger erheben, solange wir selbst nicht fähig sind, unsere Automobilität vorbildhaft zu reduzieren. Unser Bestand an Personenwagen expandiert ja im Gegenteil auch immer noch, in der Schweiz z.B. im Mittel der letzten

5 Jahre um rund 75'000 Stück. Stellen wir uns diese Fahrzeuge in 5 Reihen nebeneinander in Abständen von je 6 Meter aufgereiht vor, erhalten wir einen Parkplatz, der gerade etwa von Zürich nach Bern reicht!

Irrtum, sprach der (Geo-)Graf

Im vielleicht interessantesten an der Tagung gehaltenen Vortrag schilderte John Adams, Geograph am University College London, in erschreckender Klarheit und mit einem Schuss Galgenhumor verdaulich gestaltet, die Welt der „Hypermobilität“, auf die wir zuschlittern, wenn wir den jetzigen Trend nicht abzubremsen verstehen. Dabei räumte er mit einigen grundlegenden Irrtümern auf:

- Es ist ein Irrtum zu glauben, das Verkehrsproblem liesse sich mit der Herstellung von emissionsarmen Autos und der Anwendung von elektronischen Managementsystemen zur Verkehrssteuerung lösen. Im Gegenteil, damit verschärfen wir es nur noch, denn eine gesteigerte Effizienz macht den Verkehr billiger und endet in einer nochmals verstärkten Mengenzunahme.
- Es ist ein Irrtum zu glauben, mit gesteigerter Mobilität liessen sich die sozialen Kontakte vermehren und damit der gesellschaftliche Zusammenhalt verbessern. Im Gegenteil, sie fördert Beziehungslosigkeit und Anonymität. Und die Gesellschaft droht, an einer polarisierenden „Mobilitäts-Apartheid“ auseinanderzubrechen, indem sich ein Graben zwischen Hochmobilen und Niedrigmobilen (diejenigen, die zu jung, zu alt oder arm sind) auftut.
- Es ist ein Irrtum zu glauben, mehr Mobilität bedeute mehr Freiheit. Im Gegenteil, wir sägen damit am Ast der Demokratie. Erstens wird die geographische Reichweite der Probleme immer grösser und ruft nach einer verstärkten Zentralisierung und Hierarchisierung der politischen Autoritäten. Und zweitens blüht bei schwindender sozialer Kontrolle die Kriminalität; es drohen Orwellsche Überwachungssysteme.

In drei Schritten zur Erleuchtung

Adams schlägt in erzieherischer Absicht vor, sich die folgenden drei Fragen vorzunehmen:

1. *Hättest du gerne ein Auto zur Verfügung und ein Anrecht auf unlimitierte Flug-Kilometer?* (Wenn weiteres Denken nicht gefordert ist:) Ja klar!
2. *Würdest du gerne in der Welt leben, die entsteht, wenn alle auf der Erfüllung ihrer Wünsche beharren?* (Philosophie ist leichter als man denkt:) Nein, das ist ja unmöglich!
3. *Würdest du gerne in einer saubereren, sichereren, gesünderen Welt leben, in der die Kinder auf der Strasse spielen können und die Nachbarn einander kennen?* (Wollte ich das eigentlich nicht immer schon?) Ja und nochmals ja!

Lektion gelernt? Gut!

Relevante Websites: www.carbusters.org; www.worldcarfree.net;
www.rsa.org.uk/acrobat/hypermobility.pdf (ein Artikel von John Adams zum Thema).