

Autofahren: Freiheit oder Zwang, gesunder Menschenverstand oder Wahnsinn?

Dieter Steiner

Gruppe Quantitative Geographie und Humanökologie
Geographisches Institut, ETH Zürich

Vorbemerkung:

Der vorliegende Artikel erschien 1995 in:

Christof Dejung und Beat Ringger (Hrsg.): Halbieren wir den Verkehr, solange es uns noch gibt. umverkehR, Zürich, S. 13-21.

Er wurde im Zusammenhang mit der damals vom Verein umverkehR lancierten „Eidgenössischen Volksinitiative für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)“ geschrieben und ist in diesem Kontext zu betrachten. Die Daten, auf die Bezug genommen wird, sind natürlich veraltet. Z.B. macht der Freizeitverkehr inzwischen nicht bloss einen Drittel, sondern rund die Hälfte des privaten motorisierten Strassenverkehrs aus. Die grundlegenden Überlegungen zur Problematik des überbordenden Autofahrens haben aber nach wie vor ihre Gültigkeit und sind auch für eine Diskussion um einen autofreien Lebensstil von Belang.

Ein herausragendes Resultat der neuzeitlichen Entwicklung unserer abendländischen Zivilisation ist die Möglichkeit der freien Selbstbestimmung des menschlichen Individuums. Diese bedeutet, dass seine Lebensart nicht von Geburt an bestimmt ist, dass es sich nicht der Dogmatik von Glaubenssätzen unterwerfen muss, dass es auch nicht der Willkür eines feudalistischen Herrschaftssystems ausgeliefert ist. Die Möglichkeit von Selbstbestimmung bedeutet Befreiung von nicht gerechtfertigtem Zwang. Der Hinweis auf den Begriff der Rechtfertigung zeigt, dass das Ideal der freien Selbstbestimmung unlösbar mit dem Ideal der menschlichen Vernunft verknüpft ist. Vernünftig ist, was sich überzeugend, von allen anerkannt, rechtfertigen lässt. Dagegen, dass Menschen frei, dass sie nicht unter irgendeiner Form von Repression leiden sollen, lässt sich vernünftigerweise nichts einwenden, da es gleichermassen allen zugute kommt. Gleichzeitig muss der gleichen Vernunft aber auch unmittelbar klar werden, dass etwas nur allen gleichermassen zugute kommen kann, wenn das Recht auf Selbstbestimmung von einzelnen nicht auf eine derartige Weise interpretiert wird, dass andere wiederum unter ihrem Tun leiden. So ist es ein anerkannter Grundsatz des liberalen Gedankengutes, dass meine Freiheit an der Freiheit der anderen ihre Grenze finden muss. Niemand, der recht bei Sinnen ist, kann diesen Grundsatz bestreiten.

Nun hat sich das Spektrum der Möglichkeiten freier Lebensgestaltung mit der technischen Entwicklung der Neuzeit - insbesondere nach dem Zweiten Weltkrieg - enorm ausgedehnt. Der Bereich der Mobilität hat dabei einen geradezu paradigmatischen Charakter. Noch um 1800 betrug die beste Geschwindigkeit, mit der sich ein Mensch (mit Pferdekutschen oder Segelschiffen) fortbewegen konnte, etwa 15 km pro Stunde. Heute fliegen wir mit 1000 km pro Stunde von einem Kontinent zum andern. Die Erde ist also in diesem Zeitraum grob gesagt um den Faktor 70 geschrumpft. So gesehen liegt heute New York näher bei Zürich als damals Genf. Gleichzeitig haben sich die gesellschaftlichen Bedingungen so weit gewandelt, dass heute praktisch alle an dieser durch technische Errungenschaften garantierten Mobilität teilhaben können, während dies früher nur für einige wenige möglich war. Es gehörte ja schon zu den Prinzipien von Henry Ford, die Autos so billig und die Löhne der Arbeiter so hoch zu halten, dass diese letzteren die ersteren selbst kaufen konnten. Gerade aber diese lückenlose Demokratisierung der Mobilität hat uns nun die Probleme beschert, in denen wir heute im Bereich des Verkehrs drin stecken. Die vollkommene Ironie dieser Entwicklung wird uns bewusst, wenn wir nachlesen, wie Ford in seiner ersten Werbebroschüre die Vorzüge des Autos anpries:

Das Auto kann Sie überall hinbringen, wohin Sie nur fahren möchten ... um in ausgedehnten Spaziergängen an der frischen Luft Ihren Kopf auszuruhen und Ihre Lungen neu zu beleben, dank diesem Stärkungsmittel aller Stärkungsmittel: einer gesunden Luft.¹

Am Beispiel des Strassenverkehrs kommt das genannte liberale Prinzip der Grenzen unserer Freiheit in drastischer Weise zum Ausdruck. Wir können nicht alle gleichzeitig im Auto unsere Freiheit geniessen. Wenn wir dies versuchen, müssen wir uns auf den totalen Stillstand des Verkehrs vorbereiten. Boshafterweise könnten wir natürlich sagen, die Selbstvernichtung eines heute zum grossen Problem gewordenen Phänomens könne ja nur gut sein. Die sozialen Kosten, die damit - über das Erliegen des Verkehrs hinaus - verbunden wären, könnten aber ein unerträgliches Mass annehmen. Diejenigen, die die Vision des ungebremsten Privatverkehrs für alle noch nicht aufgegeben haben, werden wohl sagen, wir müssten eben die bisherige Politik fortsetzen, d.h. immer wieder den jeweiligen Zuwachs an Verkehrsvolumen mit einer entsprechenden Vergrösserung der Verkehrsfläche beantworten. Hätten wir nur genügend viele und breite Strassen, wäre die freie Fahrt für freie Bürger wieder gewährleistet. Dabei wird geflissentlich übersehen, dass in der heutigen Zeit der Umweltprob-

¹ Zitiert nach Denis de Rougemont 1980, 163.

lematik unser Tun nicht nur dort eine Grenze finden muss, wo wir andern Menschen in die Quere zu kommen beginnen, sondern eben auch dort, wo die Umweltbelastung ein nachhaltiges Mass übersteigt. Denn die Konsequenzen einer längerfristig nicht nachhaltigen Lebensweise werden unweigerlich auf uns selbst zurückfallen. Dies ist offensichtlich eine anthropozentrische, also eine eingeengte, rein auf den Menschen bezogene Sichtweise, aber sie hat den Vorteil, dass eine geforderte Einschränkung, die auf einer Begründung dieser Art aufbaut, für alle einsichtig sein müsste, weil alle irgendwann von den Folgen der Umweltzerstörung betroffen sein werden. Damit ist nicht gesagt, dass ein weitergehender ökozentrischer Standpunkt, der der Natur unabhängig vom Menschen einen Wert an sich zuerkennt und nur schon von daher sich gegen übermässige menschliche Eingriffe in diese Natur wehren muss, nicht noch viel besser wäre.²

Was heisst nachhaltig? Eine Lebensweise können wir dann als nachhaltig bezeichnen, wenn sich ihre Form in gleichbleibender Qualität überall auf diesem Planeten und über Folgen von Generationen hinweg aufrecht erhalten lässt.³ Zweifellos gehört es zu den Voraussetzungen von Nachhaltigkeit, dass die ökosystemischen Aspekte unserer biophysischen Lebensgrundlagen bis zu einem gewissen Grade intakt bleiben. Wir können nicht beliebig ganze Landschaften asphaltieren und die Atmosphäre mit Schadstoffen anreichern. Wo die Grenzen genau liegen, lässt sich nicht bestimmen, auch wenn wir noch weitere wissenschaftliche Forschung betreiben. Wenn wir warten wollen, bis wir diese Grenzen konkret erfahren, dann ist es schon zu spät. Wir sollten also fähig sein, schon jetzt eine Vereinfachung unseres Lebensstils anzugehen, die sich nach Vermutungen und Schätzungen orientiert. Z.B. können wir mit Hilfe von einfachen Überlegungen demonstrieren, um welche Grössenordnung wir gegenwärtig auf zu grossem Fuss leben. Versuchen wir, eine entsprechende Übung für den Bereich des individuellen Strassenverkehrs zu machen!

Der Endenergieverbrauch für den gesamten Verkehr in der Schweiz betrug im Jahre 1990 rund 195 Pj.⁴ Davon entfielen rund 64% - also ungefähr 125 Pj - auf den privaten Strassenpersonenverkehr.⁵ Damit ist aber nur die direkt verbrauchte Energie, also der Treibstoffkonsum, berücksichtigt. Damit der Verkehr überhaupt rollen kann, müssen Fahrzeuge und Strassen gebaut und unterhalten werden. Der dabei zu leistende indirekte Energieeinsatz macht etwa 45% des direkten Treibstoffverbrauchs aus.⁶ Der bisher ermittelte Gesamtbetrag muss deshalb mit einem Faktor 1,45 multipliziert werden, was rund 181 Pj ergibt. Nun können wir überlegen, welche Vegetationsfläche nötig wäre, um den durch die Benzinverbrennung bewirkten CO₂-Effekt zu neutralisieren. Es gibt dazu zwei mögliche Ansätze, die aber grössenordnungsmässig zum gleichen Resultat führen. Der erste Ansatz geht davon aus, die fossilen Brennstoffe würden durch nachwachsende Rohstoffe substituiert, aus denen Ethanol gewonnen werden kann, und nimmt dafür eine Flächenproduktivität von 80 Gj pro ha und

² Dabei wäre zu beachten, dass eine ökozentrische Perspektive nicht von uns verlangt, wir müssten für etwas Verantwortung übernehmen, das mit uns gar nichts mehr zu tun hat. Tatsächlich hat, wenn wir das, was sonst noch auf diesem Planeten vorhanden ist, als Mitwelt (statt als Umwelt!) betrachten, alles mit uns zu tun. "Nicht der Mensch ist das Mass aller Dinge, sondern alles, was mit uns ist, ist das Mass unserer Menschlichkeit," sagt Klaus Michael Meyer-Abich 1990, 82. Mit andern Worten, nur im Mitsein mit allem anderen können wir wirklich zum Menschen reifen, unsere menschliche Selbstbestimmung finden.

³ Damit ist das Prinzip einer interkulturellen und gleichzeitig intergenerationellen Gerechtigkeit angesprochen.

⁴ Nach Prognos AG und Infrac 1994, 11. 1 Pj (Petajoule) = 1 Billiarde (10¹⁵) Joules.

⁵ Für diesen Energieverbrauch sind fast ausschliesslich Personenwagen verantwortlich; auf motorisierte Zweiräder und Cars entfallen nur etwa 4 Pj (nach Prognos AG und Infrac 1994, 11). Es ist deshalb nicht abwegig, im folgenden vereinfachend vom privaten Autoverkehr zu reden.

⁶ Nach Daniel Spreng 1988, zitiert in Pillet 1992, 100. Wir machen dabei (die nur zum Teil zutreffende) Annahme, dieser zusätzliche Energieverbrauch beruhe ebenfalls auf fossilen Brennstoffen.

Jahr an.⁷ Der zweite Ansatz untersucht, welche Waldfläche zu schaffen wäre, damit das produzierte CO₂ gerade assimiliert würde. In diesem Fall bietet sich ein Umrechnungsfaktor von 100 Gj pro ha und Jahr an.⁸ Im folgenden verwende ich die zweitgenannte Zahl.

Bei Energieaufwendungen für den individuellen Strassenverkehr von 181 Pj pro Jahr erhalten wir so eine kompensierende Waldfläche von 18'000 km². Mit andern Worten, wir nehmen eine Fläche von fast der halben Schweiz⁹ als Energiefläche zum privaten Autofahren in Anspruch! Wenn wir annehmen, wir möchten die zugehörige Verkehrsleistung der in der Schweiz real existierenden Waldfläche (rund 10'000 km²) anpassen, müssten wir sie somit um den Faktor 1,8 verkleinern, was gut zur Forderung nach einer Halbierung des Strassenverkehrs passt!¹⁰ Damit bleiben aber alle übrigen CO₂-Quellen vernachlässigt. Der gesamte CO₂-Ausstoss der Schweiz betrug 1992 rund 42 Millionen Tonnen,¹¹ woran der individuelle Autoverkehr schätzungsweise einen Anteil von rund einem Viertel hatte.¹² Wollten wir also unsere gegenwärtige CO₂-Produktion insgesamt kompensieren, d.h. der Waldfläche der Schweiz anpassen, müsste - angenommen, die Reduktion würde in allen CO₂-produzierenden Bereichen mit der gleichen Proportion erfolgen - der individuelle Strassenverkehr auf rund einen Siebtel (einen Faktor $1,8 \cdot 4 = 7,2$) verkleinert werden! In diesem Lichte gesehen ist somit die Forderung nach einer Halbierung des Strassenverkehrs eine recht bescheidene Forderung! Natürlich kann erwartet werden, dass zukünftige technische Innovationen die Emissionssituation verbessern und damit den Reduktionsdruck vermindern werden. Umgekehrt wäre darauf hinzuweisen, dass andere mit dem Strassenverkehr zusammenhängende Probleme (z.B. andere Externalitäten, zu deren Behebung ebenfalls ein Energieeinsatz geleistet werden muss, wie auch das Ausmass der benötigten Strassenfläche) noch gar nicht in die Überlegungen eingeflossen sind.

Der heutige Zustand bedeutet also, dass wir Energiefläche, die wir selbst nicht zur Verfügung haben, aus dem Ausland importieren. Im Lichte des internationalen Handels betrachtet, ist dies nichts Auffälliges. Unter der Perspektive der Nachhaltigkeit wird uns damit aber klar, dass wir einen Lebensstil pflegen, der nicht universalisierbar ist. Wenn wir auf dem gegenwärtigen Stand unseres materiellen Konsums weiterhin beharren, tragen wir einerseits zur Klimaveränderung, die alle auf diesem Planeten in irgendeiner Form treffen wird, und andererseits zu einer Ausbeutung anderer Teile dieser Erde bei. Wir verstossen somit gegen das Prinzip interregionaler Gerechtigkeit. Wir können an diesem Beispiel sehen, dass die freie Selbstbestimmung des Menschen nicht unbegrenzt sein kann, sondern sich an Notwendigkeiten orientieren muss. Nachhaltigkeit ist eine solche Notwendigkeit. In der philosophischen Diskussion wird dieser Umstand etwa wie folgt ausgedrückt:

⁷ Vgl. Mathis Wackernagel u.a. 1993, 73 ff. und Neumann 1994, 41. 1 Gj (Gigajoule) = 1 Milliarde (10⁹) Joules.

⁸ Siehe Neumann 1994, 41.

⁹ Die Fläche der Schweiz beträgt rund 40'000 km².

¹⁰ Die Frage, wie weit der bestehende Wald zur Assimilation des produzierten CO₂ ausreichen würde oder aber durch eine zusätzliche Fläche ergänzt werden müsste, haben wir dabei ausgeklammert.

¹¹ Nach Udo E. Simonis 1994, 5.

¹² Am Energieverbrauch für den Verkehr insgesamt sind die fossilen Brennstoffe mit 95% beteiligt (nach Prognos AG und Infras 1994, 11). Diese produzieren rund 17 Millionen Tonnen CO₂ (1989, nach Güller und Leupi 1994, 64). Den vorher genannten 64% Treibstoffverbrauch im Bereich des privaten Autoverkehrs entsprechen somit etwa 11 Millionen Tonnen CO₂ (unter der Annahme, alle Treibstoffarten hätten einen gleichartigen CO₂-Effekt).

Derjenige Mensch handelt frei, für dessen Handlungen die Ursachen allein in ihm selbst liegen. So gedacht, ist die Freiheit dem Zwange, aber nicht der Notwendigkeit entgegengesetzt. ... Freiheit setzt die freiwillige Anerkennung des Notwendigen voraus.¹³

Wenn wir dies nicht tun, dann sind wir mit dem vielzitierten Phänomen der "Tragik der Allmende" konfrontiert:¹⁴ Wenn wenige etwas Schädliches tun, können Gesellschaft und Natur dies verkraften, wenn es aber von vielen oder allen nachgeahmt wird, führt es zur Katastrophe. Aber gerade im Falle des Strassenverkehrs fällt es uns schwer, Einschränkungen zu akzeptieren, die sich aus Notwendigkeiten ergeben. Dafür gibt es verschiedene Gründe. Zum einen ist heute eine Notwendigkeit, was vor 40 Jahren noch keine war. Damals fand gerade ein Übergang statt von einer alten Zeit, in der der Besitz eines Motorfahrzeuges noch Statussymbol der wenigen war, zu einer neuen Zeit, in der es zum normalen Gebrauchsgegenstand vieler wurde. Dieses Zwischenstadium war gekennzeichnet durch ein Gefühl von Abenteuer und eben von neu erworbener Freiheit für diejenigen, die bisher kein Fahrzeug besessen hatten, aber sich nun eines leisten konnten. Ich kann mich lebhaft daran erinnern, wie mein Vater, der sein Leben lang kein Grossverdiener war, dem Traum nachhing, vielleicht doch noch einmal zu einem Auto zu kommen, und was es dann für ihn bedeutete, als es - er war damals 62 Jahre alt - so weit war!

Inzwischen ist, was einst etwas Abenteuerliches an sich hatte, zur Gewohnheit, und damit zu einem normalen Bestandteil des Alltags geworden. Tatsächlich läuft unser alltägliches Handeln zu einem vorwiegenden Teil in routinierten Bahnen ab. Dies muss so sein, denn wir könnten nicht leben, wenn wir jeden Tag bei jeder einzelnen Handlung immer wieder überlegen müssten, ob wir sie jetzt so oder so ausführen oder überhaupt unterlassen sollten. Auch der Gebrauch eines Motorfahrzeugs macht also heute keine Ausnahme, er ist zu einem "Normalfall" geworden. Wie sehr dies zutrifft, illustriert die folgende Diskussion in der Tagespresse: Der Verkehrspsychologe der Zürcher Stadtpolizei, Armin Steinmann, stellt fest: "Wir beobachten eine gesteigerte Aggressionsbereitschaft bei allen Verkehrsteilnehmern."¹⁵ Ein paar Tage später antwortet ihm R.J. mit einem Leserbrief, der diese Aggressivität als gerechtfertigt darstellt:

Die Autofahrer sind durch ... [die einschränkende] Verkehrspolitik derart frustriert, dass ihnen nur noch die Aggressivität bleibt. Wir leben im 20. Jahrhundert und da gehören halt Autos dazu, ob uns das nun gefällt oder nicht. ... Gesunder Menschenverstand ist gefragt ...¹⁶

Der "gesunde Menschenverstand" hat natürlicherweise mit dem zu tun, was allgemein oder vorwiegend eben als "normal" betrachtet wird, was im Alltag Sinn macht. Was nach sozialen Normen bewertet sinnvoll erscheint, muss aber noch lange nicht auch hinsichtlich eines Umgangs mit der Umwelt sinnvoll sein, denn wir leben in einer Zivilisation, in der die meisten von uns eine direkte Auseinandersetzung mit der Natur längst hinter sich gelassen haben; eine verträgliche Beziehung zur Natur liegt somit nicht unbedingt im Bereich des gesellschaftlichen Sinnhorizontes. Dass uns von Seiten der Umwelt gesetzte Grenzen unseres Handelns nicht ohne weiteres einsichtig sind, geschweige denn überhaupt bewusst werden, ist somit nicht sehr überraschend. Überraschend ist aber, dass wir dazu neigen, auch im gesellschaftlichen Bereich zu übersehen, dass wir uns mit unserer Beteiligung am Strassenverkehr nicht nur gegenseitig das Leben sauer machen, sondern vor allem die Schwächsten, die an diesem Verkehr nicht teilnehmen, nämlich die Kinder und die Alten, in ihren Bewegungsmöglich-

¹³ Johannes Hoffmeister 1955, 236-237.

¹⁴ Die Rede von der "Tragik der Allmende" geht auf Garrett Hardin 1968 zurück. Sein Beispiel war das einer gemeinschaftlich genutzten Weide (eben Allmende), die, wenn jeder Benützer eine Kuh zu viel zum Grasenschieben schickt, zum Schaden aller ruiniert wird.

¹⁵ Tages-Anzeiger von Zürich, 5. Mai 1994, 21.

¹⁶ Tages-Anzeiger von Zürich, 11. Mai 1994, 11.

keiten massiv einschränken. Aufgrund der Befunde einer Forschungsarbeit über die Einwirkungen des Strassenverkehrs auf Stadtkinder sagt Marco Hüttenmoser:

Bei genauerem Hinsehen werden Zustände sichtbar, die gelinde ausgedrückt, ungeheuerlich sind, die jedoch wegen ihrer "Selbstverständlichkeit" den Weg in unser Bewusstsein gar nie gefunden haben.¹⁷

Der Mobilitätsanspruch der einen erzwingt eine weitgehende Immobilität anderer! Das ein- gangs genannte liberale Prinzip ist sehr tiefgehend verletzt! Das Vernunftwesen Mensch hat nun aber auch das Vermögen, die Gültigkeit eingefahrener Praktiken zu hinterfragen, schlecht gewordene Gewohnheiten aufzugeben und durch neue und bessere Gewohnheiten zu ersetzen. Hier liegt die Chance. Nicht dass dies einfach wäre. Gewohnheiten werden einem lieb, man gibt sie nicht gerne auf. Sie sind, gerade weil sie Gewohnheiten sind, mit einer kulturellen Symbolik belegt, im Falle des Autos mit der Symbolik des Glaubens an den technischen Fortschritt, den wir doch nicht so ohne weiteres missen möchten.¹⁸ Der technische Fortschritt aber hat zwei Seiten: Er kann gut sein, aber zu viel des Guten erniedrigt unsere Lebensqualität, statt sie zu erhöhen.

Macht der Gewohnheit ist nicht Zwang im eigentlichen Sinne. Gewohnheiten können, wenn auch mit Anstrengung, willentlich verändert werden. Denken wir daran, dass rund ein Drittel der mit Motorfahrzeugen gefahrenen Kilometer für Freizeitwecke zurückgelegt werden,¹⁹ zur Befriedigung von Bedürfnissen also, die auch auf andere Weise abgedeckt werden könnten. Anders ist dies etwa mit den Pendelfahrten zur Arbeit, die ebenfalls etwa einen Drittel der motorisierten Verkehrsleistung ausmachen. Die Verfügbarkeit des Autos hat ja, etwa hinsichtlich der Siedlungsstruktur, eine Situation geschaffen, die uns oft auf seine Benützung angewiesen sein lässt. Derartige Zwangssituationen können durch Zusammenhänge mit systemischem Charakter entstehen. Solche Zusammenhänge ergeben sich durch die Existenz von Regeln, die die Überschaubarkeit der Alltagswelt übersteigen und gerade dadurch das Tun der einzelnen Menschen überindividuell koordinieren können. Das kann einen durchaus positiven Aspekt haben, indem nur auf diese Weise gesamtgesellschaftliche Aufgaben in rationaler Form überhaupt lösbar werden. Beispiele für Systeme sind Verwaltungsbürokratien und wirtschaftliche Märkte. Sie haben aber eben auch ihr zwanghafte Seite, wenn die Individuen - und das wäre bei den zwei genannten Beispielen der Fall - sich notgedrungen an ihnen beteiligen müssen und dabei nicht anders können, als die fraglichen Regeln zu befolgen. Dazu kommt, dass die vorher angesprochene Rationalität der Aufgabenlösung durchaus nicht heissen muss, dass damit eine ökologische Rationalität miteingeschlossen ist, im Gegenteil.²⁰ Das damit verbundene Problem verschärft sich dadurch, dass gesellschaftliche Systeme die Tendenz haben, eine Eigendynamik zu entwickeln, und sich der Beeinflussung durch einzelne Menschen zu entziehen. Die Folgen können durchaus von einer Art sein, wie sie von niemandem beabsichtigt war.

Eine Eigendynamik mit unbeabsichtigten Resultaten nennt der Historiker Christian Meier einen "autonomen Prozess".²¹ Ein solcher kann durch selbstverstärkende Rückkopplungen in Gang kommen, etwa so, dass die Folgen von Handlungen zunächst absichtsgemäss sind und dadurch die Motivation, aus der die Handlungen entsprangen, verstärken, wonach der Prozess bei kollektiver Verbreitung der fraglichen Handlungen aber einen Punkt erreicht,

¹⁷ Zitiert nach Paula Lanfranconi 1992.

¹⁸ Vgl. Christof Dejung 1994, 13 ff.

¹⁹ Nach Güller und Leupi 1994, 13.

²⁰ Erst seit einiger Zeit versuchen wir ja, dieses Manko mit umweltpolitischen und umweltökonomischen Massnahmen auszugleichen - oder wenigstens reden wir darüber, dass wir dies tun sollten. Wie wir alle wissen, ist der damit verbundene bisherige Erfolg äusserst mager.

²¹ Siehe Christian Meier 1978.

an dem das Erwünschte ins Unerwünschte kippt und dann seinerseits wieder Antrieb für weitere Versuche ist, das eigentlich Beabsichtigte doch noch zu erreichen. Meier sieht in der Motorisierung der westlichen Gesellschaften gerade ein typisches Beispiel für einen solchen autonomen Prozess. Er beschreibt ihn folgendermassen:

"Ausgangskonstellation ist ein in der westlichen Welt wie auch immer erreichter hoher Grad wissenschaftlicher Erkenntnis und technischer Fertigkeit samt bestimmten Produktions- und Einkommensverhältnissen. Im Rahmen dieser Konstellation muss das - teils vorauszusetzende, teils zu weckende - Bedürfnis unzähliger Menschen, sich bequem, rasch und ganz nach eigenem Willen fortzubewegen, sich notwendig so auswirken, dass zahlreiche Motorfahrzeuge gekauft und gefahren werden. Eben die Akte, in denen das geschieht, steigern dieses Bedürfnis weiter (etwa auf Grund des damit neu gesetzten Lebensstandards sowie der wachsenden Erfahrung der sich erschliessenden Möglichkeiten). Nachdem der Prozess einmal in Gang gekommen ist, ruft er also die Antriebe, aus denen er läuft, zum Teil selbst hervor. Das vollzieht sich zugleich auf Umwegen. Denn wegen der Folgen der Motorisierung und weil jene Ausgangskonstellation zugleich das Bedürfnis nach einem 'Eigenheim' für sehr viele erfüllbar macht, verändern sich die Siedlungsgewohnheiten. Dies wiederum steigert das Bedürfnis nach eigenen Fahrzeugen (zumal wenn der öffentliche Nahverkehr nicht genügend funktioniert etc.). Die Veränderung, die daraus resultiert, wird von den Beteiligten nicht unbedingt gewollt, ja weithin geradezu abgelehnt. Wir wollen ja etwa, indem wir ein Auto kaufen und fahren, uns nur rasch, bequem und direkt zum Ziel bewegen. Dass unzählige andere uns mit ihren Autos dabei den Weg verstellen, die Strasse verstopfen, die Parkplätze im weiteren Umkreis besetzen, die Aussicht verschandeln, dass Einbahnstrassensysteme uns zu weiten Umwegen zwingen, unzählige Ampeln uns in unserer Fahrt behindern, ist uns lästig. All dies bewirken wir aber, unmittelbar oder mittelbar."²²

Das Beispiel demonstriert natürlich auch, dass sich der Strassenverkehr nur deshalb derart rasant entwickeln konnte, weil neben der technischen Verfügbarkeit von Motorfahrzeugen und der ökonomischen Verfügbarkeit von Geld auch noch ein psychischer Antrieb eine Rolle spielte, ein menschliches Bedürfnis nach Mobilität. Zweifellos hat dieses Bedürfnis eine natürliche Wurzel; vielleicht geht es auf die menschliche Urgeschichte zurück, in der über Jahrtausende Wildbeutergesellschaften ein nomadisierendes Leben führten. Dies erklärt aber nur, warum der Mensch sich überhaupt fortbewegen möchte, nicht, warum er es in einer bestimmten Weise tut. Dass heute eine Vorliebe für eine motorisierte Form der Fortbewegung existiert, ist ein kulturell konstituierter Aspekt der Mobilität. Das Bedürfnis nach Motorisierung ist uns natürlich nicht angeboren, sondern musste durch Werbung erst einmal erzeugt werden. Anhand der Memoiren von Henry Ford schildert de Rougement anschaulich, welche Probleme der Hersteller eines Produktes hat, das zunächst niemand haben will, weil es gar nicht bekannt ist:

Um der fehlenden Nachfrage, ja sogar der "Abneigung der Öffentlichkeit gegen die Maschine" abzuweichen, ersann er das grosse, wahre, einzige Mittel, ein Bedürfnis zu schaffen, wo keines existiert: die Reklame, wie man damals sagte.²³

Das Beispiel zeigt, was die viel gehörte Behauptung der Ökonomen, die Wirtschaft produziere immer nur das, was von den KonsumentInnen gewünscht werde, wert ist. Wieso muss die Wirtschaft, wenn sie doch nur das herstellt, was die Menschen sowieso wollen, Millionenbeträge für die Werbung ausgeben? Für de Rougement ist Ford der Prototyp des Industriellen, dessen

²² Meier 1978, 28-29.

²³ De Rougement 1980, 163.

eigentliches Ziel die Produktion an sich ist, nicht das Vergnügen oder das wirkliche Interesse des Kunden. Wenn kein Bedarf mehr besteht und die Produktion aufrecht erhalten werden soll, gibt es nur eine einzige Lösung: Man muss den Bedarf wieder wecken.²⁴

Und er sagt weiter:

Der Skandal ist ... nicht darin zu sehen, dass der Industrielle den Kunden (psychologisch) gezwungen hat, eine überflüssige Ausgabe zu tätigen; der Skandal besteht darin, dass er ihn über seine wahren Bedürfnisse getäuscht hat. Denn diese Täuschung wiegt noch viel schwerer: Sie kann, allgemeiner genommen, eine Art Selbstmord des Menschengeschlechts dadurch herbeiführen, dass dieses seinen Erhaltungs-, Selbststeuerungs- und Veränderungstrieb verliert.²⁵

So gesehen ist es für de Rougemont klar: Die Geschichte des Autos ist eine "Geschichte des Wahnsinns". Damit ist nicht gemeint, dass die einzelnen Menschen wahnsinnig sind, sondern dass ihre Handlungsweisen zusammengenommen eine kollektive Form von Wahnsinn ergeben. Wir alle sind ja ganz allmählich und nicht sehr bewusst in die genannten Gewohnheiten und Zwänge hineingeraten und wir haben uns mit reichlicher Naivität durch die Überredungskünste der Werbung (die pikanterweise, wie schon Ford, das Autofahren immer wieder mit Naturerlebnis in Verbindung bringt!) verführen lassen. Einem hypothetischen externen Beobachter unseres Tuns müsste aber sehr rasch die zur Selbsterstörung führende Unvernunft auffallen, die diesem Tun in der Aggregation innewohnt. Es ist an der Zeit, uns bewusst zu machen, dass Autofahren im Ausmass, wie es heute betrieben wird, keine Freiheit mehr bedeuten kann, sondern im Gegenteil Ausdruck einer gesellschaftlichen Verfassung ist, die uns den Strassenverkehr als Bürde auferlegt. Es ist also an der Zeit, verlorene Freiheit zurückzugewinnen, indem wir diesen Verkehr eben eindämmen. Dies ist nicht einfach und braucht seine Zeit. Jedenfalls trifft dies auf die Zwänge zu, da diese mit gesellschaftlichen Strukturen verbunden sind, die wir nicht von heute auf morgen zu verändern vermögen. Wir können aber damit beginnen, dass wir unsere Gewohnheiten unter die Lupe nehmen - wir werden erstaunt sein, welches Veränderungspotential hier zu entdecken ist!

Wenn uns die mit Hilfe des plakativen Masses der Energiefläche demonstrierte Nicht-Nachhaltigkeit unserer Lebensweise (hoffentlich!) erschreckt hat, so muss umgekehrt die Vorstellung, auf einen Teil des Autofahrens verzichten zu müssen, nichts Bedrohliches an sich haben. Wir können uns dies in wiederum anschaulicher Weise anhand des folgenden Modells, das innerhalb von zehn Jahren zu einer Verkehrsreduktion um die Hälfte führt, vergegenwärtigen. Nehmen wir an, ein Viertel der Bevölkerung beschliesse, im kommenden Jahr auf jede vierte Autofahrt zu verzichten, damit also die persönliche Verkehrsleistung auf 75% zu verkleinern.²⁶ Gesamtgesellschaftlich entspricht dies einer Reduktion des individuellen Strassenverkehrs um 6,25%. Nehmen wir weiter an, im zweiten Jahr mache ein zweites Viertel, im dritten Jahr ein drittes Viertel und schliesslich im vierten Jahr der noch übrig bleibende Viertel genau dasselbe. Dann wäre am Ende des vierten Jahres die gesamtgesellschaftliche Verkehrsleistung auf 75% reduziert. Nun treten wir in eine zweite Runde ein. Im fünften Jahr verzichten wiederum die Mitglieder des ersten Viertels auf jede vierte der noch übrig bleibenden Fahrten, gefolgt von den übrigen Gruppen im sechsten bis achten Jahr. Die weitere gesamtgesellschaftliche Verkleinerung der Verkehrsleistung beträgt nun jährlich 4,7%, so dass am Ende der zweiten Runde noch rund 56% verbleiben. In den noch übrigen zwei Jahren wickelt sich sodann die dritte Runde wie folgt ab: Im neunten Jahr sieht die erste Hälfte der Bevölkerung von jeder achten der jetzt noch übrig bleibenden Autofahrten ab, im zehnten Jahr tut die zweite Hälfte dasselbe. Die jährliche Verkleinerung beträgt dann ungefähr 3,5%

²⁴ De Rougemont 1980, 172.

²⁵ De Rougemont 1980, 172.

²⁶ Der Einfachheit halber gehen wir davon aus, der private Strassenverkehr sei gleichmässig auf die Bevölkerung verteilt und alle Fahrten hätten die gleiche Länge.

und am Ende der 10 Jahre umfasst die gesamte Verkehrsleistung noch 49% des Anfangswertes!²⁷ So betrachtet sieht das Ganze doch ziemlich verkraftbar aus, oder nicht?

Eine Halbierung des Strassenverkehrs bedeutet nicht Rückfall in vergangene Zeiten, sondern ist ein Vorwärtsschreiten auf dem Fortsetzungspfad der Aufklärung, denn sie gibt uns ein Stück Selbstbestimmung zurück, das wir im Dschungel des materiell getönten Fortschrittsglaubens der Moderne eingebüsst haben. Eine Halbierung des Strassenverkehrs ist also ein Akt der Befreiung!

Literatur

- Dejung, Christof, 1994: Das Automobil und seine Gesellschaft. Wie mit Hilfe einer Eidgenössischen Volksinitiative eine Umkehr im Verkehr bewirkt werden soll. Seminararbeit, Abteilung Sozialpsychologie, Psychologisches Institut, Universität Zürich, Zürich.
- Güller, Peter und Leupi, Daniel, 1994: Mobilität in der Schweiz. Grundlagenbericht. Bericht zuhanden der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates. synergo, Zürich.
- Hardin, Garrett, 1968: The tragedy of the commons. *Science* 162, 1243-1248.
- Hoffmeister, Johannes, 1955: Wörterbuch der philosophischen Begriffe. Felix Meiner, Hamburg.
- Lanfranconi, Paula, 1992: Die täglichen Ungeheuerlichkeiten eines Kinderlebens. Eine Nationalfonds-Studie untersucht die Einwirkungen des Strassenverkehrs auf Stadtkinder. *Tages-Anzeiger*, 7. April.
- Meier, Christian, 1978: Fragen und Thesen zu einer Theorie historischer Prozesse. In Karl-Georg Faber und Christian Meier (Hrsg.): *Historische Prozesse*. Deutscher Taschenbuch Verlag, München.
- Meyer-Abich, Klaus Michael 1990: *Aufstand für die Natur. Von der Umwelt zur Mitwelt*. Carl Hanser, München und Wien.
- Neumann, Ingo, 1994: Der ökologische Fussabdruck der Region Trier. Ein Mass zur Bewertung einer nachhaltigen Entwicklung. Diplomarbeit, Angewandte Geographie, Fachbereich VI, Universität Trier, Trier.
- Pillet, Gonzague, 1992: Ökonomische Umweltkonten. Ein Modell zur Integration von Umwelt und Wirtschaft in der Nationalen Buchhaltung. Bundesamt für Statistik, Bern.
- Prognos AG und Infrac, 1994: Perspektiven des Energieverbrauchs im Verkehrssektor 1990-2030. Bericht für das Bundesamt für Energiewirtschaft. Basel und Bern.
- Rougemont, Denis de, 1980: Erste Geschichte des Wahnsinns: Das Auto. Kapitel 7 in: *Die Zukunft ist unsere Sache*. Klett-Cotta, Stuttgart.
- Simonis, Udo E., 1994: Towards a "Houston Protocol" or How to Allocate CO₂ Emission Reductions between North and South. Diskussionspapier FS II 94-404, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin.
- Spreng, Daniel, 1988: *Net-Energy Analysis*. Praeger, New York.
- Wackernagel, Mathis; McIntosh, Jannette; Rees, William E. und Woollard, Robert, 1993: *How Big is Our Ecological Footprint? A Handbook for Estimating a Community's Appropriated Carrying Capacity*. Task Force on Planning Healthy and Sustainable Communities, University of British Columbia, Vancouver.

²⁷ Die Idee für eine solche Rechnung habe ich von Meyer-Abich 1990, 25, übernommen. Allerdings operiert er mit jeweils einem Fünftel der Bevölkerung, der auf jede fünfte Fahrt verzichtet, womit die jährliche Abnahme 4% beträgt. Dies aber lässt nicht, wie er sagt, die "Verkehrsleistung insgesamt in etwa zehn Jahren auf die Hälfte zurückgehen", sondern nur auf 64%.