

Auto, Umwelt und Gesellschaft

(Manuskript eines Vortrags an der TH Darmstadt am 17.1.91)

Immer dichter rückt uns der Verkehr auf den Leib, im wortwörtlichen Sinne. Die Anzeichen für einen drohenden "Verkehrsinfarkt" häufen sich, der motorisierte Straßenverkehr gilt als ein entscheidender Verursacher des Treibhauseffekts und des Waldsterbens, auch die Verkehrsunfälle steigen wieder.

Der Krieg am Golf verleiht dem Thema eine neue, noch düsterere Dimension.

Um so nachdenklicher sollte uns deshalb die andere Beobachtung stimmen, wie wenig und zögernd auf diese leibhaftige Bedrohung reagiert wird. Die Frage nach dem eigentümlichen Charakter der Autogesellschaft, in der wir leben und von der wir auch leben, wird darum immer aktueller.

Ich will versuchen, darauf eine Antwort zu geben. Dabei orientiere ich mich an drei Fragen, die wichtige Aspekte der Autogesellschaft beleuchten: die Art der Autonutzung und der damit verknüpften Mobilitätschancen; die gesellschaftlichen Kosten der Auto-Mobilität; und warum es zur Vorherrschaft des motorisierten Straßenverkehrs gekommen ist. Mich interessiert besonders die Verflechtung dieser Transportform mit den strukturellen und dynamischen Merkmalen fortgeschrittener kapitalistischer Industriegesellschaften. Ich vermute, daß eine sozialwissenschaftliche Analyse der Autogesellschaft auch Aufschluß bringt über einige systematische bzw. strukturelle Zusammenhänge von Ökologie und Gesellschaftsformation. Die Untersuchungsergebnisse begründen, warum ein Umbau der Verkehrsorganisation dringlich ist und wo die Ansatzpunkte und Zielrichtung einer solchen Reform liegen.

Gegenstand der Darstellung ist primär der Pkw-Verkehr, nur sehr selektiv gehe ich auf den Güterverkehr ein. Seine ökologischen wie sozialen Auswirkungen sind zweifellos groß. Auf ihn näher einzugehen, würde den Rahmen dieses Vortrags sprengen. Vielleicht sollte ich noch betonen, daß es etwas waghalsig ist, sich auf ein so weites Feld einzulassen. Beziehe ich mich doch auch auf Daten, die aus Bereichen stammen, in denen ich fachlich nicht zu Hause bin. Eigentlich müßte das Thema interdisziplinär behandelt werden. Darauf aufmerksam zu machen, ist eine meiner Intentionen.

1. Der ungebremste Marsch in die Autogesellschaft

Diesen Eindruck vermitteln die globalen Indikatoren der Verkehrsentwicklung: Entwicklung des Pkw-Bestandes: er stieg von rd. 0,5 Mio 1950 auf 4,5 Mio 1960, 1970 waren es knapp 14 Mio und 1980 mehr als 23 Mio; anders als die Prognostiker vermuteten, erreichten wir schon Ende 1990 die Zahl von 31 Mio, hinzu kommen 5 Mio aus dem Gebiet der ehemaligen DDR (Wolf 1987, 184).

Bezogen auf die Fahrzeugdichte liegt die Bundesrepublik in Europa an der Spitze, übertroffen nur noch von den USA (Wolf 1987, 186). Mitte der 80er Jahre kamen auf je 1000 Einwohner in den USA 556 Kraftfahrzeuge und in Westeuropa 352, hingegen waren es in Afrika 9 und in China 0,7 (Seifried 1990, 42). Aus dem Vergleich läßt sich eine wichtige gesellschaftspolitische Schlußfolgerung ableiten: offensichtlich ist die in den fortgeschrittenen kapitalistischen Industriegesellschaften vorherrschende Form des motorisierten Individualverkehrs ein sozial exklusives, andere Gesellschaften ausschließendes Transportsystem. Angesichts seines hohen Verbrauchs nicht regenerierbarer Ressourcen und seiner massiven Umweltbelastungen läßt sich dieses System weltweit nicht verallgemeinern; ja, wir leben auf Kosten des weitaus größeren Teils der Menschheit.

Die ungebrochene gesellschaftliche Dominanz des motorisierten Individualverkehrs in der Bundesrepublik manifestiert sich genauer in seinem Anteil an den gesamten Verkehrsleistungen. (Multiplikation von Fahrstrecke und Zahl der Personen bzw. Tonnen, die diese Fahrstrecke zurücklegen). Im Bereich des gesamten Personenverkehrs hatte Anfang der 60er Jahre der schienengebundene Verkehr noch eine ähnliche Bedeutung wie der Individualverkehr, hingegen wurden 1988 bereits 82% aller gefahrenen Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt. Gemessen in Personenkilometern hat sich der gesamte Personenverkehr seit 1960 mehr als verdoppelt. Ähnliche Tendenzen zeigen sich beim Güterfernverkehr: eine wachsende Zunahme des Verkehrsvolumens und eine anhaltende Verlagerung von der Schiene zur Straße. Schon 1980 übertraf im Güterfernverkehr die Transportleistung des LKW- Verkehrs die der Bundesbahn. Diese sank von 44% (1960) auf 26% (1988) - trotz des höheren Energieverbrauchs des Straßengüterverkehrs und trotz des wachsenden Bewußtseins über die damit verbundenen Umweltgefahren (Seifried 1990, 17; Wolf 1987, 151).

Ungebremst verläuft schließlich noch eine weitere Tendenz: die Autos werden immer größer und mit stärkeren Motoren ausgestattet (Seifried 1990, 27) - zugleich werden die Haushalte kleiner und die Staus immer länger. Im städtischen Umfeld liegt die durchschnittliche Geschwindigkeit etwa zwischen 25 und 20 km/h, hingegen lag die durchschnittliche PS-Leistung neu zugelassener Pkws 1989 bei rd. 85 PS.

Das alles ist schwer zu verstehen; einigermaßen hilflos sprechen wir von "Autowahn". Gesellschaftstheorie ist ein Versuch, das Unverstehbare verstehbar zu machen.

2. Aspekte der Autonutzung: Sind wir tatsächlich mobiler geworden?

Weit verbreitet ist die Vorstellung, die Autogesellschaft hat uns mobiler gemacht, die persönliche Bewegungsfreiheit enorm erhöht. Für das herrschende gesellschaftliche Bewußtsein ist das Auto Symbol und Verkörperung individueller Freiheit. Ein wichtiges Kennzeichen dieses Glaubens ist sein schwer zu erschütternder Gewißheitscharakter; eingeschränkt wird dadurch die Fähigkeit zur lebendigen empirischen Erfahrung. Der Glaube stellt deshalb eine nicht zu unterschätzende gesellschaftspolitisch wirksame Kraft dar; ebenso wie er die Entwicklung zur Autogesellschaft kräftig gefördert hat, hemmt er heute den notwendigen "Umbau" der gesellschaftlichen Organisation des Verkehrs. Der Erforschung der und der Aufklärung über die Autonutzung sowie den Möglichkeiten einer veränderten Verkehrsmittelwahl kommt deshalb eine hohe Priorität zu.

Ich beschränke mich hier auf die Darstellung wichtiger globaler Aspekte der Autonutzung. Im Durchschnitt sitzen in einem Auto 1,3 Menschen, die durchschnittliche Fahrzeit pro Tag liegt bei etwa einer Stunde. Knapp ein Viertel aller Pkw-Fahrten entfallen auf den Bereich von bis zu 2 km, etwa die Hälfte aller Fahrten auf einen Bereich von bis zu 5 km; bis zu 10 km sind es mehr als zwei Drittel und nur etwas mehr als ein Zehntel aller Fahrten überschreiten die Entfernung von 25 km. (Seifried 1990, 29.; Wolf 1987, 167). Ergänzt wird das Bild durch die Aufgliederung der Verkehrsleistung nach Verkehrszwecken: Mitte der 80er Jahre entfielen 45% aller mit dem Auto zurückgelegten Kilometer auf den Freizeitverkehr und 10% auf Urlaubsreisen; es folgt der Berufsverkehr mit rd. 21% und der Geschäftsreiseverkehr mit rd. 12%; auf den Einkauf entfallen 9% und auf den Ausbildungsverkehr 2,5%.

Der weitaus überwiegende Teil des motorisierten Individualverkehrs spielt sich also im Nahverkehrsbereich ab und verweist auf die veränderten Muster der Verstädterung in der Nachkriegszeit: die wachsende Zersiedelung der Landschaft, die Suburbanisierung von Wohnen und Arbeitsplätzen sowie die zunehmende

räumliche Trennung der "Funktionen" Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Kultur, Unterhaltung und Freizeit. Diese räumlichen Nutzungsmuster sind wesentlich bedingt durch den kapitalistischen Bodenmarkt. Ein nicht unbeträchtlicher Teil des dadurch erzeugten Verkehrs läßt sich deshalb angemessen als erzwungene Mobilität kennzeichnen.

Stark relativiert wird die Vorstellung von der enorm gestiegenen persönlichen Bewegungsfreiheit durch die Autogesellschaft auch durch den Befund, daß die Gesamtzahl der Ziele und der Wege pro Person sich innerhalb von 20 Jahren kaum verändert hat. "Sowohl 1960 als auch 1980 wurden im Durchschnitt drei Wege pro Einwohner und Tag zurückgelegt. Verändert haben sich vor allem die Weglängen...und das benutzte Verkehrsmittel. So ist z.B. der Anteil der Wege, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, innerhalb von 20 Jahren um rund 30% gesunken" (Seifried 1990, 19; Wolf 1987, 179; Wolf 1989, 62 ff.).

Der Mythos vom Auto als Symbol und Verkörperung individueller Freiheit enthält jedoch auch einen Wahrheitskern: Das Auto ist jederzeit verfügbar, macht unabhängig von Fahrplänen. Zudem sind manche Fahrziele kaum oder nur mit großem Zeitaufwand mit anderen Verkehrsmitteln zu erreichen. Beigetragen hat dazu die Verringerung des Schienen- und die Mängel des öffentlichen Nahverkehrs; es ist ein Teufelskreis.

3. Die Kosten der Autogesellschaft

Um zu einem fundierten Urteil über den Nutzen der bislang praktizierten Auto-Mobilität zu gelangen, müssen auch die Kosten des motorisierten Individualverkehrs berücksichtigt werden. Dabei stößt man auf ein Phänomen weitreichender gesellschaftlicher Relevanz: Die in unserer Gesellschaft übliche Kostenrechnung verhüllt wie ein Schleier wichtige Aspekte der Realität der Autogesellschaft. Wie in einer Gesellschaft ökonomisch gerechnet wird, ist nicht unabhängig von ihrer Struktur und Form. In einer privatwirtschaftlich organisierten, von dem Imperativ des kurzfristigen privaten Profits gesteuerten kapitalistischen Konkurrenzwirtschaft tendieren zwei Arten von Kosten dazu, aus dem individuellen wie aus dem öffentlichen Bewußtsein verdrängt zu werden: jene gesamtgesellschaftlichen Kosten, die nicht unmittelbar auf den Konten der individuellen oder juristischen Wirtschaftssubjekte erscheinen, und jene Kosten, die auf die zukünftigen Generationen entfallen. Wir leben deshalb in einer Gesellschaft, die, in einer abstrakten gesellschaftstheoretischen Sprache ausgedrückt, durch ein hohes Maß an zweckrationaler Organisation der gesellschaftlichen Teilbereiche und zugleich durch ein beträchtliches Maß an Irrationalität des gesamtgesellschaftlichen Prozesses gekennzeichnet ist. Diese theoretische Einsicht ist von großer Bedeutung für das Verständnis des Zusammenhangs von Ökologie und Gesellschaft.

Die gesellschaftliche Kostenrechnung des motorisierten Individualverkehrs muß deshalb auch die ökologischen und sozialen Folgewirkungen berücksichtigen und in eine gesamtwirtschaftliche Berechnung einbeziehen sowie mit den entsprechenden Kosten anderer Transportmittel vergleichen. Daß dabei das Auto, der Deutschen "liebstes Kind", ausgesprochen häßliche und inhumane Züge offenbart, wird gegenwärtig noch recht zögernd und widerstrebend zur Kenntnis genommen. Wer nicht nach der Devise: "Nach uns die Sintflut" leben will, sollte darum beharrlich immer wieder auf einige höchst unerfreuliche Tatbestände aufmerksam machen.

Aktuell bleibt das Thema Schadstoffemissionen. Durch die stark angestiegenen Verkehrsleistungen ist der Anteil des Straßenverkehrs an den gesamten Stickoxidemissionen, die wesentlich zum Waldsterben und zur Ozonbildung beitragen, von 32% (1966) auf 53% (1986) gestiegen. (Seifried 1990, 15). Durch die Einführung von geregelten Katalysatoren kann zwar bei den Pkws in den 90er Jahren mit

einer Entlastung gerechnet werden; angesichts der stark beschleunigten Zunahme des Straßengüterverkehrs ist jedoch für das kommende Jahrzehnt kaum eine Verringerung der Stickoxidemission zu erwarten. Im Darmstädter Wald, einem Gebiet mit hohem Straßenverkehr, ist nach dem neuen Waldschadensbericht nur noch ein Prozent aller Bäume gesund und die Steigerungsrate der irreversibel kranken und schwergeschädigten Bäume in den letzten drei Jahren stark angestiegen ("Darmstädter Echo" 22.12.1990).

Die langfristig größte Gefahr geht offenbar von den CO₂-Emissionen aus, die entscheidend zum Treibhauseffekt beitragen und damit zu bedrohlichen Klimaveränderungen führen. Da auch der Katalysator die CO₂-Emissionen nicht reduziert, hängt deren Ausmaß vom Energieverbrauch des Straßenverkehrs ab - und von den CO₂-Mengen, die bei der Produktion von Pkws und Lkws erzeugt werden. Trotz effizienterer Motoren ist der tatsächliche durchschnittliche Benzinverbrauch pro 100 km bei den Pkws in den 80er Jahren nur minimal gesunken, von 10,9 l (1978) auf 10,3 l (1988). Bedingt durch die steigenden Verkehrsleistungen im Personen- wie im Güterverkehr hat deshalb auch der Ausstoß an CO₂ zugenommen; stetig erhöht hat sich damit auch der Anteil des Straßenverkehrs an den gesamten CO₂-Emissionen von 8% (1966) auf 15% (1986) (Seifried 1990, 14); er liegt heute wohl bei weit über 20%. Die Schadstoffemissionen des Autos sind um ein Mehrfaches höher als die der Bahn und des öffentlichen Nahverkehrs, noch größer sind die Differenzen beim Gütertransport zwischen Straßen- und Schienenverkehr (Seifried 1990, 51; Wolf 1987, 270 ff.).

Ähnlich fällt der Vergleich beim Flächenverbrauch aus. Bei fließendem Verkehr beansprucht ein Autofahrer im Nahverkehr 5 bis 9 mal mehr Fläche als der Benutzer eines öffentlichen Nahverkehrsmittels; 10 mal so hoch ist bei gleicher Transportleistung der Flächenverbrauch des Autos gegenüber der Bahn im Fernverkehr. Betrachten wir den Güterverkehr, so zeigt sich, daß schwere Lkws gegenüber einem Güterzug einen etwa 15 bis 20 mal höheren Flächenbedarf haben.

Neben den Lärmbelastungen mit ihren negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohnumfeld ist immer wieder an das makabere Kapitel der Verkehrsunfälle zu erinnern. Seit Anfang der 50er Jahre wurden in der Bundesrepublik mehr als eine halbe Million Personen im Straßenverkehr getötet, mehr als 5 Mio wurden schwer, mehr als 10 Mio leicht verletzt. Etwa ein Drittel der Verkehrsoffer sind Fahrradfahrer und Fußgänger, betroffen sind vor allem ältere Menschen und Kinder. Von allen Kindern, die 1986 im Alter von 5 bis 15 Jahren starben, wurden mehr als ein Viertel im Straßenverkehr getötet. Ging in den 70er und 80er Jahren die Zahl der Toten und Schwerverletzten zurück, so ist in den letzten Jahren ein deutlicher Anstieg zu beobachten. (Seifried 1990, 33; Wolf 1987, 286 ff.)

Aus den vorliegenden Forschungsbefunden lassen sich zwei eindeutige Ergebnisse ableiten: Der Preis, den wir für den ungebremsten Marsch in die Auto-gesellschaft zahlen, ist außerordentlich hoch; im Hinblick auf die gesellschaftlichen Kosten schneidet das Auto im Vergleich mit der Bahn und dem öffentlichen Nahverkehr am schlechtesten ab; ähnlich ist das Ergebnis beim Güterfernverkehr.

Kürzlich ist für den Zeitraum von 1965 - 1984 ein Kostenvergleich zwischen dem Straßenverkehrssystem und der Bundesbahn gemacht worden. Er stützt sich allein auf die ausgewiesenen staatlichen Einnahmen und Ausgaben für beide Verkehrssysteme, enthält also nicht die Kosten der Verkehrsunfälle und der Umweltschäden. Nach dieser Berechnung beträgt die aufgelaufene Gesamtschuld der Bundesbahn 1984 etwa 41 Mrd. DM, die des Straßenverkehrs ist mit 76 Mrd. beinahe doppelt so hoch (Wolf 1989, 38 ff.). Das Ergebnis ist völlig konträr zu dem, was in der Öffentlichkeit als Bild vorherrscht. Die Vorstellung von dem großen Schuldenmacher Bundesbahn entsteht deshalb, weil beim Schienenverkehr eine Einheit von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln vorliegt und beides in das Unternehmen Bundesbahn eingebunden ist. Beim Straßenverkehr haben wir hingegen eine strikte Trennung von Verkehrswegen

und Verkehrsmitteln. In der Schweiz ist daraus die Folgerung gezogen worden, auch beim Schienenverkehr diese Trennung zu vollziehen und zwischen den Nutzern der Schienenwege und dem Staat als deren Eigentümer eine Art Leasingvertrag abzuschließen. Das ist sicherlich ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer größeren Chancengleichheit zwischen Straße und Schiene.

Es ist unmöglich, die gesellschaftlichen Kosten des motorisierten Straßenverkehrs exakt in DM zu quantifizieren. Was besagt es, wenn der Wert eines Verkehrstoten heute, "unter rein ökonomischen Aspekten", mit einer Million DM veranschlagt wird? Und wie wäre eine Rationalität zu bewerten, die die möglichen Folgen des Treibhauseffekts allein in ökonomischen Kostenkategorien bewertet? Solche Überlegungen machen nicht nur auf ebenso absurde wie verdrängte Züge der gesellschaftlichen Realität aufmerksam, sie verweisen auch auf die begrenzte Wirksamkeit des Verursacherprinzips; und damit auf die Notwendigkeit, es stärker durch das Vorsorgeprinzip zu ergänzen. Auch wenn es sich um unvollständige Schätzungen handelt, kommt solchen gesamtgesellschaftlichen Kostenrechnungen dennoch eine wichtige Funktion zu: Sie können als ein wirksames gesellschaftspolitisches Früh- bzw. Spätwarnsystem fungieren, weil sie in der Sprache sprechen, die in unserer Gesellschaft am besten verstanden wird, die des Geldes.

Inzwischen liegen verschiedene Schätzungen der jährlichen ungedeckten gesellschaftlichen Kosten des motorisierten Straßenverkehrs vor. Sie unterscheiden sich danach, welche Aspekte einbezogen und wie sie kostenmäßig bewertet werden. Auf den Liter Benzin umgerechnet, werden Preise von 2 bis 6 DM genannt. An der Spitze der Kosten stehen die Verkehrsunfälle, dann folgen die für den Flächenverbrauch, Lärm, Luftverschmutzung und Wasserverseuchung. Darin sind nicht enthalten die möglichen Auswirkungen des Treibhauseffekts und der Meeresverseuchung.

4. Warum ist es zur Vorherrschaft des motorisierten Straßenverkehrs gekommen?

Diese Frage drängt sich auf angesichts des Befundes, daß der Verkehr mittels Pkw und Lkw im Vergleich zum schienengebundenen und öffentlichen Nahverkehr die gesamtgesellschaftlich teuerste und ökologisch schädlichste Transportform ist. Einige Antworten sind in der bisherigen Darstellung schon enthalten: die Formen des Verstädterungsprozesses und die räumlichen Nutzungsmuster; die unmittelbare individuelle Verfügbarkeit und der damit verknüpfte Mythos vom Auto als Symbol individueller Freiheit; die Art und Weise, wie in unserer Gesellschaft ökonomisch gerechnet wird.

Von großer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch der Sachverhalt, daß im Unterschied zur Bahn im Straßenverkehr eine strukturelle Trennung von Verkehrsträger (Straße) und Verkehrsmitteln besteht. Sie begünstigt zweifellos die Externalisierung der Kosten, d.h. die Abwälzung von Kosten auf die gesamte Gesellschaft und auf die zukünftigen Generationen. Sie kommt damit einer unserem Wirtschaftssystem innewohnenden Tendenz entgegen, die Gewinne zu privatisieren und die Kosten zu vergesellschaften (Wolf 1989, 29). Die innere Verwandtschaft dieses Verkehrssystems mit der kapitalistischen Produktionsweise kommt auch darin zum Ausdruck, daß die Produktion der Ware Auto bislang für die Zwecke der Kapitalverwertung besonders geeignet ist. Über eine raffinierte Modellpolitik, die weiß, wie sehr es heute auf die "Verpackung" ankommt, werden die Wunschträume der Konsumenten aufgegriffen und verstärkt und damit die Nachfrage stabilisiert. Daß sich die Lebensdauer eines Autos seit den 50er Jahren kontinuierlich verkürzt hat, ist eine Folge dieser Strategie. Fachleute behaupten jedenfalls, die durchschnittliche Lebensdauer wäre von 14 Jahren Anfang der 50er Jahre auf inzwischen 9 bis 10 Jahre gesunken (Wolf 1987, 206). Ohne Bezug auf die Kapitalverwertungsinteressen läßt sich auch nicht erklären, warum nicht längst ein ökologisch und sozial besser verträgliches Autokonzept realisiert worden ist. Vom "Dinosaurier auf Rädern" schrieb kürzlich der "Spiegel" anlässlich der Besprechung einer Studie über die Zukunft

des Automobils, die der Ökologe Frederic Vester für die Autoindustrie angefertigt hat. Diese hat die Arbeit übrigens über zwei Jahre unter Verschuß gehalten. Lapidar kommentierte der "Spiegel", warum Vester seine Studie an den falschen Adressaten gerichtet hat: Die Lösung von Verkehrsproblemen gehört in einer Marktwirtschaft nicht zu den Aufgaben einer privatwirtschaftlich verfaßten Autoindustrie (1/45 Jhg., 31. Dez. 1990). Die Autotechnologie liefert ein anschauliches Beispiel dafür, wie es gegenwärtig mit dem Verhältnis von Technik und Gesellschaft bestellt ist: "Nicht die Technik ist das Verhängnis, sondern ihre Verfilzung mit den gesellschaftlichen Verhältnissen, von denen sie umklammert wird." Die "Rücksicht auf das Profit- und Herrschaftsinteresse" läßt diejenigen ihrer Potentiale verkümmern, "die von Herrschaft, Zentralismus, Gewalt gegen die Natur sich entfernen und die es wohl auch gestatten würden, viel von dem zu heilen, das wörtlich und bildlich von der Technik beschädigt ist" (Adorno, 1990, 362 f.). Diese Formulierungen stammen aus Adornos berühmten Vortrag von 1968 "Spätkapitalismus oder Industriegesellschaft?"

Der ungebremste Marsch in die Autogesellschaft wurde gestützt durch die geballte ökonomische Macht derjenigen, die an ihrer Erhaltung und Entfaltung interessiert sind. Sie reicht weit über die Autokonzerne hinaus, schließt das Bankkapital ebenso ein wie die Mineralölwirtschaft, die Zulieferindustrie, die Straßenbauunternehmen sowie das Transportgewerbe. Beträchtlich und bekannt sind daher die Möglichkeiten dieser Gruppen, ihre ökonomische Macht zur Beeinflussung der Politik und der Medien einzusetzen; zu fragen ist auch, ob der Wissenschaftsbetrieb davon völlig frei ist.

Zudem hängen heute etwa 4 Mio Arbeitsplätze direkt und indirekt vom Auto ab, die Autoindustrie ist ein entscheidender Pfeiler des wirtschaftlichen Wachstums und des Exports. Orientiert an der Sicherung der Arbeitsplätze und an einem wachsenden Bruttosozialprodukt, bildeten deshalb wohl auch die Gewerkschaften einen Bestandteil der Autokoalition; in neuerer Zeit mehren sich jedoch die Anzeichen für einen Einstellungswandel.

Politische und ökonomische Prozesse setzen sich nur durch, wenn sie von entsprechenden sozialen Kräfteverhältnissen getragen werden. Die Entwicklung zur Autogesellschaft wurde bislang ohne Zweifel von einer mächtigen und breiten sozialen Basis gestützt. Das erklärt die aktive Rolle, die der Staat beim Ausbau des Individualverkehrs gespielt hat. In den vergangenen Jahrzehnten hat die Verkehrspolitik aller Regierungen den Straßenverkehr vor allem durch "einseitige Investitionen" (Seifried 1990, 25) stark begünstigt. Vielleicht hängt das auch damit zusammen, daß die Autogesellschaft in starkem Maße durch Männer repräsentiert wird. Sie besitzen weit häufiger einen Führerschein, legen über 50% der Wege und Fahrten mit dem Auto zurück; bei den Frauen hingegen liegt dieser Anteil bei 20% (Wolf 1989, 37). Die "Autolobby" besteht also nicht nur aus kapitalstarken, sondern auch aus artikulationsstarken und organisationsfähigen Gruppen.

Nur kurz streifen kann ich hier das Thema Auto als Fetisch. Gemeint ist damit, daß das Auto für viele Menschen mehr ist als ein bloßes Transportmittel, es kann auch im psychischen Haushalt eine überwertige Rolle spielen. Zumeist werden dabei unterdrückte Triebregungen auf das Auto projiziert. Wird das Auto etwa zum übermächtigen Symbol für die individuelle Freiheit, so besagt das zugleich, daß die Chancen für Selbstbestimmung und Selbstverwirklichung in anderen Lebensbereichen äußerst gering sind. Das Autofahren erfüllt dann kompensatorische Funktionen. Dieser unbewußte Prozeß wird durch gezielte Werbestrategien verstärkt. Eine andere sozialpsychologische Funktion des Autofahrens besteht darin, daß es nicht selten als Ventil für Frustrationen und Agressionen benutzt wird. Häufig steht der Anlaß in keinem Verhältnis zur Heftigkeit der Reaktion. Konflikte, die in anderen Bereichen ihre Wurzeln haben, werden auf diese Weise umgeleitet und ausgelebt. Schließlich eignet sich der Autoverkehr in besonderem Maße dazu, Klassen- und Schichtunterschiede durch den Wagentyp und die PS-Klasse nicht nur zu demonstrieren sondern auch zu überspielen. Die Autokonzerne greifen mit ihrer Modellpolitik diese kompensatorischen und sekundären Bedürfnisse auf, nehmen sie in Regie

und fixieren sie. Die ökologischen und sozialen Kosten dieser Strategie werden ignoriert, solange der Staat nicht entsprechende Rahmenbedingungen setzt.

Die Autogesellschaft ist also auch in der Psyche vieler Menschen verankert. Die gesellschaftstheoretische Implikation dieser These wiegt schwer, sollte aber dennoch nicht verschwiegen werden. Wir leben nicht nur in gesellschaftlichen Verhältnissen, die selbstzerstörerische Tendenzen zeitigen; zugleich erzeugen die gesellschaftlichen Verhältnisse bei den vergesellschafteten Menschen psychische Potentiale, die sie auch subjektiv an diese Verhältnisse binden. Dieser Teufelskreis ist kein völlig geschlossener Regelkreis. Um ihn zu durchbrechen, muß man ihn jedoch beim Namen nennen.

5. Wie soll es weitergehen?

Die Untersuchungsergebnisse lassen keinen Zweifel daran, wie dringlich ein Umbau der Verkehrsorganisation ist. Vornehmlich darauf zu hoffen, angesichts des absehbaren Infarkts werde der Verkehr an sich selbst ersticken, ist schlicht fahrlässig (Seifried 1990, 9). Trotz zunehmender Staus wächst er ungebrochen. Die Zeit für Lösungen wird hingegen immer knapper. Klimaforscher meinen, jeder Erdbewohner darf jährlich 2 Tonnen Kohlendioxid produzieren, sollen größere Klimaveränderungen vermieden werden. Gegenwärtig erzeugt ein US-Bürger durchschnittlich 25 Tonnen, bei uns sind es 12 und in den Dritte-Welt-Ländern sind es 0,7 Tonnen (Greenpeace-Nachrichten IV/1989); im Bericht der Enquete-Kommission "Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre" werden als energiebedingte CO₂-Emissionen in t pro Kopf für 1986 angegeben: USA 19,7; BRD 11,7; Indien 0,7; China 1,9. Drastische Reduktionen der CO₂-Emissionen sind also objektiv erforderlich und ohne größere Reformen im Verkehrsbereich nicht zu erzielen.

Wo die Ansatzpunkte einer Reform beim Personenverkehr liegen und in welche Richtung sie gehen muß, macht die Analyse des Status quo deutlich. Illusionär erscheint es danach, die Lösung der Probleme primär in rein technischen Maßnahmen zu suchen. Neben den Veränderungen der Fahrzeugtechnik sind eine Verlagerung und Verringerung des Verkehrs unumgänglich; soll, wie die Enquete-Kommission "Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre" fordert, die wirksame Reduktion von CO₂ zum Leitindikator der Verkehrspolitik werden. Eine abrupte Trendwende ist nicht vorstellbar, die erforderlichen Rahmenbedingungen sind nur in einem größeren Zeitraum zu realisieren. Punktuelle, isolierte Einzelmaßnahmen reichen nicht aus; notwendig ist ein abgestimmtes Gesamtkonzept.

Ansatzpunkte und Gestaltungsspielräume für kurzfristige Veränderungen liegen vor allem im Bereich des Stadtverkehrs. Dazu zählen vor allem flächenhafte Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung, Parkplaketten für Anwohner, Einschränkung des Innenstadtverkehrs, eine veränderte Tarifpolitik im öffentlichen Nahverkehr, Förderung der Fahrradfahrer und Fußgänger und Bildung von Fahrgemeinschaften.

Eine wirksame Kurskorrektur verlangt jedoch einschneidende Veränderungen der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen. Gefordert ist zunächst eine Finanzpolitik, die in Form von Öko-Steuern dem Verursacher- und Vorsorgeprinzip energischer Geltung verschafft. Stufenweise sollte der Benzinpreis erhöht werden. Die Finanzpolitik bildet die entscheidende Voraussetzung für eine wirkliche Wende in der Verkehrspolitik. Eine größere Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Nahverkehr sowie eine Verlagerung des Fernverkehrs von der Straße und dem Binnenverkehr auf die Schiene ist ohne enorme Investitionen nicht zu bewerkstelligen. Schließlich zählt zu den langfristigen Aufgaben eine räumliche Strukturpolitik, die die Weglänge im alltäglichen Berufs-, Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr verkürzt.

Eine Veränderung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen ist auch die Voraussetzung dafür, die Autokonzerne zu zwingen, den Pfad einer stärkeren umwelt- und sozialverträglichen Autotechnik einzuschlagen. Wir müssen uns

vom "Einheits-Tourenwagenkonzept" verabschieden, ein "Ökomobil" entwickeln, das wenig Energie verbraucht, flächensparend und ohne Blechkarosserie, mit geringer PS-Zahl und das nur in einem Bahnwaggon auf Ferienreise gehen kann (Vester 1990).

Ein Blick auf die vorherrschende Praxis, den Status quo, macht deutlich, wie weit wir vom Notwendigen, von dem, die Not zu wenden, entfernt sind; signifikanter noch ist die Erkenntnis, wie wenig sich im Grunde bei uns bewegt. Leben wir in einem strukturell reformunfähigen Gesellschaftssystem? Werden wir erst durch ökologische Katastrophen zum Handeln gezwungen, und welche gesellschaftspolitischen Folgen hätte das? Das sind fraglos reale Befürchtungen.

Ich möchte abschließend nur einen Aspekt kurz beleuchten, der in diesem Zusammenhang immer häufiger erwähnt wird: der Ruf nach einer "Akzeptanz"-Forschung. Das Wort ist mißverständlich, klingt für geschärfte Ohren nach Manipulation. Es verweist jedoch auf ein ebenso wichtiges wie prekäres Problem, nämlich auf das bestehende Verhältnis des organisierten Wissenschaftsbetriebes zur politisch-gesellschaftlichen Praxis. Das ist wahrlich ein weites Feld.

Deshalb beschränke ich mich auf ein paar Reflexionen, angeregt durch unsere Studie aus dem Bereich der flächenhaften Verkehrsberuhigung und durch die Beschäftigung mit der Autogesellschaft. Diese wird, wie ich zu zeigen versucht habe, durch ein breites gesellschaftliches Kräfteverhältnis getragen. Akzeptanz für Zukunftskonzepte zu erlangen, bedeutet deshalb zwingend, dieses Kräfteverhältnis zu verändern und eine soziale Basis für die Verwirklichung neuer Wege zu schaffen (Teschner, Topp, Heine, Krause, 1988, 281). Das ist kaum denkbar ohne Fachkompetenz, erfordert jedoch von den gesellschaftlichen Trägern des Fachwissens, sich neuen Praxisformen zu öffnen. Dazu zählt die Bereitschaft, die eigene Tätigkeit in einem größeren gesellschaftlichen Zusammenhang sehen zu lernen; manches von dem, was wir tun, erscheint dann in einem neuen Licht. Durch mehr interdisziplinäre Zusammenarbeit lernen wir nicht nur voneinander, es könnten sich dabei auch unsere blind-verhärteten Denk- und Sichtweisen wandeln. Das einseitig ausgebildete instrumentelle Denken könnte auf diese Weise durch Momente der Selbstbesinnung und Selbstreflexion erweitert und vor allem gebändigt werden.

Wohin eine naturbeherrschende Praxis der "Selbsterhaltung ohne Selbstbesinnung" (Adorno 1990, 19) führt, zeigt anschaulich die Autogesellschaft. Der Wissenschaftsbetrieb selbst wird zunehmend zu einem integralen Moment der blinden gesellschaftlichen Praxis, einer "Produktion um der Produktion willen" (Marx). Die selbstdestruktiven Züge der Autogesellschaft lassen sich als eine stumme Mahnung auch an die Wissenschaftler entziffern; wie es weitergeht, hängt auch davon ab, ob sie ihre gesellschaftliche Warn- und Aufklärungsarbeit bewußter und offensiver wahrnehmen.

Literatur:

Th.W.Adorno, Soziologische Schriften I, Gesammelte Schriften Bd. 8, Frankfurt 1990

→ D.Seifried, Gute Argumente: Verkehr, München 1990 → *ökonomisches Frustrierung*

M.Teschner, H.Topp, Ch.Heine, J.Krause, Bürgerbeteiligung im Rahmen des Modellvorhabens Flächenhafte Verkehrsberuhigung, Forschungsbericht, Kaiserslautern/Darmstadt, 1988

F.Vester, Ausfahrt Zukunft, München 1990

→ W. Wolf, Sackgasse Autogesellschaft, Frankfurt 1989

Ders., Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1989

Dritter Bericht der Enquete-Kommission "Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre", 1990

Anmerkungen zum Forschungsthema "Autonutzung im Stadtverkehr"
aus sozialwissenschaftlicher Sicht.

1. Im Zentrum der gesellschaftstheoretischen Analyse steht die Frage, warum es in den fortgeschrittenen kapitalistischen Industriegesellschaften zur Dominanz des motorisierten Straßenverkehrs ("Auto - Gesellschaft") gekommen ist. Gesellschaftspolitische Brisanz erhielt diese Fragestellung in dem Maße, in dem sich die Vermutung verdichtete, daß der PKW- und LKW-Verkehr im Vergleich zum schienengebundenen und öffentlichen Nahverkehr die gesamtgesellschaftlich teuerste und ökologisch schädlichste Transportform ist. Gesamtgesellschaftlich orientierte Arbeiten untersuchen die Verflechtung dieser Verkehrsorganisation mit den strukturellen und dynamischen Merkmalen unserer Gesellschaftsformationen. Repräsentativ für den Versuch einer umfassenden Gesamtdarstellung ist die Arbeit von Wolf (1987); eine problemorientierte Einführung in den Themenkreis gibt Teschner (1991). Die meisten Arbeiten beziehen sich auf einzelne Aspekte der "Auto - Gesellschaft": Ihre historischen Entstehungsbedingungen; ihre ökonomischen Determinanten sowie ihre Verknüpfung mit der kapitalistischen Produktionsweise; finanz-, verkehrs- und strukturpolitischen Determinanten; ihre ökologischen und sozialen Folgewirkungen sowie die daraus resultierenden gesamtgesellschaftlichen Kosten; die sozialstrukturelle Basis (gesellschaftliche Kräfteverhältnisse) der "Auto-Gesellschaft"; Frauen und Auto; schließlich beschäftigen sich eine Reihe von Arbeiten mit der subjektiven Bedeutung und den sozialpsychologischen Funktionen des Autos ("Fetischcharakter").

2. Aus den eher gesamtgesellschaftlich orientierten Studien läßt sich zunächst fundierter begründen, warum eine Reform der Verkehrsorganisation dringlich ist. Zugleich machen sie deutlich daß eine wirksame Verlagerung und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs nicht zu erreichen ist, ohne eine Veränderung gesellschaftspolitischer Rahmenbedingungen. (Finanz-, Verkehrs- und Strukturpolitik) und das Ziel eines "stadtverträglichen" Verkehrs durch isolierte Konzepte und Strategien nicht zu realisieren ist. Ein integriertes Gesamtkonzept auch auf kommunaler Ebene, dürfte ohne restriktive Maßnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr in seiner Wirkung sehr begrenzt sein. Die Einsicht, daß unsere "Auto-Gesellschaft" durch ein breites gesellschaftliches Kräfteverhältnis getragen wird, macht aber auch deutlich, warum trotz des wachsenden Umweltbewußtseins bislang relativ wenig geschieht; Akzeptanz für Zukunftskonzepte zu erlangen, impliziert deshalb notwendigerweise konflikthafte Veränderungen des Kräfteverhältnisses. In welcher Weise Befunde aus diesem Themenbereich für unsere Arbeitsgruppe direkt von Belang sind, läßt sich wohl erst nach einer weiteren Präzisierung des Forschungsthemas und der Forschungsfragen entscheiden.

3. Die Literaturrecherchen über sozialwissenschaftlich relevante empirische Studien, die sich unmittelbar mit dem Thema Verkehrsverlagerung und Verkehrsmittelwahl im Stadtverkehr befassen, sind noch nicht abgeschlossen. Ein systematischer Überblick über die Zielsetzung, Fragestellung, Ergebnisse und methodischen Probleme ist deshalb noch nicht möglich. Offensichtlich gibt es bislang kaum sozialwissenschaftliche Untersuchungen, die in Form einer Begleitforschung die Wirkungen von bereits praktizierten neuen Konzepten und Strategien zu erfassen versuchen und eine Analyse ihrer Mängel enthalten. Erkenntnisse über die Probleme und begrenzten Wirkungen der isolierten flächenhaften Verkehrsberuhigung liefert die interdisziplinäre Studie von Teschner, Topp, Heine, Krause (1990) über die Bürgerbeteiligung im Rahmen des Modellvorhabens flächenhafte Verkehrsberuhigung. Sie verweist auf die unterschiedliche gruppenspezifische Betroffenheit der Auswirkungen des Verkehrs, die konfligierenden Nutzungsinteressen an Funktion und Gestaltung des Straßenraums und die zugleich - sozialstrukturell bedingten - höchst ungleichen Einfluß - und Machtpotentiale der jeweiligen Nutzungsinteressenten, ihre Nutzungsansprüche im Planungs- und Entscheidungsprozess zur Geltung zu bringen. Eine durchgreifende Verkehrsberuhigung, die nicht nur den "Durchfahrtswiderstand" vergrößern und Unfallgefahren verringern will, sondern darüber hinaus der Verbesserung der Wohnumfeldbedingungen und einer Umverteilung des Straßenraums zugunsten bislang benachteiligter Gruppen stärkere Priorität einräumt, impliziert deshalb notwendig Nutzungs- und Verteilungskonflikte. Die Erfahrungen des Modellvorhabens liefern Belege dafür, wie durch Art und Ausmaß des Einflusses von Allianzen ökonomischer Interessenten eine Reduzierung der ursprünglichen Maßnahmenkonzepte nach Umfang und Zielsetzung erfolgte. Zwei generelle Folgerungen lassen sich aus den Untersuchungsergebnissen ableiten: Eine umfassende flächenhafte Verkehrsberuhigung bedarf, um realisiert zu werden, einer breiteren sozialen Basis (Ansatzpunkte für deren Schaffung werden in der Studie genannt); sie ist zu dem auf ergänzende Maßnahmen angewiesen, die auf eine veränderte Verkehrsmittelwahl abzielen. Zu überprüfen wäre, ob die Aussagen der Studie auch auf andere restriktive Strategien, etwa Parkraumbewirtschaftungskonzepte, zutreffen.

Wichtig für das Thema Verkehrsverlagerung sind zweifellos die Socialdata-Studien, die im Zusammenhang mit der Förderung des ÖPNV in verschiedenen Städten durchgeführt worden sind. Methodische Grundlage ist der "Public Awareness"- Ansatz: Ausgegangen wird von der Prämisse, daß externe Rahmenbedingungen subjektiv wahrgenommen, interpretiert bzw. bewertet werden und erst nach "Durchlauf" dieses subjektiven Filters in individuelles Verhalten umgesetzt werden. Die Untersuchungen erbringen interessante Informationen über wichtige Aspekte des Mobilitätsverhaltens und der PKW-Nutzung sowie über die Determinanten der Verkehrsmittelwahl. Die Daten bilden die Basis für die Abschätzung von Szenarien und Verlagerungspotentialen sowie zur Formulierung von Ansatzpunkten für die Entwicklung langfristiger Marketing-Strategien. Der Stadtverkehr steht bei Befragungen eindeutig an der Spitze der genannten kommunalprobleme erwartet wird eine Zunahme des PKW-Verkehrs,

der zugleich aber auch von der großen Mehrheit der Bevölkerung negativ bewertet wird. Die meisten Menschen sind offenkundig über die ökologischen Auswirkungen des Individualverkehrs informiert: Mehrheitlich wird der "allgemeine, kommunale Nutzen" des ÖPNV betont, der PKW erreicht eine bessere Einschätzung allein bei den Eigenschaften, die den "persönlichen, individuellen Nutzen" betreffen: bequem, praktisch schnell. Eine merkliche Veränderung der Verkehrsmittelwahl ist danach durch mehr Aufklärung primär wohl nicht zu erreichen. Gering erscheinen nach den Umfragedaten überhaupt die Chancen einer freiwilligen individuellen Verhaltensänderung. Der überwiegende Teil der Bevölkerung, so scheint es, verhält sich eher als "systemadäquate" individuelle Nutzungsvermaximierer mit kurzfristigen Zeithorizonten. Eine Reform des Stadtverkehrs wird deshalb in erster Linie durch kollektiv bindende, politische Entscheidungen erwartet. Große Mehrheiten würden im Falle eines Konflikts in der Verkehrsplanung zwischen öffentlichem Verkehr und dem PKW Lösungen zustimmen, die den ÖPNV bevorzugen, auch wenn es zu Nachteilen für den PKW-Verkehr käme. Während Politiker und "Meinungsbildner" die Bereitschaft der Bevölkerung für eine stärkere Förderung des ÖPNV und für PKW-restriktive Maßnahmen unterschätzen, vermutet die Mehrheit der befragten Bürger hingegen bei diesen Gruppen eine PKW-Präferenz. Nach Einschätzung von Socialdata sind größere Verlagerungspotentiale nur zu erzielen, wenn die Förderung des ÖPNV verbunden ist mit einer Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs.

4. Nach dem gegenwärtigen Kenntnisstand erscheint es sinnvoll sich zunächst auf drei Arbeitsschritte zu konzentrieren:

- Tragfähigkeit und Erfolg der Konzepte für eine Verkehrsverlagerung hängen davon ab, inwieweit das Verhalten der Verkehrsteilnehmer berücksichtigt wird und inwieweit es sich in einem gewünschten Sinne beeinflussen läßt (Würdemann, 1990, Seite 616). In einem ersten Schritt sollten deshalb die relevanten Untersuchungsergebnisse über das Mobilitätsverhalten im Stadtverkehr aufbereitet und ausgewertet werden, um daraus Erkenntnisse über die Determinanten der Verkehrsmittelwahl, über mögliche Verlagerungspotentiale und über mögliche Ansatzpunkte für Veränderungsstrategien sowie über deren jeweilige Konfliktpotentiale zu gewinnen; wichtig wären in diesem Zusammenhang auch Städtevergleiche.

- In einem weiteren Schritt sollten Informationen aus Städten gesammelt und unter spezifischen Fragestellungen ausgewertet werden, in denen signifikante Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und zur Beschränkung des MIV praktiziert werden (sofern es dafür in der Bundesrepublik bereits Beispiele gibt).

- Nach dem gegenwärtigen Stand der Argumentation ist eine wirksame Veränderung der Verkehrsmittelwahl ohne Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs kaum denkbar. Andererseits erscheint bei Kommunalpolitikern (und

städtischen Verkehrsplanern?) die Bereitschaft zu solchen restriktiven Maßnahmen gering zu sein. Wichtig wäre es deshalb, durch sorgfältig vorbereitete Experteninterviews genauer und systematischer etwas über Begründungen, Befürchtungen und Einschätzungen zu erfahren, die dieser Zurückhaltung zugrunde liegen.

- Wichtig wäre es schließlich, für eine Präzisierung unseres Forschungsthemas die Forschungsziele, Forschungsleitfragen und Modellvorhaben des neu konzipierten Forschungsfeldes "Städtebau und Verkehr" zu berücksichtigen.

5. Die Literaturrecherchen zum Thema "Fahrerverhalten" sind noch nicht abgeschlossen. Nach der vorliegenden Übersicht lohnt es sich jedoch, die Literatur auszuwerten. Die Auswertung sollte sich an Gesichtspunkten orientieren, die zunächst gemeinsam mit den technischen Fachgebieten erarbeitet werden.

Anmerkungen zum Thema: Auto, Verkehr und Gesellschaft

Wrum es wichtig ist, sich mit dem Thema Auto, Umwelt und Gesellschaft zu beschäftigen, bedarf angesichts der sich zuspitzenden Verkehrsmisere keiner besonderen Begründung. Die entscheidende Frage, um die es dabei geht, läßt sich aus dem Vester-Zitat ableiten, das dem Tagungsprogramm vorangestellt ist: Warum geschieht so wenig, die - länger/ bekannten - ökologisch wie sozial bedrohlichen Fehlentwicklungen im motorisierten Straßenverkehr wirksam zu korrigieren? Was ^{aber} bislang an bewußter Gegensteuerung realisiert wurde, ist gegenüber dem, was eigentlich geändert werden müßte, tatsächlich nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Offenkundig *weist* ^{zu} die Verkehrspolitik besonders starre Züge auf.

Mich interessiert, warum das so ist, warum es zu einer ungebremsten Vorherrschaft des motorisierten Straßenverkehrs gekommen ist. Dazu ist es erforderlich zu untersuchen, wie die dominante Transportform mit grundlegenden Merkmalen unserer Gesellschaftsformation verflochten ist. Eine derartige gesamtgesellschaftliche Betrachtung des Verkehrssystems ist ebenso schwierig wie notwendig. Denn die Erhellung der gesellschaftlichen Wurzeln unserer selbstgemachten Verkehrsmisere ist ein unabdingbarer Bestandteil der von vielen Planern und manchen Politikern geforderten Aufklärungsarbeit. Unter diesem Aspekt und mit dieser Zielsetzung habe ich die knappen, teilweise sehr gedrängten Überlegungen formuliert.

- geschichtl. Aspekt. wie kam es dazu
- mit *was* allgemein
- warum passiert *so*?

in der Welt der letzten 100 Jahre
Sich auf diese Sichtweise einzulassen, fällt uns allen nicht nur
äußerst schwer, sie mobilisiert zugleich tiefeitzende, aggressiv
getönte Abwehrgeisten. Eine solche Betrachtungsweise erzeuge doch
hauptsächlich Ohnmachtgefühle: "Wer eines Elends gewahr wird, wird
elend" (Leithäuser, 1987, 205). Eine ähnliche Reaktion, weit ver-
breitet vor allem unter Experten und reinen Fachmenschen aller
Schattierungen, aber auch unter vielen Politikern, verläuft nach
dem Schema: Gesamtgesellschaftliche ^{sozialwissenschaftliche} Analysen helfen uns nicht wei-
ter, sie blockieren im Gegenteil die praktische Arbeit. Probleme
lassen sich nur lösen, wenn man sie zerhackt, in kleine Teilchen
zerbröselt. Beide Reaktionsweisen beschreiben einigermäßen tref-
fend die vorherrschende politische und wohl auch fachwissenschaft-
liche Praxis des Umgangs mit den Problemen der motorisierten Stras-
senverkehrs; sie haben beide ihre spezifische soziale Logik.

Über die Grenzen dieser Praxis belehrt uns recht drastisch die
aktuelle Situation. Sie läßt sich in einfachen Worten ausdrücken:
Wir wissen, fühlen, vermuten oder befürchten es eigentlich alle,
daß es so nicht weitergehen kann. Zugleich jedoch stellen wir
fest, daß es bislang tatsächlich so weitergeht. Daß es nicht so
weitergehen kann, erfahren wir zunehmend unmittelbarer: Der Ver-
kehr rückt uns immer dichter auf den Leib, im wortwörtlichen Sinne.
Ich kann es mir in diesem Kreis ersparen, detailliert auf die ne-
gativen sozialen und ökologischen Folgewirkungen des motorisierten
Straßenverkehrs einzugehen. Dazu zählen nicht nur die vielen Un-
fallopfer, die Emissionen mit ihren Auswirkungen auf die Gesundheit
der Menschen, das Waldsterben und den doch wohl äußerst bedroh-
lichen Treibhauseffekt, die enorme Energieverschwendung, der mas-
sive Flächenverbrauch mit seiner Stadt- und Landschaftszerstörung
sowie die Lärmbelastungen. Die gesellschaftlichen Kosten der direk-
ten und indirekten Auswirkungen des motorisierten Straßen-
verkehrs werden auf beinahe 150 Mrd. Mark jährlich geschätzt. Zu-
dem sollte uns der kürzliche Krieg am Golf daran erinnern, daß un-
sere Autogesellschaft noch eine weitere höchst explosive Dimension
besitzt. Insgesamt nimmt die gesellschaftliche Gestalt unseres *Wohls*
Wohlstands, und die Automobilität ist Ausdruck und Teil davon,
immer mehr Festungscharakter an. Was Wohlstandsfestung im welt-
weiten Zusammenhang bedeutet, darauf werden wir gegenwärtig in bit-
terer und erschreckender Weise aufmerksam gemacht. In der Tat, so
kann es nicht weitergehen.

Freilich, Anzeichen für eine Trendwende sind bislang kaum zu erkennen. Nach der neuesten Esso-Studie liegt die Sättigungsgrenze für den Pkw-Bestand in den westlichen Bundesländern bei ca. 34 Mio., gegenwärtig sind es knapp 31 Mio., in den östlichen Bundesländern wird die Zahl der Pkws von 6 Mio. auf 9,4 Mio. bis zur Jahrtausendwende zunehmen (FR 21.11.1991). Die Angleichung des Verkehrsverhaltens der neuen Bundesländer an die Modal-Split-Werte der westlichen Bundesländer, die Liberalisierung des EG-Binnenmarktes sowie die finanziellen Eckdaten der gegenwärtigen Verkehrspolitik sprechen eher dafür, daß sich auch die Fahrleistungen im Pkw- und insbesondere im Lkw-Verkehr erhöhen werden. Wie stark sie sich erhöhen, wird wahrscheinlich zunehmend vom Ausmaß der Selbstblockierung des Verkehrssystems abhängen. Wenig optimistisch geraten deshalb auch die Schätzungen über die Minderungspotentiale der Straßenverkehrsemissionen. Erwartet wird eine deutliche Reduzierung der HC-Emissionen, eine mäßige NO_x -Abnahme, aber eine deutliche CO_2 -Zunahme, die als "alarmierend" bezeichnet wird (Schmitz 1991, 7). Das angestrebte Ziel der Bundesregierung, die gesamten CO_2 -Emissionen bis zum Jahr 2000 um 25% zu verringern, dürfte im Straßenverkehr also nicht erreicht werden; gegenwärtig sieht es so aus, daß sich die CO_2 -Werte eher um 25% erhöhen werden. Das paßt wie die Faust aufs Auge zu den jüngsten Meldungen der Klimaforscher. Sie rechnen auch für das Jahr 1991 mit einem Wärmerekord; damit würde sich der seit Beginn der 80er Jahre beobachtete Trend zu einem wärmeren Klima fortsetzen (FR 19.11.91). Kurze Zeit zuvor teilten uns die Ozon-Forscher mit, die Lage sei "extrem ernst". Wie seltsam verkehrt, ja absurd, unsere gesellschaftliche Welt ist, wird deutlich, wenn wir diese Meldungen mit einer weiteren Tendenz unserer Autogesellschaft konfrontieren: Während die Haushalte kleiner werden, werden die Autos eher größer; während die Staus immer länger werden, die durchschnittliche Geschwindigkeit im städtischen Umfeld zwischen 20-25 km/h beträgt, lag die durchschnittliche PS-Leistung neu zugelassener Pkws 1989 bei etwa 85 PS (Seifried 1990, 27).

All das ist schwer zu verstehen, einigermäßen hilflos sprechen wir vom "Autowahn".

Emotional wie intellektuell stellt uns der Umgang mit der aktuellen Situation - mit dem so kann es nicht weitergehen und zugleich feststellen zu müssen, bislang geht es so weiter - vor eine Zerreißprobe. Ohne Zweifel erzeugt die gesellschaftliche Situation massive Ohnmachtsgefühle, die ihr Heil zunächst in der Verdrängung der Realität suchen; und das gesellschaftliche Angebot ablenkenden Spektakels ist ebenso umfangreich wie vielfältig. Aber die verdrängten, aufgestauten Ohnmachtsgefühle verschwinden damit nicht einfach; sie werden offensichtlich zu einem gravierenden, aktuellen gesellschaftspolitischen Problem. Keineswegs ist ausgemacht, daß sie sich vornehmlich in den nicht unverständlichen Formen von Straßenboykotts ausdrücken werden. Unreflektierte, verdrängte und aufgestaute Ohnmachtsgefühle tendieren vielmehr dazu, die Wahrnehmungs- und Denkfähigkeit einzuschränken, lassen uns nach Sündenböcken suchen, führen leicht zur geballten Faust. Soll dem Einhalt geboten werden, so ist es zunächst erforderlich, genaues danach zu fragen, was da eigentlich verdrängt wird und was die gesellschaftlichen Wurzeln der Ohnmachtserfahrungen sind. Denn zwischen Ohnmachtsgefühlen und reflektierter Ohnmacht besteht ein qualitativ bedeutsamer Unterschied. Töpfers Wort von der "Wohlstandslüge" liefert dafür einen Fingerzeig. Läßt es sich doch als ein Versuch deuten, die Dinge möglichst illusionslos beim richtigen Namen zu nennen. Das kann, wie wir wissen, durchaus eine befreiende Wirkung auf uns ausüben.

Bezogen auf die Verkehrsmisere heißt das, nüchtern und beharrlich darauf aufmerksam zu machen, daß es eine Illusion ist zu glauben, der motorisierte Straßenverkehr läßt sich, etwa mit Hilfe technischer Innovation, wirklich noch bewältigen. Erst wenn diese Form von tatsächlicher Ohnmacht reflektiert und ausgesprochen wird, läßt sich die Allmacht des technokratische Banns ein wenig auflösen. Erst dann sind wir freier und fähig, konsequenter über Notwendigkeit und Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung und Verkehrsvermeidung nachzudenken. Allerdings hilft der vergrößerte Instrumentenkoffer nicht viel weiter, solange die politisch-gesellschaftliche Akzeptanz fehlt, die erarbeiteten planungstechnischen Konzepte wirksam in die Praxis umzusetzen. Die Hoffnung allein darauf zu setzen, die Schubkraft der wachsenden Selbstblockade des bestehenden Verkehrssystems würde das schon bewirken, ist ziemlich trügerisch; ebenso die Annahme, wir hätten noch viel Zeit zum "Umsteu-

ern". Verständlich ist deshalb die Forderung nachdenklicher Planer, daß die Arbeit an neuen Strategien und Instrumenten ergänzt werden muß durch eine Aufklärungsarbeit, die sich nicht scheut, die gesellschaftlichen Wurzeln der Verkehrsmisere direkter und unverblümt zu benennen; also dem Verdrängen und dem sozial mächtigen Verdrängementgegenzuwirken.

Am Beginn einer solchen Aufklärungsarbeit hat die Aussage zu stehen, daß das Verkehrselend Ausdruck und wesentlicher Bestandteil der ökologischen Krise ist, diese wiederum als eine Gesellschaftskrise zu begreifen ist. Auf den krisenhaften Charakter unserer gesellschaftlichen Verhältnisse verweisen zwei grundlegende gesellschaftliche Tatsachen. In den fortgeschrittenen kapitalistischen Industriegesellschaften ist der Pkw- und Lkw- Verkehr weitgehend die dominierende Transportform. Die vorherrschende Transportform ist im Vergleich zum schienenengebundenen und öffentlichen Nahverkehr zugleich die ökologisch schädlichste und gesamtgesellschaftlich teuerste. Zudem ist dieses Verkehrssystem, weltweit betrachtet, nicht verallgemeinerungsfähig. Mitte der 80er Jahre kamen auf je 1000 Einwohner in den USA 556 Pkws, in Westeuropa 352, hingegen waren es in Afrika 9 und in China 0,7 (Seifried 1990, 42). Im Bericht der Enquete-Kommission "Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre" werden als energiebedingte CO₂-Emissionen in t pro Kopf der Bevölkerung für 1986 angegeben: USA 19,7; BRD 11,7; Indien 4,7; China 1,9. Klimaforscher meinen, jeder Erdbewohner darf jährlich 2 t Kohlendioxid produzieren, sollten größere Klimaveränderungen vermieden werden (Greenpeace - Nachrichten IV/1989). Solche Zahlenvergleiche demonstrieren eindringlich, daß unser dominantes Verkehrssystem angesichts seines hohen Verbrauchs nicht regenerierbarer Ressourcen und seiner massiven Umweltbelastungen nicht nur nicht verallgemeinerungsfähig ist; wir müssen darüber hinaus zur Kenntnis nehmen, daß wir heute schon auf Kosten des weitaus größeren Teils der Menschheit leben. Ja, wir befinden uns tatsächlich in einer Wohlstandsfestung.

Zentrale Frage: Warum ist es zu dieser ^{Autoren} ungesteuerten Vorherrschaft des motorisierten Straßenverkehrs gekommen; warum nicht früher gegengesteuert, da negative Auswirkungen schon länger bekannt; kurz: warum ist die Verkehrspolitik so konservativ?

Zwei gewichtige Erklärungen (1) Die ökonomische Bedeutung der Autoindustrie und des Lkw-Verkehrs sowie die soziale Macht der Verkehrslobby; (2) das diffuse Täter-Opfer-Schema in der Autogesellschaft.

- (1) Unsere Autos werden in Form von Waren produziert; bei ihrer Produktion geht es nicht primär um ihren Gebrauchswert, sondern um ihren Tauschwert; d.h. aus ihrem Verkauf einen Gewinn zu erzielen. Produktionszweck ist die Kapitalverwertung, aus dem angelegten Geld mehr Geld zu machen; das ist ein grundlegender Tatbestand und keine negative Wertung. Produktion der Ware Auto für Zwecke der Kapitalverwertung bislang besonders geeignet. Über eine raffinierte Modellpolitik läßt sich Nachfrage stabilisieren und lenken; auch die durchschnittliche Lebensdauer eines Autos läßt sich beeinflussen; sie soll von 14 Jahren auf 9 - 10 gesunken sein. Ohne Bezug auf Kapitalverwertungsinteressen auch nicht zu erklären, warum nicht längst ein ökologisch und sozial besser verträgliches Auto-konzept realisiert worden ist. Offensichtlich: zwischen vorherrschendem Verkehrssystem und unserer Produktionsweise besteht eine innere Verwandtschaft. Gilt auch für den Lkw-Verkehr: seine Ausweitung ist einmal Folge der Nachfrageverschiebung zu hochwertigen und zeitkritischen Stückgütern; zum anderen Folge der aufgrund verschärften Konkurrenzdrucks bewirkten Reduktion der Fertigungstiefe und der Lagerhaltung; findet seinen Ausdruck in "rollenden Lagern", begünstigt durch verzerrte Preise des Straßengüterverkehrs (Läpple1991). Schließlich: unsere Autoindustrie samt Anhängseln ein entscheidender Wachstums- und Exportfaktor mit Schwerpunkt auf technisch hochwertige Fahrzeuge - nicht ohne Einfluß auf Tempolimit-Diskussion.

Freilich: ökonomische, technische und politische Prozesse verlaufen nicht im gesellschaftsfreien Raum, können sich nur durchsetzen, wenn sie von entsprechenden gesellschaftlichen Kräfteverhältnissen gestützt werden. Der ungebremste Marsch in die totale Autogesellschaft primär getragen von der geballten ökonomischen Macht derjenigen, die an ihrer Erhaltung und Entfaltung besonders interessiert

Sie reicht weit über die Autokonzerne hinaus, schließt das Bank- und Versicherungskapital ebenso ein wie die Mineralölwirtschaft, die Zulieferindustrie, die Straßenbauunternehmen sowie das Transportgewerbe. Beträchtlich und einigermaßen bekannt sind die Möglichkeiten dieser Kapitalgruppen, ihre ökonomische Macht in verschiedene Formen gesellschaftlichen Einflusses zu transformieren. Wichtige Rolle als Vermittlungsagenturen spielen dabei diverse Verbände, ADAC eingeschlossen. Diese Macht wird effektiv und gezielt eingesetzt; sie bezieht sich nicht nur auf den Bereich der öffentlichen Meinung und der Politik, auch der Wissenschaftsbetrieb ist davon nicht ausgenommen. Es ist nicht falsch, von einer "Allianz von Staat und Autowirtschaft" zu sprechen; aber die Politik ist nicht einfach nur "Erfüllungsgehilfe für Wünsche der Autoindustrie" (ZEIT, 15.11.91). Biedenkopf hat sicherlich recht mit seiner Behauptung, daß viele Politiker im ökonomischen Wachstum "eine notwendige Bedingung für die Regierbarkeit" (ZEIT 26.9.91) sehen. Nicht zufällig sind es vor allem die Wirtschaftsminister, die bei Vorschlägen zur Einschränkung der Autogesellschaft als erste auf die Bremse treten.

Die wachstumspolitische Bedeutung des motorisierten Straßenverkehrs, die Allianz von Staat und ökonomischen ^{Instrumenten} ~~Instrumenten~~ sowie der enorme Einfluß der Autolobby auf das ideologische Klima vermögen eine Reihe von Merkwürdigkeiten und Anomalien der bundesrepublikanischen Autogesellschaft zu erklären: daß wir immer noch kein generelles Tempolimit haben; daß die öffentlichen Verkehrsinvestitionen den Straßenverkehr stark begünstigen; daß der Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr wettbewerbsmäßig strukturell benachteiligt ist, weil beim Schienenverkehr gegenüber dem Straßenverkehr eine Einheit von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln vorliegt und beides in das Unternehmen Bundesbahn eingebunden ist, hingegen beim Straßenverkehr eine strikte Trennung von Verkehrswegen und Verkehrsmitteln besteht; daß damit zugleich eine Externalisierung der Kosten auf die gesamte Gesellschaft gefördert sowie einer unserem Wirtschaftssystem innewohnenden Tendenz entgegengekommen wird, nämlich die Gewinne zu privatisieren und die Kosten möglichst zu vergesellschaften (Wolf 1989, 29); und schließlich daß es bislang nicht möglich war, dem Verursacherprinzip im Straßenverkehr effektiv Geltung zu verschaffen. Solange diese Merkwürdigkeiten und Anomalien weiter bestehen, ist es mit den Chancen einer Verlagerung oder gar einer Verringerung des motorisierten Straßenverkehrs wahrlich schlecht bestellt.

- (2) Eine Sozialstrukturanalyse des Verkehrssystems, die dringend erforderlich ist, bliebe jedoch unvollständig und auf mehr als einem Auge blind, würde sie den Eindruck erwecken, es gäbe hier ein einfaches Täter-Opfer-Schema. Bekanntlich äußern sich die Widersprüche spätbürgerlicher Gesellschaften noch weniger als früher in klaren Klassenfronten. Der ungebremste Marsch in die Autogesellschaft wurde und wird auch getragen durch die Einstellungen und Verhaltensweisen der Autokäufer und Autofahrer. Die Allianz von ökonomischen Interessenten und Politik wäre sonst weitaus brüchiger und weniger mächtig. Festzuhalten ist, das Autofahren macht vielen Menschen Spaß, der private Pkw ist jederzeit verfügbar, macht unabhängig von Fahrplänen. Im Vergleich mit dem öffentlichen Nahverkehr gilt er auch heute noch für viele Menschen als bequem, praktisch, schnell.

Aber die subjektive Beziehung zum Auto ist keineswegs eine zweckrationale; wie manche andere Konsumgüter ist auch das Auto affektiv besetzt, spielt ~~es~~ im psychischen Haushalt die Rolle eines Fetischs. Das ist der analytische Begriff zur Bezeichnung spezifischer Ersatzbefriedigungen. Wird das Auto etwa zum übermächtigen Symbol für den Wunsch nach individueller Freiheit, so besagt das zugleich, daß die Chancen für Selbstbestimmung und Selbstverwirklichung in anderen Lebensbereichen wohl sehr gering sind. Die Psychopathologie des Alltagslebens, die sich markant im Verkehrsverhalten manifestiert, ist ebenso reichhaltig wie buntscheckig. ^{z.B. oder verknüpft}Erinnert sei an die Ventilfunktion des Autofahrens für das Ausagieren unterdrückter Frustrationen und Aggressionen, die in anderen Lebensbereichen ihre Wurzeln haben, also umgelenkte Konflikte sind. Und wie vortrefflich lassen sich durch hierarchisch differenzierte Autotypen wie auch durch das Autofahren ^{an} narzistische Macht-, Überlegenheits-, Erfolgs- und Prestigebedürfnisse demonstrieren - die Ellenbogengesellschaft läßt grüßen. Manche Erscheinungsformen der Automobilität lassen schließlich die Vermutung aufkommen, es fällt uns zunehmend schwerer, es zuhause, in den eigenen vier Wänden, länger auszuhalten. Die Autokonzerne greifen mit ihrer Modellpolitik diese kompensatorischen und sekundären Bedürfnisse auf, nehmen sie in Regie und fixieren sie.

Um die Anomalien unseres Verkehrssystems sowie die unbeweglich starre, konservative Verkehrspolitik zunächst einmal genauer zu begreifen, ist ein geschärfter Blick für diese Erscheinungen und Mechanismen erforderlich. Denn die gesellschaftlichen Verhältnisse,

die das Verkehrssystem und die Verkehrspolitik tragen, sind in zunehmendem Maße auch in der Psyche der Menschen verankert. Wer sich wirksam wehren will gegen das, was unterdrückt und deformiert, muß die gesellschaftlichen Anpassungszwänge treffend und ohne Furcht benennen. Befreiung heißt dann, einen explosiven Teufelskreis zu bekämpfen. Wir leben in gesellschaftlichen Verhältnissen, die selbstzerstörerische Tendenzen zeitigen. Dazu zählen die Praxis einer blinden Naturbeherrschung, einer "Produktion um der Produktion willen" (Marx) und die damit einhergehende Verkehrung von Zweck und Mittel. Und allzu lange schon haben wir uns mit diesem Zustand abgefunden, wenn nicht gar positiv mit ihm identifiziert. Wohin das führt, demonstriert auch der aus den Fugen geratene Verkehr.

Neuerdings häufen sich jedoch die Anzeichen dafür, daß die Lernfähigkeit der vergesellschafteten Individuen nicht völlig verkümmert ist. Die Zahl der Menschen wächst, die sich bewußter mit ihrer eigenen Verkehrsbiographie auseinandersetzen, nicht mehr bedenkenlos das Auto benutzen. Staus und Protestaktionen zwingen auch die Kommunen, sich auf restriktive Maßnahmen einzulassen. Die Konferenz der Umweltminister forderte sogar vorige Woche eine Verbrauchsminderung bei Pkw bis 1994 um 20%, bis 2005 um 50%; für Lkw müsse der Verbrauch bis 2005 um 20% reduziert werden. Die "Automobilindustrie dürfe nicht länger einen Schonraum genießen" (FR 23.11.91). Es ist also durchaus lohnenswert, die kombinierte Strategie von Aufklärungsarbeit und Entwurf alternativer Planungskonzepte energisch fortzusetzen.

Freykott Wenzung