

ZURÜCK ZUR MOBILITÄT!

Hermann Knoflacher

Anstöße zum Umdenken

ueberreuter

Hermann Knoflacher

Zurück zur Mobilität

ueberreuter

Über dieses Buch

„Dieses Buch ist keine Streitschrift gegen das Auto! Auch nicht gegen Fußgänger, die von ihrem Auto gefahren werden und so zu Autofahrern mutieren. Es ist vielmehr ein Aufruf an den Homo sapiens sapiens, den doppelt-weisen Menschen, seinem Titel endlich gerecht zu werden. Hermann Knoflacher schreibt für das Leben und die ihm innewohnende Intelligenz und damit gegen die Dummheit, welche ja bekanntlich nicht das Gegenteil von Intelligenz ist, sondern vielmehr die Tatsache, dass man seine Intelligenz nicht nutzt.

Es besteht also noch Hoffnung.“

Roland Düringer

Inhalt

Vorwort

Ein Beispiel lebendiger Mobilität

Die Kontrolle verloren

Wenn der Zusammenhang verloren geht ...

Der Erkenntnisweg führt immer gegen den Entstehungsweg

Warum sind Pflanzen so erfolgreich?

Erfolgreich trotz geringer physischer Mobilität

Geistige Mobilität und technische Erweiterungen

Keine Zertifizierung für den homo sapiens sapiens

Macht und Mobilität

Die Möglichkeiten geistiger Mobilität

Das Problem: Geistige Mobilität ist beeinflussbar

Meinungsethik statt Verantwortungsethik

Symptombehandlung oder Ursachentherapie

Was Menschen bewegt?

Sein – Haben – Tun – Interagieren

Subventionierte Mobilität

Es gibt Alternativen

Zum aufrechten Gang

Disziplinierung der Menschen

Alleinstellungsmerkmal des Menschen: geistige Mobilität

Das dünne Eis der Zivilisation

Mit geistig Mobilen kann man keine Kriege führen

Siedlungen als Orte hoher Mobilitätsdichte

Städte als Orte geistiger Mobilität

Die Schönheit alter Städte als Folge menschlicher Mobilität

Gebaute geistige Immobilität: Hochhäuser, U-Bahnen, Autobahnen

Von Hotspots zu »No-go-Areas«

Gut Ding braucht Weile

Paradox

»Just-in-time« – ein alter Hut?

Codex Hammurabi

Was man nicht im Kopf hat, muss man in den Beinen haben ...

Fruchtbarer Boden

Nicht mehr begreifbar

Eine Stadt mit 10 Millionen Fahrradfahrern

Eisenbahnen noch ohne Mobilitätsbegriff

Wenn die Begriffe unklar werden

Wegbereiter des Zeitalters der Mobilität

Wohlstand durch technischen Erfolg

Die Macht der Geschwindigkeit

Mobilitätsknotenpunkt Bahnhof

Probleme fördern geistige Mobilität

Gefahr der Umnachtung

Den Boden unter den Füßen verlieren ...

»Mobilität« in den Städten und auf dem Land

Die unsichtbare Hand

Das Wunder müheloser räumlicher Bewegung

Der Geist aus der Flasche im Tank

Wenn das Recht nicht mehr mitkommt

Die Umformung des Wertesystems der Gesellschaft

Die Autogesellschaft – eine eigene Spezies

Von Straßen zu Autobahnen

Leitgröße Geschwindigkeit

Wenn aus Kosten der Nutzen berechnet wird

Wo ist die durch schnelle Mobilität gewonnene Zeit hingekommen?

Die primitive Stadt

Motorisierung als Grundlage der Massenmobilität

Wie sich der Blick verengt

Die Verkehrstechnik: eine Fahrbahnquerschnitts-Sicht

Das System der WC-Spülung

Die Anti-Ingenieure

Mobilität aus Punkten

Einen Schritt zurücktreten ...

Eine teuflische Vorschrift

Drei Grundpfeiler des heutigen Verkehrswesens

Mobilitätsbarrieren ...

Gefängnisse de jure und de facto

Blut an den Händen

Verursacherprinzip

Vorsorgeprinzip

Zurück zur Mobilität

Der Lösungsweg folgt dem Entstehungsweg

Keine Autoabstellplätze in menschlichen Siedlungen

Kameras für die Autos – Augen und Ohren für die Menschen

Anmerkungen

Vorwort

»Mobilität ist Leben.«

Diese Aussage ist sowohl richtig als auch falsch bzw. fehl am Platz.

Sie ist richtig, weil alle Strukturen ihre Existenz der unglaublichen Mobilität der Elementarteilchen verdanken, aus denen sie zusammengesetzt sind.

Sie ist fehl am Platz, wenn damit Automobilität gemeint ist, jene Mobilitätsform, die derzeit global in jeder Minute mehr als zehn Menschenleben zerstört.

»Mobilität« ist ein relativ neuer, häufig gebrauchter und ebenso häufig missbrauchter Begriff. Wenn Begriffe im Sinne von Bausteinen einmal falsch bzw. unpräzise verwendet werden, so darf es nicht wundern, wenn auf ihnen errichtete Gebäude nicht mehr halten, was man sich von ihnen verspricht.

Schnelle und bequeme Verkehrssysteme haben diesem unserem »Zeitalter der Mobilität« ihren Namen gegeben und den Begriff Mobilität auf die Bewegung von Verkehrsmitteln auf Bahnen reduziert.

Im 19. Jahrhundert wurde Mobilität als »Rührigkeit, Beweglichkeit, Mobilmachung oder Mobilisierung, die Überführung militärischer Streitkräfte vom Friedens- auf den Kriegsfuß« definiert, zu jener Zeit also noch auf den Fußgänger bezogen.

Der Begriff »Soziale Mobilität« wurde 1927 von dem Soziologen Piritim Sorokin eingeführt. Mitte des 20. Jahrhunderts findet man unter diesem Begriff noch die Wohnungs- und die geistige Mobilität.

Heute weist das elektronische Nachschlagewerk unter »Mobilität« die räumliche, soziale, die Elektromobilität und die E-Mobilität, E-Mobility oder virtuelle Mobilität auf. Man findet den Begriff in der Astrophysik im Zusammenhang mit der Entstehungstheorie des Universums – dem Big Bang (»Urknall«) – jedoch nicht. Dabei hätte dieser Theorie nach – durch

die Kombination aus extremer Energie und extremer Geschwindigkeit ohne Beschränkung durch Zeit und Raum – ein Maximum an Mobilität stattgefunden. Ein Zustand, der sich mit den heutigen Mobilitätsbemühungen decken würde: unbegrenzt verfügbare Exergie¹ für immer höhere Geschwindigkeiten, die sich Raum und Zeit selber schaffen, gefördert durch Milliarden Steuergelder.

»Smart Mobility« und Elektromobilität, Elektro- oder Hybrid-elektrofahrzeuge mit vollelektrischer Fahrmöglichkeit (»Vollhy-brid«) für individuelle Mobilitätsbedürfnisse sollen bisher nicht zu bewältigende Probleme lösen.

Damit ist die geistige Mobilität aber schon ziemlich erschöpft. So merkt kaum jemand, dass es E-Mobilität schon seit jeher und überall gibt, vor allem im Kopf. Dies hat Ursachen, aber auch Folgen, und zwar positive, wenn sie uns zu Erkenntnissen, bzw. negative, wenn sie uns in Sackgassen oder in den Abgrund der Irrtümer führt.

Für die Zukunft erwartet man weiteres Mobilitätswachstum, schnellere und umweltverträglichere Verkehrsmittel, dadurch kürzere Reisezeiten und damit eine weitere Zunahme der Wahlfreiheit.

In den knapp 50 Jahren meiner Forschungsarbeiten und praktischen Tätigkeiten musste ich – zum Glück erst nach meiner Berufung zum Ordinarius – feststellen, dass nicht nur die Hoffnungen auf die Lösung damaliger Verkehrsprobleme, sondern auch auf die Weiterentwicklung umweltverträglicher Verkehrsmittel bislang enttäuscht wurden. Das Verkehrswesen wurde von den Möglichkeiten der technischen Verkehrsmittel so überrollt, dass die allgemeine Begeisterung für diese jedes kritische Denken, genau genommen jedes Denken überhaupt, verhinderte.

Mobilität, früher ein Problemlöser, ist heute zu einem Problemerzeuger geworden. Alle bisherigen Ansätze, den Problemen beizukommen, scheitern, weil man nicht die Ursachen, sondern die Symptome behandelt, und das noch so, dass die Therapie die Krankheit noch verschlimmert. Obwohl sich zunehmend deutlicher abzeichnet hat, dass die komplexe »Mobilitätsmaschine« auf falschen Grundannahmen basiert, findet kein

Paradigmenwechsel statt. Doch genau dieser steht an, wenn die Voraussagen herrschender Theorien, durch Hilfhypothesen, besser gesagt durch Ausreden gestützt, nicht mehr ausreichen, um die Widersprüche zu erklären.

Jenseits dieser Sackgasse jedoch, in die die Mobilität geraten ist, gibt es heute nicht nur einen praktisch erprobten, sondern auch schon einen theoretisch gangbaren Weg »zurück zur Mobilität«, der Natur, Menschen und Wirtschaft nicht mit noch mehr Kohle, Erdöl, Kern- und auch Solarenergie zerstört, sondern der die gewaltigen Ressourcen geistiger Energien aus ihrer Umklammerung befreien kann.

Ich danke meiner Frau, meinen Kollegen und meinen Freunden, die mich in der Zeit, in der ich dieses Buch geschrieben habe, unterstützten, mir halfen, manch eine Unklarheit auszuräumen, und mir mit Nachsicht zur Seite standen.

Weiters danke ich Frau Mag^a Wagerer vom Ueberreuter Verlag, die mich zu diesem Buch angeregt hat, und Frau Mag^a Ballauff für das wertvolle Lektorat.

Wien, im Februar 2013

Hermann Knoflacher

Ein Beispiel lebendiger Mobilität

Futterkästchen für Eichkätzchen haben einen nach oben aufklappbaren Deckel. Vorne sieht man durch eine Glasscheibe die begehrten Nüsse. Zwischen oberem Rand und Deckel ist ein schmaler Streifen offen. Erfahrene Eichkätzchen haben kein Problem, an das Futter zu gelangen. Was aber macht ein Junges, dem dies noch unbekannt ist?

Ende November beobachtete ich solch ein junges Eichkätzchen, das in meinem Garten vor einem Futterkästchen saß. Es schnupperte an dem Rand entlang und versuchte zunächst, das Kästchen seitlich zu öffnen, was sich jedoch als unlösbar herausstellte. Dann versuchte es, den Deckel von oben zu öffnen, indem es sich draufsetzte. Was natürlich ebenso wenig zum gewünschten Ergebnis führte. Schließlich sprang es vom Futterhäuschen auf die etwa anderthalb Meter weit entfernten Äste, um sich die Sache aus der Ferne anzusehen. Es hüpfte zuerst auf den linken, dann auf den rechten Ast. Seine Vorgehensweise erinnerte an Maler, die einige Schritte von ihrer Staffelei weggehen, um Abstand zu ihrem Werk zu gewinnen. Und tatsächlich: Es dauerte nur wenige Minuten, bis das Eichkätzchen erkannte, dass die Lösung am oberen Rand liegen musste und dass der Deckel so aufging. Es zwängte seine Pfote in den Spalt und anschließend sein ganzes Vorderteil – und es hatte das Problem gelöst.

Einmal geistig mobil, ersparte es sich ab diesem Moment für immer unsinnige physische Mobilität.

Diese Zufallsbeobachtung veranschaulicht das Wechselspiel zwischen geistiger und physischer Mobilität, wenn es darum geht, ein Problem zu lösen – aber nicht nur das. Denn anstatt sich in das unmittelbar vor ihm liegende Fachgebiet zu verböhnen, um »mit dem Kopf durch die Glasscheibe« zu kommen, entfernte sich das Eichkätzchen vom Gegenstand seiner Begierde – sozusagen von seinem engeren Fachgebiet, das ihm Probleme bereitete –, um es mit dem nötigen Abstand in

Augenschein zu nehmen und festzustellen, was es falsch machte. Eine beachtliche Leistung, wenn man sein Vorgehen mit dem vieler Fachexperten vergleicht.

Das Eichkätzchen hat im Kleinen praktiziert, was im Großen stattfindet: Mängel der geistigen Mobilität – das Nichtdurchschauen des Systems – mussten durch physische Mobilität – Sprünge auf die weiter entfernten Äste – kompensiert werden. Das Eichkätzchen brauchte nur wenige Minuten, um dieses neue System erfolgreich zu beherrschen, im Verkehrswesen jedoch dauert dies Jahrzehnte bis Jahrhunderte. Dafür gibt es Gründe. Hätte das Eichkätzchen seine Körperkraft mittels einer Maschine auf das Tausendfache vergrößert, so wäre das Futterhäuschen zertrümmert worden und das Eichkätzchen hätte nichts dazugelernt.

Die Kontrolle verloren

»Ich habe die Kontrolle über mein Fahrzeug nicht verloren, weil ich die ganze Zeit das Lenkrad fest in der Hand hielt!«

Dies gab ein Autofahrer zu Protokoll, der nach einem Überschlag und einer 300 Meter langen Rutschfahrt auf dem Autodach durch einen Bahndurchlass hindurch auf dem Acker landete.

Die geistige Verfassung unserer automobilen Gesellschaft kann man kaum besser beschreiben. Mit Technik und neuen Energiequellen werde man, so wird behauptet, sich abzeichnende Holperstrecken wie bisher überwinden, und das umso besser, je mehr Informationstechnologie in die Verkehrsmittel gepackt wird. Solche und ähnliche Versprechen hört man seit über einem halben Jahrhundert, eingelöst wurden sie nicht. Je mehr man sich bemühte, desto größer und unlösbarer wurden nicht nur die Verkehrsprobleme, sondern auch die Finanzlage der Kommunen und Länder, die Lärm- und Abgasprobleme, abgesehen von den Auswirkungen auf die Sozialsysteme und die Umwelt. Während CO₂-Emissionen aus den Haushalten und der Industrie seit Jahren rückläufig sind, steigen sie im Mobilitätssektor weiterhin an. Dies sind Indizien dafür, dass man – entgegen allen Zielsetzungen und Maßnahmen – die Kontrolle über die Entwicklung verloren hat.

Schon die Formulierung »Ich fahre mit dem Auto« ist eine Verdrehung der Tatsachen. Denn tatsächlich fährt das Auto – durch eine mit Treibstoff angetriebene Maschine – mit mir, und zwar nicht einmal immer dorthin, wohin ich will, sondern dorthin, wo ich einen Abstellplatz für das Auto finde, den ich in der Regel obendrein bezahlen muss. Auch den Treibstoff für das Auto muss ich kaufen.

Die Kontrolle kann auch durch noch so gut gemeinte Kurse für »Mobilitätsbeauftragte« oder geförderte »Transport Learning«-Aktivitäten offensichtlich nicht gewonnen werden. Die dem System

inhärente Eigendynamik ist stärker, weil man sie nicht in den Griff bekommt, sie nicht »begreift«. Wir waren zwar in der Lage, die Geschwindigkeit der Mobilität von Personen, Gütern und Nachrichten durch ständige Beschleunigung zu erhöhen, nicht aber dazu, sie verantwortungsvoll zu beherrschen. Nicht nur die zahllosen Verkehrstoten, sondern auch die Schäden, die das Finanzsystem anrichtet, beweisen das. Über ein Jahrhundert gewachsene Sozialsysteme werden zerstört und auch die Folgen für die Umwelt und das Klima können nicht mehr geleugnet werden. Wie beim Zauberlehrling überfluten die Autos die Städte und das Land. Ganze Kulturen und wirtschaftliche Strukturen gehen in dieser Mobilität unter.

Wenn der Zusammenhang verloren geht ...

... zerfällt die Struktur, die physische ebenso wie die geistige. Das System macht sich selbstständig, so wie auch das der technischen Mobilität.

Erklärungen dafür könnten sein:

- Das technische Verkehrssystem ist der Gesellschaft »passiert«, ohne dass sie darauf vorbereitet war.
- Um mit den Kräften der Maschinen ohne Hirn, angetrieben durch fossile Energie, fertigzuwerden, wurden Behauptungen aufgestellt. Diese tradierte man ungeprüft einfach weiter, sobald sie als allgemein akzeptiert galten.
- Fundierte Grundlagen standen für den Umgang mit dieser neuen technischen Mobilität nicht zur Verfügung. Man extrapolierte individuelle und historische Erfahrungen bedenkenlos auf ein bisher nicht bekanntes System, ohne etwaige Folgen in Betracht zu ziehen.
- Das Wunder der mühelos schnellen Fortbewegung erzeugte Mythen wie etwa »Wachstum der Mobilität«, »Zeitgewinn durch Geschwindigkeitserhöhung«, »Freiheit der Verkehrsmittel«. Dadurch wiederum entstanden Dogmen in der Lehre aller Verkehrsdisziplinen und der Verkehrspolitik.
- Die überzeugenden Erfolge technischer Verkehrsmittel in der und für die Industrie, die Kriegsführung und – dank billiger fossiler Energie – auch für die Menschen, die sich motorisieren konnten, ließen keine Zweifel an der Richtigkeit ihres Einsatzes aufkommen.
- Der Mensch, die »Krone der Schöpfung«, setzte hier wie in kaum einem anderen Gebiet die Evolution mit technischen Mitteln erfolgreich fort. Alles schien technisch machbar zu sein.
- Teile der »überlebenden« Wirtschaft eliminierten mit diesem Verkehrssystem mühelos ihre frühere Konkurrenz und entwickelten