

20. BUVKO : Erfurt 13. März 2015

Beitrag von Professor John Whitelegg, Stockholm Environment Institute, University of York

Kritik des Mobilitätsparadigmas und die Zukunft der Stadt

Mein kurzer Beitrag zu einer alten und wichtigen Debatte zielt darauf ab, das Mobilitätsparadigma abzuschaffen und durch einen intelligenteren, ethisch vertretbaren, gesundheitsorientierten und ökonomisch sinnvollen Begriff zu ersetzen, der den Menschen in den Fokus rückt. Das Mobilitätsparadigma ist ein globales Phänomen. Man könnte darüber streiten, ob es in Deutschland oder in Großbritannien seinen Ursprung hat, aber es ist nicht von Belang. Es geht um die unwidersprochene Annahme, dass die Möglichkeit immer weiter und schneller zu reisen – und dabei in einem große Energiemengen verbrauchenden Gefäß eingesperrt zu sein – etwas ausgesprochen Positives ist, mit positiven Auswirkungen auf die Wirtschaft und die Entwicklung einer menschlichen Gesellschaft an sich. Dies ist nämlich schlicht falsch.

Ich möchte dafür eintreten, dieses Mobilitätsparadigma abzuschaffen und es durch etwas zu ersetzen, das sowohl auf der globalen als auf der lokalen Ebene allen Gesellschaftsschichten Vorteile bietet und Nachteile minimiert. Um in der Begrifflichkeit zu bleiben, wird im Folgenden vom Erreichbarkeitsparadigma gesprochen.

In den Staaten der westlichen Welt wird das Mobilitätsparadigma als eine Kernkomponente moderner Politik verstanden. Es ist fest verankert in den meisten Aspekte von öffentlichen Entscheidungsprozessen, in Budgetfragen und in der öffentlichen Meinung. Jeder Staat hat eine eigene „Wunschliste“ mit Projekten zur Mobilitätssteigerung. Dazu gehören Straßenausbau, neue Flughäfen, neue Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken und starke finanzielle Anreize für Investitionen, die mehr Mobilität versprechen. Mobilität als Begriff ist unanfechtbar geworden. Mehr Mobilität klingt einfach „gut“. Die Liste der damit assoziierten Versprechen ist in der Tat sehr lang; wir alle sind freier, können mehr Orte aufsuchen, können das Wohnen und Arbeiten flexibel und unabhängig voneinander gestalten, haben eine größere Auswahl an Schulen, Krankenhäusern etc., können unseren Wohnort unabhängig der zurückzulegenden Entfernungen aussuchen.

Dem Ruf nach mehr Mobilität entgegenzutreten wird nie einfach sein, man kann allerdings damit anfangen, die extrem negativen Konsequenzen von wachsender Mobilität aufzuzeigen. So wird das Mobilitätswachstum mit einem enormen Anteil an öffentlichen Geldern unterstützt, es gibt eine Schieflage bei den Profiteuren dieser Ausgaben. Denn für viele Menschen in allen Gesellschaften (die Armen, die Alten, die Jungen, Menschen mit Behinderung) sind diese Ausgaben nicht ausreichend um auch nur die Grundbedürfnisse zu decken. Die Ausgaben kommen denen zugute, die häufig ein Auto benutzen, die schnell und kostenintensiv mit den Hochgeschwindigkeitszug oder dem Flugzeug reisen wollen. Es werden also diejenigen benachteiligt, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad einen nahgelegenen Ort aufsuchen oder einfach nur in einer Umgebung leben

wollen, die nicht durch Schadstoffe oder Lärm belastet ist, und in der man nicht einem ständigen Risiko schwerer oder tödlicher Unfälle ausgesetzt ist.

Es gibt viele Alternativen zur Hochgeschwindigkeitswelt. Die Hauptaufgabe sehe ich darin, den Begriff der Mobilität durch den Begriff der Erreichbarkeit zu ersetzen. Alternativen sind bereits von anderen Disziplinen aufgezeigt worden, etwa in der Architektur (Gehl, 2010), in der Sozialkritik (Ilich, 1974 und Honore, 2005), in der Politik (Sachs, 1993). Holzapfel (2011) hat im Detail die Verbindungen zwischen Stadtplanung und Verkehr erforscht und durch eine historische und kulturelle Analyse aufgezeigt, warum die Entwicklung „falsch“ gelaufen ist und wie neugestaltet werden können, um hochwertige Wohnumgebungen zu schaffen. Die Alternativen zu Mobilität reduzieren oder beseitigen nicht einfach die negativen Folgen des jahrelangen Anstieges der Mobilität. Sie bemühen sich vielmehr um ein völlig neues politisches, ökonomisches und soziales System, das verträglicher ist, das gemeinschaftliche Leben unterstützt statt es zu unterbinden und das Menschen mehr Wert beimisst als der Möglichkeit sich möglichst viel in einem Gefährt fortzubewegen. Die Essenz dieser fundamentalen Veränderung ist von Sachs (1993) auf die „Vier Lektionen“ konzentriert worden, die als „Weg zum guten Leben“ beschrieben werden.

- Entschleunigung oder die Entdeckung der Gemächlichkeit
- Entflechtung und die Renaissance der Orte
- Entkommerzialisierung oder Ausschau nach den "Commons"
- Entrümpelung oder die Eleganz der Einfachheit

Zusammengefasst bedeutet der Paradigmenwechsel also: Nötig ist eine hohe Qualität für Gehen, Radfahren und die Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Dies ermöglicht und garantiert allen Einkommensgruppen und allen Bevölkerungsschichten gesunde Lebensbedingungen. Das Mobilitätsparadigma sollte durch ein Erreichbarkeitsparadigma ersetzt werden, das zu Fuß-Gehen, Radfahren, die Benutzung des öffentlichen Verkehrs ermöglicht und garantiert. Das Erreichbarkeitsparadigma erfordert ein Umdenken, eine Umverteilung der Mittelzuwendungen und einen starken Impuls zur Durchsetzung sozialer Gerechtigkeit – etwas, das in den meisten Staaten nicht gegeben ist. Das neue Paradigma führt dazu, dass Menschen im Alltag mehr Ziele einfacher erreichen können.

Das neue Paradigma zeigt, dass Entfernung kein Gebrauchsgut ist, von dem wir stets mehr und mehr produzieren sollten. Es macht klar, dass die Entfernungen, die wir zurücklegen, nicht dazu beitragen, die Lebensqualität zu steigern oder uns Zufriedenheit, Glück, Gesundheit oder eine bessere Gemeinschaft zu beschern. Wir könnten ein wesentlich befriedigenderes und produktiveres Leben in solidarischen Gemeinschaften führen, mit wesentlich kürzeren Entfernungen. Genau dies ist das Ziel der Beseitigung des Mobilitätsbegriffes (das Überwinden von Entfernungen) und das Ersetzen dessen durch den Erreichbarkeitsbegriff (mehr Ziele können mit geringerem zeitlichen und finanziellen Aufwand sowie geringeren Umweltbeeinträchtigungen).

Diese Wertetransformation braucht eine neue Weltanschauung und eine Vision von der Welt, die wir gestalten wollen. Als Ausgangspunkt schlage ich vor, drei Sachverhalte zu präzisieren, die wir minimieren und zwei, die wir maximieren wollen:

Minimieren wollen wir:

- Luftverschmutzung in den Städten - auf Null
- Treibhausgasemission im Verkehr - auf Null
- Verkehrstote und im Verkehr schwer Verletzte - auf Null

Maximieren wollen wir:

- Den Anteil des Umweltverbundes an allen zurückgelegten Wegen.
- Das Raumpotential zur Bewegung in einer ruhigen, sicheren und angenehmen Umgebung für Kinder und Ältere.

Quellen:

Gehl, J. (2010) Cities for People, Island Press

Holzapfel, H. (2011) Urbanismus und Verkehr, Vieweg+Teubner

Honore, C. (2005) In praise of slow: how a worldwide movement is challenging the cult of speed, Orion

Illich, I. (1974) Energy and equity, Marion Boyars, London

Sachs, W. (1993) Die vier E's: Merkposten für einen maßvollen Wirtschaftsstil. In Politische Ökologie 11 (33), München; zitiert in Schneidewind, U. und Zahrnt, A. (2014), Oekom Verlag, München