

Ökologie

Ein entschiedenes Nein zur Autogesellschaft

Von Daniel Berger | 27. Oktober 2015

Kein Produkt prägt heute unser Leben mehr als das Auto. Ja die konkreten Ausformungen der kapitalistischen Gesellschaftsordnung sind von der Existenz der Autoindustrie – und aller mit ihr verbundenen Bedingungen und Strukturen (von der Ölindustrie und den darum geführten Kriegen bis zum Städtebau) – so stark beherrscht, dass wir von einer Autogesellschaft sprechen müssen. Sie bestimmt ganz wesentlich die Gestaltung aller Lebensbereiche, auch wenn wir uns dessen im Alltagsleben gar nicht immer bewusst sind. Dies geht so weit, dass mensch sich kaum noch eine Alternative vorstellen kann. Viel zu unwiderruflich oder „naturegeben“ erscheinen diese Strukturen den Menschen, auch denen, die auf die Autogesellschaft fluchen.

Was in unsrer Gesellschaft vordergründig als ideologische Fixierung auf das Auto (Pkw) erscheinen mag, ist in Wirklichkeit nur die Anpassung an die sehr materiellen kapitalistischen Verhältnisse, wie sie sich im Verlauf des 20. Jahrhunderts herausgebildet haben. Wer die volle Tragweite der Autogesellschaft erfassen will, muss zunächst die stoffliche Transformation des Kapitalismus im 20. Jahrhundert zur Kenntnis nehmen. Winfried Wolf gebührt das Verdienst, dies an Hand umfangreicher Untersuchungen dargelegt zu haben, vor allem mit seinem Standardwerk „Eisenbahn und Autowahn“, Hamburg (Rasch und Röhring) 1987¹. Sie seien den interessierten LeserInnen wärmstens empfohlen.

Die Interessen, die sich seit den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts mit der Pkw-, Lkw- und Flugzeugindustrie durchsetzten, hatten weitreichende Folgen:

- Die gesamtgesellschaftlichen Kosten für Mobilität stiegen damit gewaltig. Gemeinschaftlich zu nutzende Verkehrsmittel hätten unvergleichlich weniger gekostet. Aber nur so war eine maximale Kapitalverwertung möglich, denn wenn (fast) jede@ ein Auto kaufen muss, um mobil zu werden oder zu bleiben, dann müssen viel größere Mengen Blech, Plastik Straßenbelag usw. verarbeitet werden.
- Der daraus sich ergebende Drang zur Sicherung „eigener“ Ölquellen hat allemal kriegstreibende Wirkung.
- Die Umweltschäden haben sich damit potenziert.
- Desgleichen die Zahl der Verkehrstoten.
- Der Autoverkehr (mit all seinen Nebenwirkungen) ist eine Hauptursache für „Die Unwirtlichkeit unsrer Städte“².
- Speziell die Auswirkungen der Verlärmung der Städte und des ganzen Landes durch den Autoverkehr werden immer wieder unterschätzt.

Der Autogesellschaft ist ganz gewiss nicht mit ideologischen Kampagnen gegen „des Deutschen liebste Kind“ oder mit Appellen zu einem individuellen Beitrag „Auto stehen lassen“ beizukommen. Es geht um gewaltig viel mehr als um „weniger Auto fahren“. Grundlegende Strukturen müssen umgestoßen werden.

Die Autogesellschaft steuert ins Chaos

Heute werden mehr als 90% der gesellschaftlichen Transportleistung auf der Straße abgewickelt. Aber selbst nach kapitalistischen Maßstäben wäre eine Weiterentwicklung der Bahn und ein umfassender Ausbau des Öffentlichen Personen Nahverkehrs (ÖPNV) möglich gewesen. Das hätte allerdings dem Kapital im Verlauf der letzten 50 Jahre weltweit (in den Metropolen seit 70 Jahren und speziell in den USA seit 100 Jahren) bedeutend weniger Profite eingebracht.

Aus gesellschaftlichen Gründen – also aus Gründen des tatsächlichen Wohls der Mehrheit der Menschen – wäre die Entwicklung gemeinschaftlicher Transportmittel das Sinnvollste gewesen. Aber gewaltige gesellschaftliche Mittel wurden umgeleitet, um mit riesigen staatlichen Investitionen der privatwirtschaftlich profitierenden Auto- und Ölindustrie die Voraussetzungen für das Niederkonkurrieren der Bahn und die Durchsetzung des motorisierten Individualverkehrs zu ermöglichen.

Das Ergebnis heute ist nicht nur eine völlige Abhängigkeit der Menschen von den Strukturen der Autogesellschaft. Aufgrund leerer öffentlicher Kassen (und teilweise schon aus schieren Platzgründen) können gar nicht mehr so viele Straßen gebaut werden, wie es die ständig steigende Verkehrsleistung für die Autogesellschaft erfordern würde. Da helfen auch keine Verkehrsleitsysteme, sie werden nur zunehmend zu einem schlechten Witz. Das Ergebnis ist eine wachsende Verstopfung der Straßen und ein Verlust an verlässlicher Mobilität, v. a. ein Verlust an Zeit und Lebensqualität auf den unterschiedlichsten Ebenen.

Doch werfen wir zunächst einen kurzen Blick auf die Gründe für die Durchsetzung der Automobilindustrie und des Straßenverkehrs.³:

1. Der Automobilverkehr ermöglicht es dem Kapital in idealer Form, den Verkehrsträger (hier die Straße) vom Fahrzeug zu trennen. Die großen Investitionen – also der Straßenbau und alles, was damit zusammenhängt – wurden der Gesellschaft aufgeladen, der Profit durch den Verkauf von Pkw und Lkw sowie der Erdölprodukte blieb fest in den Händen des Kapitals. Würde dies auch bei der Bahn so umgesetzt, wäre sie sogar heute noch – nach jahrzehntelanger Vernachlässigung – wirtschaftlicher als der Straßenverkehr. Nach einer Berechnung des Verkehrsministeriums der Volksrepublik Polen von 1978 kommt der städtische Pkw-Verkehr die Gesellschaft ca. 35-mal teurer als der mit Straßenbahnen. Nicht grundlegend anders sind die Relationen bei uns, jedenfalls dann, wenn tatsächlich alle Kosten von den Verkehrswegen bis zu den Unfallkosten (Krankenhausaufenthalte etc.) mitgerechnet werden.
2. Die erforderlichen Investitionen in den Verkehrsträger Bahn sind so groß, dass ein privater Betreiber sie nicht leisten kann. Er kann sich bestenfalls ein paar Rosinen rauspicken, denn die Kosten für den Bau von Bahnlinien (Bahnhöfen etc.) müssen über 50 und mehr Jahre abgeschrieben werden, was der Maxime nach kurzfristiger Realisierung des Mehrwerts (d. h. seine Umwandlung in Profit) völlig widerspricht.
3. Im Gegensatz dazu gelang es der Automobilindustrie die Regierenden (fast) in aller Welt davon zu überzeugen, dass aus gesellschaftlichen Mitteln die Infrastruktur für den Individualverkehr bereitgestellt wurde. Mehr noch: Auch und gerade der Lastverkehr wurde in den vergangenen 60 Jahren in Europa (und schon seit den 20er Jahren in den USA) mit gesellschaftlichen Mitteln (über den Bau der entsprechenden Verkehrswege) auf die Straße gebracht und damit die Bahn in einem wesentlichen Bereich niederkonkurriert. Dabei sind gerade die Lkw zu über 95% für die Straßenschäden verantwortlich. Rechnet mensch alle Investitionen zusammen (vor allem den Straßenbau mit all seinen Folgekosten) so kommen wir auf folgende Summen: Vom 1.1.1965 bis 1984 beliefen sich die Bahnkosten auf 41 Mrd. DM, beim Straßenbau waren es 76 Mrd. (Der Spiegel schreibt dazu: „Doch auch dies ist nur eine höchst unvollständige Rechnung...“)

Trotz der vollkommen verzerrten Ausgangsbedingungen deckt der Bahngüterverkehr heute 66% der Wegekosten, der Straßengütertransport nur 64%. Wäre die Bahn nicht – im Gegensatz zum Straßenverkehr – gezwungen, für ihre Investitionsmittel teure Kredite aufzunehmen und dafür jährlich allein ca. 1 Mrd. € Kapitaldienst (Zins und Tilgung) zu leisten, sähe es mit den Kostenrelationen noch ganz anders aus.

Rechnet man wirklich alles ein, so war der Kostendeckungsgrad beim Gütertransport auf der Straße Ende der 80er Jahre gerade mal bei 15% und ist seitdem noch weiter gesunken. Erst mit der Lkw-Maut ist er wieder ein wenig angestiegen.

Am extremsten ist die Verzerrung beim Flugverkehr. Obwohl dieser vom Energieverbrauch her am ineffizientesten und ökologisch am verheerendsten ist, wird Kerosin nicht besteuert (die Bahn zahlt die vollen Energiepreise + Mehrwertsteuer).

4. Am unmittelbarsten ist die Benachteiligung der Bahn – bzw. des gesamten Gemeinschaftsverkehrs – beim Streckennetz und der Fahrplandichte und somit bei der Verfügbarkeit für die Menschen. Seit dem II. Weltkrieg wurde das Streckennetz der Bahn drastisch reduziert, 1986 umfasste es bereits weniger als 30 000 km, heute sind es nur noch ca. 20 000 km.⁴

Von 1950 – 1986 wurden 140 000 km Straßen gebaut. 1979 waren es insgesamt schon 469 000 km. Jährlich kommen ca. 1000 km hinzu. Auch das ist – neben der staatlichen Bezuschussung des Straßenverkehrs – ein wesentlicher Grund dafür, dass der Güterverkehr so drastisch von der Bahn auf die Straße verlagert wird. (Schon 1993 wurden 238 Mrd. tkm auf der Straße befördert, gegenüber 66 Mrd. tkm auf der Bahn).

Die gesamtgesellschaftlichen Kosten des Straßenverkehrs

Listet mensch die gesamten Kosten auf, die der Straßenverkehr (nicht zu verwechseln mit den Gesamtkosten der Autogesellschaft) tatsächlich verursacht, die aber zum großen Teil auf die Gesamtgesellschaft abgewälzt werden, so kommt mensch zu gewaltigen Summen. Viele Aspekte werden gemeinhin gar nicht erkannt oder sie werden bewusst verdrängt, bzw. von den Profiteuren der Autogesellschaft gelehnt. Einiges davon ist nicht in Euro und Cent bezifferbar:

Bedenkt mensch, dass ein Auto im Schnitt nur mit 1,2 Personen besetzt ist, bedenkt mensch weiter, dass die gewaltigen Investitionen in den Straßenbau, in Parkplätze und dergleichen nicht privat bezahlt werden – die Benzinsteuern deckt nur (je nach Fahrzeugart) 64-85% dieser Kosten – so ist schon auf dieser Ebene der Autoverkehr ökonomischer Wahnsinn. Aber es kommen viele andere Aspekte hinzu.

Die Kosten für durch den Straßenverkehr verursachte Verletzungen oder Verrentungen werden auf die sogenannte Solidargemeinschaft abgewälzt. Dies ist deswegen so bedeutsam, weil der Straßenverkehr – im Besonderen der Individualverkehr, vor allem auf den Autobahnen – eine viel größere Unfallträchtigkeit aufweist. Jedes Jahr sterben allein auf deutschen Straßen 6 – 8000 Menschen, 600 000 werden verletzt (in Frankreich z. B. sind die Zahlen noch höher). Umgerechnet auf die Fahrleistung ergibt sich damit nach den vorsichtigen Berechnungen ein Verhältnis von 1:10 bei den Toten und 1:50 bei den Verletzten zugunsten der Bahn. Zieht man – wie die Bahn dies tut – die Selbstmörder ab, die sich vor die Bahn werfen, fällt das Verhältnis noch weitaus günstiger für die Bahn aus.

Hinzu kommt, dass etwa die Hälfte der Verletzten aus dem Straßenverkehr gar nicht erfasst wird und (so Die Zeit vom 26.2.93. über eine Untersuchung von Prof. H. Hautzinger für das Bundesamt für Straßenwesen): Viele Tote werden als Verletzte gezählt, weil das Todesdatum mehr als 30 Tage nach dem Unfall eintritt.

Die Unfallkosten, die z. B. ein Verursacher aufgrund von Selbstbeteiligung oder wegen drohender Rabattverluste zahlt, werden ebenfalls von keiner Statistik erfasst, müssen aber den Kosten des Straßenverkehrs zugerechnet werden.

Am wenigsten zu „berechnen“ sind folgende Auswirkungen:

Die Landschaftszerstörung: Der Straßenverkehr erfordert dreimal so viel Fläche wie der Schienenverkehr. Würde gar die Autogesellschaft gekippt (was mehr ist als nur den Verkehr auf die Schiene zu verlagern) sähe das Verhältnis noch viel drastischer aus.

Umweltschäden: Darüber ist so viel geschrieben worden, dass dies hier nicht im Einzelnen wiederholt werden muss. Nur so viel: Der Autoverkehr ist für die Hälfte der gesamten Umweltbelastung verantwortlich. Nicht anders ist es bei den Gebäudeschäden, über die allerdings in der Öffentlichkeit weniger gesprochen wird.

Noch gravierender ist es bei den Gesundheitsschäden, vor allem die durch Abgase verursachten Atemwegserkrankungen und Krebs. Ein weiterer Aspekt, der gemeinhin vollkommen unterschätzt wird, ist die Verlärmung von Stadt und Natur. Dies hat sowohl weitreichende Auswirkungen auf die Gesundheit wie auch auf die allgemeine Lebensqualität. Vor allem der dadurch verursachte Schlafentzug bzw. die Schlafstörungen treffen Millionen von Menschen. Ähnlich ist es übrigens beim Flugverkehr, der im Umkreis von bis zu 40 km um die Flughäfen (v. a. in den Abflugschneisen) Hunderttausende (man spricht von bis zu einer Million Menschen) martern. Das Ohr ist pausenlos im Einsatz. Lästig ist vor allem der flächenbezogene Dauerschallpegel. Der akustische Lärm wirkt sich als Stress aus (erzeugt Bluthochdruck und erhöht deutlich das Herzinfarkttrisiko). Er zermürbt die Menschen, zerrt an den Nerven, stört die Kommunikation und alle schöpferischen Aktivitäten. Erholung und Schlaf werden stark beeinträchtigt.⁵

Dabei geht es nicht um Dezibelwerte, bzw. nicht nur, sondern um die Empfindung von Ruhe. Und genau die kommt bei einem Dauerschallpegel, der als akustischer Abfall (also als lästiges Geräusch) empfunden wird, nicht auf. Der Mensch braucht aber Phasen der Ruhe, vor allem nachts. Da mensch den Schallpegel immer auf die Situation bezieht, kann es beim Messverfahren nicht um einen flächendeckenden Mittelungspegel gehen, denn dies steht im Widerspruch zur menschlichen Wahrnehmung.

Der Stand der Wirkungswissenschaften geht von 30 – 32 dB(A) am Ohr aus. Zurzeit gelten die Richtwerte der 16. BIMSchV. Für nachts ist dort ein Grenzwert von 49 dB(A) (!!) festgelegt, und selbst der wird heute in der BRD für Millionen von Menschen überschritten. In der Stellungnahme des BUND heißt es: „Im Bereich der freien Landschaft sind (...) zum Schutz der Erholungsfunktion des Menschen Qualitätsziele und konkrete Standards für technisch-anthropogene Lärmwirkungen erforderlich, die die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der freien Landschaft und der Natur nicht wesentlich beeinträchtigen (etwa < 40 dB(A))⁶.“

Die Krankheitskosten sind am schlechtesten zu beziffern, doch sei stellvertretend wenigstens eine Zahl in Sachen Feinstaub angeführt: „Jedes Jahr sterben allein in Deutschland mehr als 65 000 Menschen, weil die Luft so dreckig ist. Zu den wesentlichen Ursachen gehören die Abgase von Personen- und Lastkraftwagen.“ (Süddeutsche Zeitung, 21.3.05). Der Spiegel (4.4.05) schreibt: „Die Brüsseler Verkehrsspitzen sind berüchtigt. Untersuchungen zufolge sinkt die Lebenserwartung der Einwohner wegen der Luftverschmutzung ihrer Stadt um durchschnittlich 36 Monate.“

Schließlich die Unwirtlichkeit der Städte: Sie ist auch eine Folge der Verlärmung abe

r nicht nur. Die Städte sind deswegen so unwohnlich, weil der öffentliche Raum vollkommen vom Auto beherrscht wird. Die Autos fahren schnell und sind eine ständige Unfallgefahr; sie sind laut, sie verpesteten die Luft, sie stellen die Räume zu (selbst teilweise die Bürgersteige, sodass nicht mal ein Kinderwagen durchpasst), kurz: Wer es sich leisten kann, zieht aus der Stadt raus (und braucht spätestens dann ein Auto zum Einkaufen, für den Arzt, für die Ämter, zur Arbeit usw.). Schon Brecht formulierte: „Die Schwärmerei für die Natur kommt von der Unbewohnbarkeit der Städte.“

Welche Mobilität?

Der Städteplaner Wagner schrieb 1956: „Das Verkehrsbedürfnis eines Großstädters westlicher Zivilisation beläuft sich pro Nase und Jahr auf etwa 1000 Zielbewegungen, von denen 650 fußläufigen Charakter hätten, wenn sie vom Städtebauer richtig geplant worden wären, von denen die restlichen 350 Bewegungen nur mit Hilfe von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.“⁷

Zu diesen Zielbewegungen gehört im Wesentlichen: der Weg hin und zurück zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen und zum Arzt sowie der Freizeit- (Kino, Sport etc.) und Urlaubsverkehr. Interessanterweise hat sich die Gesamtzahl der Zielbewegungen seit fast 100 Jahren nicht messbar erhöht. Was sich allerdings deutlich erhöht, ja vervielfacht hat ist die Gesamtstrecke, die von den Menschen zurückzulegen ist, wobei hier der Urlaubsverkehr noch nicht mal so sehr ins Gewicht fällt.

Entscheidend ist, dass es heute kaum noch fußläufige Zielbewegungen gibt. Vor der Durchsetzung der Autogesellschaft (also in Deutschland auf jeden Fall bis Ende der 20er Jahre) fanden 95% des Personentransports per pedes (zu Fuß), per Fahrrad oder per Straßenbahn statt.

Beim heutigen Stand der Technik und der heutigen Bedürfnisstruktur wäre es allemal möglich, wieder mindestens zwei Drittel aller Zielbewegungen entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad und das restliche Drittel ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen und zwar ohne Einschränkung der Mobilität, aber mit deutlich mehr Lebensqualität.

Dies setzt allerdings eine völlige Abkehr von der Autogesellschaft voraus und in der Konsequenz so viele Veränderungen, dass – will mensch dies wirklich erreichen – eine andere Gesellschaftsordnung durchgesetzt werden muss. Wenn wir mehr Lebensqualität wollen – nicht nur aber ganz besonders für die Schwachen in dieser Gesellschaft: Kinder, Alte, Behinderte u. Kranke –, wenn wir die Umwelt retten und das Land, wie diesen Planeten, für die nächste Generationen bewohnbar halten wollen, bleibt nur diese Perspektive. Sie soll im Folgenden umrissen werden.

Die Alternative zur Autogesellschaft

In einer Gesellschaft, wie wir sie uns vorstellen, steht zunächst ein radikales Umsteuern auf Gemeinschaftstransporte und umweltschonende Verkehrsmittel an. Aber damit nicht genug. Grundsätzlich muss eine Abkehr von der Autogesellschaft mindestens auf zwei sehr unterschiedlichen Ebenen organisiert werden, nämlich auf der Ebene der Verkehrsmittel wie auf der Ebene der Struktur- und Raumordnungspolitik. Es geht nämlich nicht nur darum, umweltfreundliche Verkehrsmittel einzusetzen, sondern vor allem darum, Wege zu verkürzen, um motorisierten Verkehr zu vermeiden und Zeit und Lebensqualität zu gewinnen. Dies geht letztlich nur über den Eingriff in die Besitzverhältnisse und über den Verlust bestimmter Freiheiten, z. B.

die Freiheit, Betriebe oder Geschäfte in Privatbesitz – also nach dem Profitprinzip – zu betreiben und diese beispielsweise auf der grünen Wiese zu etablieren, riesige Einkaufszentren weit weg von den Wohnvierteln einzurichten usw. Wer in diese Freiheiten nicht eingreifen will, hat von vornherein das Ziel der Abkehr von der mörderischen Autogesellschaft aufgegeben.

So wie Martin Luther King von einer Gesellschaft der Brüderlichkeit (wir würden hinzufügen der Schwesterlichkeit) und ohne Rassenschranken träumte, so träumen auch wir, allerdings im klaren Bewusstsein, dass eine so grundlegende Umwälzung der herrschenden Verhältnisse nur von einer selbsttätigen ArbeiterInnenklasse umgesetzt werden kann. Die wesentlichen Bestandteile eines Übergangsprogramms, für das und auf dem sich die ArbeiterInnenklasse mobilisieren kann, sind in der Tradition der revolutionär-marxistischen Bewegung, speziell der IV. Internationale, klar herausgearbeitet. Aber gelingt es uns auch, unsre Zielvorstellungen plastisch werden zu lassen? Wir versuchen es hier mit einem Traum, der nach unsrer Auffassung kein Traum bleiben braucht.

Verkehrsträger beim Personentransport

Eine rational organisierte Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung muss diejenigen Verkehrsträger geplant zum Einsatz bringen, die die gesellschaftlichen (materiellen und immateriellen) Kosten auf ein Minimum begrenzt. Damit scheidet prinzipiell das Auto als Verkehrsträger aus, und nur Taxis (für Behinderte, Notfälle und dergleichen) behalten ihren Platz bzw. können in Form von Sammeltaxen sogar einen begrenzten Aufschwung erleben.

Dies hat zur Folge (bzw. setzt voraus), dass der ÖPNV für den Personentransport der alles entscheidende Verkehrsträger wird. Wenn dies nicht auf Kosten der Mobilität gehen soll, müssen folgende Bedingungen erfüllt sein:

Der Fahrplan ist so gestaltet, dass in den allermeisten Fällen die Straßenbahn oder der Bus nicht länger als 5 Minuten (seltener bis zu 10 Minuten) auf sich warten lässt. Die Linien verbinden nicht nur die Peripherie mit dem Zentrum, sondern auch über Querstrecken die verschiedenen peripheren Stadtteile und Siedlungen (ringförmig) miteinander. Grundsätzlich ist der Nahverkehr gebührenfrei und wird bezahlt über riesige Einsparungen, die sich aus der Abschaffung des Autos ergeben.

In den Städten über 50 000 Einwohnern werden die Straßenbahnen revitalisiert bzw. neu eingeführt. Autobauer fertigen fast nur noch Busse, Straßenbahnen, Sammeltaxen und Eisenbahnen.

Aufgrund der Tatsache, dass U-Bahnen unverhältnismäßig teuer sind⁸ – auch im Unterhalt – werden sie schrittweise durch Straßenbahnen ersetzt. Allein der Betrieb der Rolltreppen und der unterirdischen Beleuchtung, der Sicherheitsanlagen usw. kostet mehr Energie als eine entsprechende Fahrt mit der Straßenbahn. Wenn also die Städte autofrei sind, gibt es genug Raum für Straßenbahnen, die die Menschen heute schon auf Strecken bis zu 3 km schneller als die U-Bahn voranbringt (Rolltreppen runter und rauf, längere Fußwege bis zu den Bahnsteigen, längere Strecken bis zur nächsten Haltestelle usw.)

Aber auch der Bedienungskomfort aller öffentlichen Verkehrsmittel wird ein ganz anderer. Grundsätzlich verschwinden hohe Trittstufen. Busse, Bahnen und Straßenbahnen fahren so häufig, dass genug Sitzplätze für alle da sind. Gepäck zu befördern wird auch kein Problem mehr, weil es dafür ausreichend Abstellplätze und Körbe gibt. Ganz selbstredend sind alle Haltestellen überdacht und windgeschützt.

Der Verkehrsträger ÖPNV kann aber nicht allein stehen. Er ist vernetzt mit allen anderen Verkehrsträgern: Zunächst mit der Bahn

(Regional- und Fernverkehr) und mit der S-Bahn innerhalb der Millionenstädte und als Alternative zur U-Bahn. Diese Vernetzung betrifft nicht nur den Fahrplan. Auch die Vorrichtungen zur Gepäckbeförderung werden standardisiert und überall werden ausreichend Plätze für den Transport von Fahrrädern zur Verfügung gestellt.

Sodann wird die Verbindung öffentlicher Verkehrsmittel mit dem Fahrrad systematisiert. Fahrradwege werden ausgebaut und überall gibt es überdachte Ride&Bike-Plätze, also zum Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere. Ja unsere Fantasie geht so weit, dass nicht nur die Nutzung des ÖPNV kostenlos ist, sondern auch an allen Ride&Bike-Plätzen (nicht nur am Stadtrand, sondern an allen Knotenpunkten in der Stadt) ausreichend öffentlich zu nutzende (standardisierte) Fahrräder (mit entsprechenden Körben) zur Verfügung stehen. Die heute schon existierende Fahrraddichte etwa in Amsterdam ist nur ein winziger Vorgeschmack auf das, was ohne großen Aufwand möglich ist.

Durch all diese Maßnahmen steigt die tatsächliche Mobilität gegenüber der Autogesellschaft ganz gewaltig: Die schwachen Verkehrsteilnehmer sind nicht mehr ausgegrenzt und benachteiligt. Niemand mehr steht im Stau und allein durch den gewaltig vermehrten Gebrauch von Fahrrädern tut mensch viel für die Gesundheit (gegen das Herzinfarktrisiko usw.).

Schließlich wird auch das Laufen (Gehen) wieder attraktiver, weil die Luft besser wird und der Lärm drastisch abnimmt.

Städte werden bewohnbar, lebbar. Dadurch, dass in den Straßen viel Fläche frei wird für Fußgänger, Radwege und vor allem für mehr Grün, gewinnen die Städte endlich Lebensqualität. Denn es fallen nicht nur die Pkw weg. Auch die ganzen Parkplätze entfallen, denn Busse und Straßenbahnen werden nur an den Endstellen oder in Depots untergebracht.

Und die Fernreise, im Besonderen der Urlaubsverkehr? Gegenüber dem Alltagsverkehr macht der Urlaubsverkehr nur einen Bruchteil aus. Aber auch hier lassen sich im Prinzip alle Reisewünsche innerhalb Deutschlands oder in die Nachbarländer bequem, umwelt- und gesundheitsschonend mit öffentlichen Verkehrsmitteln befriedigen. Auch für das Gepäck (einschließlich Fahrrad, Zelt und Zubehör) ist der kombinierte Bahn- und Busverkehr am leistungsfähigsten. Allerdings wird dann auch hier mehr Gepäckstauraum zur Verfügung gestellt sowie die Busanbindung besser vernetzt (zeitlich enger gestaffelt und die Regionen besser abdeckend). Plötzlich entstehen neue Badestrände, weil keine Parkplätze mehr gebraucht werden. In den Feriengebieten fahren ständig Shuttle-Busse von den Unterkünften zu den Stränden oder sonstigen Zielen am Urlaubsort.

Mensch stelle sich allein den Zugewinn an Erholung vor, wenn die ungeheuer anstrengenden Autofahrten (selbst dann, wenn es keine Staus gibt und sie werden ja heute von Jahr zu Jahr länger) wegfallen.

Nur eine wesentliche Einschränkung – vielleicht die einzige überhaupt – wird es geben: Flugreisen werden dann sowohl deutlich verteuert (weil das Kerosin endlich besteuert und die Flugreise aus Umweltschutzgründen mit einer besonderen Abgabe belastet wird), als auch administrativ eingeschränkt. Viele Flugreisen zu Urlaubsgebieten etwa in der Karibik werden schon aus Kostengründen wegfallen. Wegfallen werden aber auch z. B. alle innerdeutschen Flüge, ganz gleich welcher Art (ob privat oder

dienstlich), es sei denn, es handelt sich um Notlagen, Katastrophendienste und dergleichen: Aufgrund der Umwelt- und Lärmbelastung werden alle Flüge mit einer Reichweite unter 1000 km abgeschafft. Bahnfahrten dauern in diesem Bereich kaum länger und sind unvergleichlich umweltschonender.

Und noch etwas: Außer in Fällen des Notdienstes bei Katastrophen gilt künftig ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 21.00 und 6.00 Uhr. Mit der Gesamtheit dieser Maßnahmen (nicht zuletzt aufgrund einer tatsächlich einsetzenden Strukturpolitik) wird der Flugverkehr um mindestens 90% sinken, statt wie in der Autogesellschaft prognostiziert, jährlich um mindestens 4% zu steigen. Der Gewinn an Lebensqualität allein im Bereich der An- und vor allem der Abflugschneisen wird für ca. 1 Million Menschen gewaltig zunehmen. Endlich mal wieder richtig schlafen können!

Güterverkehr

Ähnlich weitreichend fällt die Umstellung im Güterverkehr aus. Hier gelten die gleichen Prinzipien: Alles, was auf die Schiene gepackt werden kann, kommt von der Straße weg. Das hat mehrere Folgen: Das Schienennetz wird deutlich ausgebaut, vor allem in der Fläche werden wieder alle Landstriche bedient, Haltestellen reaktiviert, Bahnhöfe revitalisiert und modernisiert. Der Lkw-Verkehr wird nur noch zur Feinverteilung genutzt. Lastverkehr über 200 km auf der Straße wird grundsätzlich verboten.

Um dies praktikabel umzusetzen werden die Transportbehälter (Container in unterschiedlichen Größen) standardisiert und an allen Bahnhöfen und Güterumschlagplätzen stehen ausreichend Gabelstapler und Hebebühnen zur Verfügung.

Mit der Gesamtheit dieser Maßnahmen können so manche Autobahnen (bzw. Teile davon, also beispielsweise 2 von 6 Spuren) renaturiert werden. Der gesamte transalpine Lkw-Verkehr fällt flach und die Alpenlandschaft erhält eine neue Chance.

Die Binnenschifffahrt hat in einer rational organisierten Wirtschaftsordnung keinen nennenswerten Platz. Nur für ganz wenige Fälle mag sie noch eine Berechtigung behalten angesichts einer Wegekostendeckung von 6% (gegenüber 66% bei der Bahn). In einer Nicht-Autogesellschaft wird sich die Wegekostendeckung bei der Bahn deutlich erhöhen, aber für die Binnenschifffahrt wird dies nicht möglich sein.

Arbeitsplätze

Nicht nur die Binnenschiffer werden ihren bisherigen Arbeitsplatz verlieren. Viele Menschen im Flugverkehr, in der Autoproduktion oder im Straßenbau werden die Stelle wechseln, aber sie werden samt und sonders nicht erwerbslos werden und zwar aus drei Gründen:

Erstens werden sie ökologisch vertretbare Verkehrsmittel bauen, bzw. bedienen. Zweitens wird vor allem der Ausbau des Schienenverkehrs (Bahn und Straßenbahn) einiges an Infrastrukturmaßnahmen erfordern. (Mit zu bedenken sind hier auch die Infrastrukturmaßnahmen außerhalb des Verkehrssektors im engeren Sinn; s. hierzu den folgenden Abschnitt). Und drittens wird für die gesamte Gesellschaft die Arbeitszeit ohne Lohnverlust so verkürzt, dass niemand erwerbslos sein braucht, gemäß der Leitlinie: Verteilung der Arbeit auf alle Hände!

Struktur und Raumordnungspolitik

Am bedeutendsten sind wahrscheinlich die zu tätigen Investitionen bzw. Umleitungen von Mitteln und die Umorganisation von Produktion und Vertrieb in der allgemeinen Struktur- und Raumordnungspolitik. Diese findet unter kapitalistischen Verhältnissen schlicht und einfach nicht statt. Das kann sie auch nicht, denn dies widerspricht dem freien Unternehmertum. Schließlich gilt im Kapitalismus: Investiert wird dort (und soll dort werden!), wo der größte privat anzueignende Profit des Kapitalbesitzers winkt, nicht dort (sowohl räumlich wie sachlich), wo die Bedürfnisse der Menschen am größten sind. Somit herrscht – auf die Befriedigung gesellschaftlicher Bedürfnisse bezogen – im Kapitalismus Anarchie.

Dies hat so verheerende Folgen, dass sich in den vergangenen 50 Jahren (also im vollen Aufblühen der Autogesellschaft) die Wegstrecken verdreifacht bis vervierfacht haben. Und schon vor dieser Zeit herrschte der Kapitalismus und gab es keine Raumordnungspolitik. Die Auswirkungen sind im Prinzip gemeinhin bekannt. Geschäftszentren sind von Wohnsiedlungen getrennt, Ärzte, Behörden, Postfilialen und vor allem die Arbeitsstellen sind in den seltensten Fällen fußläufig zu erreichen. Hier herrscht die totale Anarchie und dem drohenden Verkehrsinfarkt begegnen die bürgerlichen Politiker mit so lächerlichen Vorschlägen wie Verkehrsleitsystemen.

In einer rational organisierten Wirtschaftsordnung werden alle Betriebe, Geschäfte, Behörden und Ämter räumlich so angeordnet, dass möglichst wenig Verkehr entsteht. Dies fängt damit an, dass Produktionsstätten nicht mehr für das ganze Land (bzw. den Kontinent) produzieren. Demzufolge muss auch die Zulieferindustrie dezentralisiert werden. Würden heute alle gesellschaftlich entstehenden Kosten des Lkw-Verkehrs tatsächlich auf den Transportpreis aufgeschlagen, würde sogar schon in der Autogesellschaft ein Teil des Güterverkehrs verschwinden. Milch im Allgäu zu erzeugen, sie nach Italien zu befördern, dort zu Joghurt verarbeiten zu lassen und anschließend wieder zurück zu befördern, ist typisch kapitalistischer Wahnsinn, der nur deswegen funktioniert, weil die Gemeinschaft einen großen Teil der Kosten trägt und die Umweltschäden zu verkraften hat, der Profit aber privat eingesackt wird.

Wir stellen uns also vor: Die Produktionsstätten und Dienstleistungsbetriebe sind so dezentralisiert und gemäß der Bevölkerungsdichte so verteilt, dass niemand länger als eine halbe Stunde mit öffentlichen Verkehrsmitteln, per Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit unterwegs ist.

Ferner sind die Geschäfte so verteilt, dass im gleichen Umkreis wirklich alles zu haben ist, was mensch die meiste Zeit im Jahr braucht: Lebensmittel, Kleidung, Arzneien, den gängigen Baubedarf, Sport- und Freizeitartikel usw. Auf die gleiche Weise ist die Ärzteversorgung geregelt, vorzugsweise in ambulanten Polikliniken. Behörden und Ämter unterhalten Filialen ebenfalls in räumlicher Nähe zu den großen Wohnsiedlungen. Nicht anders ist es mit den Schulen, von denen es übrigens nur eine Grundform gibt: die flächendeckende integrierte Gesamtschule. Selbstredend sind auch die Freizeiteinrichtungen gleichmäßig verteilt.

Wie durchsetzen?

Es ist unschwer vorzustellen, dass eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel, die gezielte Organisation von Gemeinschaftstransporten, die Reduzierung von Verkehr und die Umsetzung einer rationalen Raumordnung sich auf allen Ebenen mit dem kapitalistischen Prinzip stößt, nicht einfach nur, weil dann weniger Sprit verkauft wird oder weil weniger (bis gar keine) Autos mehr abgesetzt werden, sondern auch

weil vor allem die Industrieansiedlung (genauer ihre Dezentralisierung) kapitalistischen Profitkriterien widerspricht.

An einer Enteignung der Industrie, des gesamten Verkehrssektors, der Ölindustrie usw. kommt die Gesellschaft nicht vorbei, wenn sie tatsächlich dem Verkehrschaos begegnen und eine menschenfreundliche Wirtschaftsordnung aufbauen will. Wie durchsetzen?

Die Erfahrung der Geschichte zeigt: Mit Appellen oder mit Überredungskünsten ist in diesen existenziellen Angelegenheiten weder bei den Kapitaleignern noch bei den Politikern etwas zu erreichen. Es kommt einzig und allein auf die Selbsttätigkeit einer bewusst werdenden ArbeiterInnenklasse an. In der Verteidigung ihrer materiellen Interessen wie Kaufkraft, Arbeitsplatzsicherheit und Arbeitszeit liegt in aller Regel das größte Potenzial für die Entwicklung von Kämpfen wie auch für die Bewusstwerdung über die Widersinnigkeit des kapitalistischen Wirtschaftssystems. Je mehr jedoch sich das Verkehrschaos entwickelt, je mehr die Menschen direkt spürbar auch unter den Auswirkungen der Autogesellschaft leiden, um so mehr kann – ja wird – auch diese Seite der bürgerlichen Gesellschaft grundsätzliche Fragen aufwerfen, bzw. es ermöglichen, grundsätzliche Alternativen zu erörtern und dafür zu streiten.

Teilziele zu verfolgen ist, immer sinnvoll – etwa für den Erhalt oder den Ausbau des bestehenden ÖPNV, gegen Privatisierungen oder Fahrpreiserhöhungen – solange damit Kampferfahrungen gesammelt werden und die Verbindung zu weitergehenden Perspektiven hergestellt werden kann. An dieser Stelle ist es in der allgemeinen Form nicht sinnig ein detailliertes Aktionsprogramm vorzuschlagen. Dieses hängt vielmehr von den konkreten Ausgangsbedingungen vor Ort ab und muss sich nach den konkreten Mobilisierungsmöglichkeiten richten.

Dennoch seien hier zentrale Achsen benannt, die nach unsrer Auffassung (an dieser Stelle muss es besser heißen: nach Meinung des Autors) eine bestimmte Rolle spielen werden, bzw. in jedem Fall spielen sollten:

- Gegen jegliche Privatisierung öffentlicher Verkehrsmittel;
- Radikale Beschneidung des Flugverkehrs;
- Kampf dem Fernlastverkehr auf der Straße (Lkw-Verkehr nur für die Feinverteilung);
- „Motorsport“ (allem voran Formel I – Rennen) ist gesellschaftlich zu ächten;
- Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit für den innerörtlichen Individualverkehr auf 30km/h und außerorts auf 100 km/h;
- erschwingliche Preise für den Personentransport, freie Fahrt im ÖPNV;
- Ausbau des Schienennetzes und Wiederbelegung der Straßenbahn;
- Ausbau des ÖPNV und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel; Vorfahrt für Busse, Straßenbahnen und Bahnen auf allen Ebenen;
- Ausbau der Fahrradwege;
- Renaturierung versiegelter Flächen;

Wir wissen natürlich nicht, wie durchgreifend eine sozialistische Gesellschaftsordnung das Auto abschaffen wird. Nicht vollkommen auszuschließen ist eine begrenzte Anzahl von Pkws, die von größeren Wohngruppen oder Wohnblöcken im Car-Sharing-System betrieben werden und auf bestimmten Strecken fahren dürfen. In dieser Form wären immer noch 95% der heute existierenden Pkw überflüssig.

Über die konkrete Form des Umgangs mit einem möglichen Restfaktor Auto lässt sich selbstredend heute

nicht viel sagen, aber eines ist gewiss: Kommt es nicht zur Abschaffung der Autogesellschaft, wird es keinen Sozialismus geben.

Und: Wird es keinen Sozialismus geben, wird auch die Autogesellschaft nicht auszuhebeln sein.

(April 2005)

Fußnoten:

1 – An dieser Stelle verweisen wir speziell auf: Winfried Wolf: „Fusionsfieber. Oder: Das große Fressen. Globalisierungsmythos – Nationalstaat – Wirtschaftsblöcke“ (vor allem Teil III), Köln (PapyRossa) 2000.

2 – So der Titel des Buches von Alexander Mitscherlich von 1965

3 – An dieser Stelle folgen wir weitgehend W. Wolf: „Sackgasse Autogesellschaft. Höchste Eisenbahn für eine Alternative“, Köln (Neuer ISP Verlag) 1993³

4 – Nicht in Strecken, sondern in Gleisen ausgedrückt: Die Bahn verfügt heute über 65 000 km Gleise und will bis 2010 weitere 5000 km abbauen!

5 – Bei einer Untersuchung für die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin wurden Schallpegel gemessen: Bei einem Verkehrsaufkommen von 1000 Kfz/24h liegt der Beurteilungspegel in 10 m Abstand bei ca. 57 dB(A) und in gut 50 m Entfernung bei ca. 46 dB(A). Bei einem Verkehrsaufkommen von 10 000 Kfz/24h (=Typisch für Nebenstraßen) treten in den benachbarten Grünanlagen bereits weitreichende Belastungen durch Lärm auf. Hier beträgt der Beurteilungspegel in 50 m Entfernung noch 56 dB(A). In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass der Lärm dieser Nebenstraßen etwa 50 – 250 m in die Grünflächen hineinwirkt und dort ein Beurteilungspegel von ca. 45 – 50 dB(A) verursacht.

6 – Stellungnahme_Umgebungslaerm.pdf

7 – Zitiert nach W. Wolf: „Sackgasse Autogesellschaft...“ a.a.O. S. 89

8 – „...beim Bau einer Straßenbahn kann man mit einem Zehntel der Investitionskosten für einen U-Bahnkilometer 70 – 80 Prozent des Leistungsstandards einer U-Bahn erreichen.“ (aus dem Vorwort des Winterfahrplans 1975/76 des Münchner Verkehrsverbunds, zitiert nach W. Wolf: Sackgasse Autogesellschaft..., a.a.O. S. 76

Dieser Beitrag wurde publiziert am Dienstag den 27. Oktober 2015

in der Kategorie: **Ökologie, RSB4.**