

Akademie der
Toblacher Gespräche

Accademia dei
Colloqui di Dobbiaco



Hermann Knoflacher

Mobilität ohne Wachstum

Mobilität ohne Wachstum?

Der Begriff „Mobilität“ kommt aus den Sozialwissenschaften der 1920-er Jahre und wurde später auch auf die Wohnungsmobilität, die soziale und geistige erweitert. Im Verkehrswesen erhielt dieser Begriff eine ziemlich gewaltsame Bedeutungsverschiebung – ähnlich wie beim »Verkehr«. Nicht mehr die Bewegung an sich bzw. der Wirkungsmechanismus zwischen zwei Empfängern, sondern nur mehr die Beweglichkeit des Transportmittels im »Mobilitäts-Kanal wird erkannt«. Werbestrategen der tonangebenden Automobil- und Baugesellschaften haben den Begriff der »Mobilität« zu ihrem Gunsten bedeutungsentfremdet, um ihn fortan für den eigenen Absatz ihrer Produkte (Autos, Straßen, Autobahnen, Tunnel, Brücken etc.) zu missbrauchen¹ Übernommen wurde dann dieses Missbrauch auch durch Lehrer an einschlägigen Ausbildungsstätten die aus dem empirischen Zusammenhang von zunehmendem Autobesitz und damit steigenden Autofahrten ein „Wachstum der Mobilität“ ableiteten.

Nun dient jeder Weg einem Zweck, unabhängig davon wie er zurückgelegt wird. Der vorherrschende Mobilitätsbegriff enthält keine Zwecke, behandelt daher zwecklose Mobilität.

Zweckgebundene, also zweckvolle Mobilität, kann nur dann wachsen, wenn die Zahl der Zwecke zunimmt. Und das ist nicht der Fall. Die Zwecke der Wege sind in Gesellschaften hoher und niedriger Motorisierung die gleichen: Arbeits-, Einkaufs-, Bildungs-, Dienst- Freizeitwege, Sozialkontakt und die Wege nach Hause sind es. Definiert man physische Ortsveränderung als zweckbezogene Mobilität – und anders wird man sie vernünftiger Weise nicht definieren können, gibt es daher kein Mobilitätswachstum über das Wachstum der Einwohnerzahl hinaus.

Der Einwand der dann kommt, bezieht sich auf die Länge der Wege. Und diese hat durch die technischen Verkehrssysteme gewaltig zugenommen. Nicht zuletzt durch den zweiten fundamentalen Irrtum des Verkehrswesens und der Gesellschaft: dem Mythos von der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit- Leider gibt es weder

• ¹ Der Begriff der »Mobilität« wurde [ursprünglich] von *Pitirim Alexandrowitsch Sorokin (1889-1968)* Mitte der 1920er Jahre in die **Sozialwissenschaft** eingeführt. Er unterscheidet hierbei die »soziale Mobilität« und die »kulturelle Mobilität

eingesparte Zeit noch Zeitverluste, etwa durch Stau *im Verkehrssystem*. Das was der Einzelne immer beweisen kann, dass er weniger Zeit von A nach B benötigt, wenn er schneller unterwegs ist, trifft im System nicht zu. Die Mobilitätszeit ist eine Konstante. Was sich durch die Geschwindigkeiten ändert sind die Strukturen und die Entfernungen zwischen diesen. Statt Nähe gewinnt man die Ferne, verliert aber dann die Nähe. Es gibt keine lokalen Geschäfte, Arbeitsplätze etc. mehr, dafür aber entfernte Shoppingcenter, konzentrierte Arbeitsplätze und eine zunehmende Macht der internationalen Konzerne, die Hand in Hand mit der Zerstörung der lokalen Strukturen geht.

Das alles wird begleitet von einem „Wachstum“ des Mobilitätsaufwandes. Für die gleichen Zwecke muss nur ein Vielfaches an Kilometern aufgewendet werden. Diese an sich unsinnige Entwicklung wurde bisher durch einen immer größeren Strom an billiger fossiler Energie aus Erdöl als „Fortschritt“ und Überlegenheit gegenüber früher bezeichnet. Tatsächlich ist dieses System viel empfindlicher gegen Störungen geworden und wird, da dieses in zwei Generationen leichtsinnig verbrannte Allgemeingut in Zukunft nicht mehr so leicht verfügbar und billig sein wird, immer fragiler.

Wenn man aus diesen Irrtümer lernen will, dann geht es nicht um eine Mobilität ohne Wachstum, sondern um die Wiederherstellung einer Mobilität innerhalb der Grenzen erneuerbarer Ressourcen. Der Aufwand an Exergie für physische Mobilität war verbunden mit einem Schrumpfen geistiger Mobilität im gleichen Ausmaß. Das System ist dümmer geworden und hat die Tatsache bestätigt: „Wer es nicht im Kopf hat, muss es in den Beinen haben“. Und bei 200 und mehr PS in den „Beinen“ kann man sich vorstellen, was noch im Kopf bleibt.

Mobilität war und ist ein Aufwand und daher ein Kosten- und/oder Risikofaktor zu betrachten. Die Evolution hat daher immer versucht beides zu minimieren. Mobilität ist daher ein Selektionsfaktor, entscheidend für das Überleben – allerdings nur auf dem Pfad des jeweiligen Minimums für den Aufwand an Energie bei gleichzeitiger Risikoverringerung. Diesem Umstand verdanken wir auch die Entwicklung der Sinnesleistungen und jene des Hirns in dem die Informationsverarbeitung stattfindet, um den äußeren Veränderungen erfolgreich begegnen zu können. Seit wir aber durch die technische Mobilität viel tiefer und weiter eingreifen als unsere

Sinneswahrnehmungen reichen, wächst die Gefahr, dass man zwar mobil, aber zu spät reagiert. Und das ist auf einem Planeten begrenzter Ressourcen und Oberfläche lebensgefährlich. Denn der ständig wachsende Mobilitätsaufwand, der in natürlichen Systemen ein sicheres Warnsignal wäre, täuscht uns durch die Technik und die Ökonomie, die unseren Wahrnehmungen falsche Signale liefern, schon lange über die Grenzen der Tragfähigkeit lebenserhaltenden Systeme. Hier wäre dringend ein Wachstum der geistigen Mobilität erforderlich, um mit den Eingriffen der Naturwissenschaften und Technik Schritt halten zu können. Die Kluft zwischen technischer und materieller Entwicklung und ihrer geistigen und gesellschaftlichen Bewältigung hat sich entgegen den Erwartungen nicht verringert, sondern wird immer noch weiter verbreitert. Geistige Trägheit wird immer noch zu leicht durch den Aufwand an physischer Energie leicht gemacht. Dabei sind dem Wachstum geistiger Mobilität zum Unterschied von der physischen keine Grenzen gesetzt. Es wäre schon ein gewaltiger Fortschritt das Niveau an geistiger Mobilität vor der Industrialisierung zu erreichen.