

TOBLACHER THESEN 1996

Mobilität und ökologischer Wohlstand



These 1

Die Entwicklungsrichtung der Mobilität entscheidet über die Zukunftsfähigkeit von Dörfern, Städten, Regionen und Ländern. Trotz Verkehrsberuhigung vieler Innenstädte, trotz lokaler Erfolge des öffentlichen Verkehrs, trotz Verbreitung des Fahrrads, sind in den letzten Jahren die Belastungen durch die heutige Form der Mobilität insgesamt gestiegen. Alljährlich sind Tausende von Verkehrsoptionen zu beklagen, die Umweltkosten gehen ins Unermessliche bis hin zu irreversiblen Schäden am Klima. Das „immer schneller“, der Versuch die Zeit abzuschaffen, macht uns zum Sklaven der Zeit, und der Versuch, den Raum noch schneller zu überwinden, entwertet den Raum. Es gilt, einem menschlichen Maß für Raum und Zeit Geltung zu verschaffen, Wege zu finden für Mobilität mit weniger motorisierten Verkehr.

Wir brauchen eine neue Kultur der Mobilität.

These 2

Neue Mobilität beginnt in den Köpfen. Gut funktionierende Beispiele sind dafür von entscheidender Bedeutung. Sie zeigen, daß neue Formen sozial und ökologischer Mobilität attraktiv, leicht verständlich und gut zugänglich sein können. Gute Akzeptanz finden Mobilitätsformen, die das Selbstwertgefühl, die Gesundheit und die

Lebensqualität ihrer Nutzerinnen und Nutzer steigern. Neue Lebensstile werden zu-erst von wenigen vorgelebt. Erfolgreiche Beispiele von einzelnen Personen, Gruppen, Gemeinden und ganzen Städten und Regionen stecken Mehrheiten an. Der verstärkte Einsatz von Medien, Öffentlichkeitsarbeit und Umweltbildung helfen bei ihrer Verbreitung. Die konkrete Vorstellung macht den Gewinn an Lebensqualität spürbar und verhindert, daß die Angst vor Verzicht die Entscheidungen

bestimmt. Weniger Auto bedeutet weniger Stress, mehr Zeit für Familie, Freunde und Erholung, mehr Leben.

These 3

Im öffentlichen Verkehr sind gute Anschlüsse, dichte Vernetzung und leichter

Zugang wesentlich wichtiger als die extreme Forcierung der Geschwindigkeit auf einzelnen Strecken. Beispielhaft für ein solches System ist das Konzept „Bahn 2000“ in der Schweiz. Das Rückgrat dieses Konzeptes bildet die volle Integration der Angebote der Bundesbahnen in die regionale Bahn- und Busnetze. Um optimale Umsteigemöglichkeiten zu erlangen, kommen die Züge und Busse aus allen Rich-

tungen gleichzeitig in den Knotenbahnhöfen an, um dann nach kurzer Umsteigezeit wieder in die verschiedenen Richtungen weiterzufahren. Im Stundentakt oder Halbstundentakt kann fast jeder Ort in der Schweiz erreicht werden. Das Grundprinzip von „Bahn 2000“, nicht schematisch Strecken zu beschleunigen, sondern die Gesamtreisezeit durch gute Abstimmung der Verkehrsträger zu verkürzen, ist auf alle Mobilitätskonzepte anwendbar.

These 4

Im System des öffentlichen Verkehrs spielt das lokale Angebot eine entscheidende Rolle, bei dem der lokale öffentliche Verkehr aus der Sicht der Fahrgäste und entsprechend den Bedingungen der Wohnquartiere zu planen ist. Ein interessantes Beispiel bietet die Stadt Modena, in der der öffentliche Busverkehr in den letzten Jahren in dramatischer Weise zurückgegangen ist (von 40 Millionen auf 9 Millionen Fahrgäste im Jahr). In einer grundsätzlichen Wende der Verkehrspolitik werden nun alle Quartiere mit leicht verständlicher Linienführung im 10-Minuten Takt verbunden. Die bisher schwer verständlichen Fahrpläne werden überflüssig.

Integraler Bestandteil des Konzeptes ist ein breit abgestützter Kommunikations- und Beteiligungsprozeß, in den alle Akteure einbezogen sind. Mit dem massiven Ausbau des Angebotes wird der Wille zur Trendwende mit aller Deutlichkeit manifestiert - eine wegweisende Alternative zu den Einsparkonzepten in anderen Städten.

These 5

Neue Dienstleistungen im Bereich der Mobilität breiten sich aus, neue Informations- und Beratungsangebote für Verkehrsteilnehmer sind entstanden. In über 300 Orten in Deutschland, Holland, Österreich und die Schweiz teilen sich inzwischen mehr als 30.000 Menschen etwa 2000 Autos in professionell geführten „Car sharing“-Organisationen. Jede Person besitzt weniger als 1/10 Auto, genug, um den wirklichen Bedarf zu decken. Firmen fangen an, ein Mobilitätsmanagement für ihre Mitarbeiter zu betreiben: „Job-Tickets“, eingeschränkte Parkplatznutzung und zusätzliche Radabstellplätze, Diensträder und Duschkabellen. Öffentlich oder privat betriebene Mobilitätszentralen bieten Informationen über alle Angebote des öffentlichen Verkehrs an, organisieren gemeinsame Autonutzung und Kurierdienste, entwickeln neue Mobilitätsdienste, beraten Firmen über umweltfreundliche Mobilitätslösungen.

These 6

Mobilität ist ein integrierter Bestandteil einer nachhaltigen Umwelt-, Wirtschafts- und Stadtentwicklungspolitik. Das Beispiel Graz ist richtungweisend. Nach dem Schock des „Smogwinter 1988/89“ verabschiedete Graz als eine der ersten Städte eine „Lokale

Agenda 21“: Das Programm „Ökostadt 2000“ bezieht, neben dem Verkehr, auch die Bereiche Wasser, Altlasten, Landwirtschaft, Lärm, Natur- und Grünräume und Schutz der Erdatmosphäre ein und beteiligt die privaten Haushalte, die Betriebe und die öffentlichen Einrichtungen. Ziel ist es u.a., die CO₂-Emissionen um 20% bis zum Jahre 2000 und um 50% bis 2010 zu reduzieren. Graz: eine Stadt der kurzen Wege, eine Stadt der Fußgänger und Radfahrer, eine Stadt mit sozial- und umweltverträglicher Verkehrsabwicklung, eine Stadt der bürgernahen Planung und Beteiligung. Graz hat den Weg aus der ökologischen und ökonomischen Defensive zu einer offensiven, ganzheitlichen Umweltpolitik, Verkehrspolitik und Wirtschaftspolitik gewiesen.

These 7

Die Umweltsituation am Urlaubsort wird immer wichtiger für die Wahl der

Urlaubsziele. Sanfte Mobilität und autofreier Tourismus sind die Leitziele für eine nachhaltige Freizeit- und Urlaubsmobilität. Die Erhöhung der Lebensqualität in den Ballungsräumen und attraktive Naherholungsgebiete vermindern die Stadtfucht und insbesondere die verkehrsintensiven Kurzurlaube. Umweltorientierte Verkehrsangebote für die Anreise und in den Tourismusorten selbst sind die Alternativen zu den belastenden Autokolonnen. Bahn, Bus, Schiff, Bergbahnen und Taxi werden zu einem Netz verknüpft und bieten attraktive Gesamtangebote mit Abholdiensten für Fahrgäste und Gepäck. Einzelne Urlaubsorte befreien sich vom Autoverkehr, schaffen attraktive Bedingungen zum Zufußgehen und Radfahren und fördern umweltfreundliche Verkehrsangebote. Die Orte, die sanfte Mobilität in das Zentrum von Angeboten und Werbung stellen, werden die Gewinner von Morgen sein.

These 8

Die Globalisierung der Wirtschaft führt zu steigenden ökologischen Belastungen, da immer mehr Waren immer weiter transportiert werden. Zur Verringerung des Verkehrs reichen daher technische und organisatorische Lösungen nicht aus, sondern es ist notwendig, unsere „entfernungsintensive“ Lebensweise und die

Art und Weise unseres Wirtschaftens und Konsumierens zu verändern. Es geht darum, Kreisläufe von Produktion, Konsum und Entsorgung möglichst regional und lokal zu schließen und damit die Bezüge zu den Produkten wieder herzustellen. Besonders im Lebensmittelbereich gibt es viele richtungweisende Beispiele, wie etwa Erzeuger-Verbraucher-

Gemeinschaften. Wohlstand zeigt sich nicht in der Wertschätzung von Produkten aus der weiten Ferne, sondern darin, das wir weniger benötigen, uns Höherwertiges leisten und dies in der Nähe besorgen können. Nähe statt Verkehr!

These 9

Die Hoffnungen auf weniger Verkehr in der Informationsgesellschaft hat sich noch kaum konkretisiert. Die Verkehrs-entlastung z.B. bei der Telearbeit ist relativ gering, da einerseits der Berufsverkehr nur ein Fünftel des Gesamtverkehrs ausmacht und sich andererseits nur ein kleiner Anteil der Arbeitsplätze für die Verlagerung in die Wohnungen eignet. Darüber hinaus könnten die Einspareffekte im Verkehr durch eine größere Mobilität für soziale Kontakte und Abwechslung in der Freizeit wieder zunichte gemacht werden. Durch Telematik z.B. im Straßenverkehr (Verkehrsleitung, Stauvermeidung und „road-pricing“) soll Beton durch Elektronik ersetzt werden: Anstelle von Straßenausbau wird der Verkehr elektronisch gesteuert. Das erhöht die Kapazität der Straßen und somit den Verkehr. Hingegen könnte ein gezielter Ausbau von Verkehrsleitsystemen und der Telematik im öffentlichen Verkehr diesen effizienter, kostengünstiger und attraktiver machen: ein Fortschritt auf dem Weg zu einer umweltschonenden Mobilität.

These 10

Die Attraktivität einer Verkehrswende steigt mit der Aussicht auf eine verbesserte persönliche Mobilität. Eine unbeschwerte, sichere Beweglichkeit im Wohnumfeld, die Freiheit für Fußgänger und Radfahrer, hat für jede und jeden von uns einen

hohen Wert. Die gegenwärtigen Einschränkungen dieser Beweglichkeit vermindern unsere Lebensqualität nachdrücklich. Eine wirkliche Verbesserung ist nur durch Reduktion des motorisierten Individualverkehrs möglich. Die damit verbundenen geringen Zeitzachteile für die Fahrzeugnutzer stehen in keinem Verhältnis zum Gewinn an ökologischem Wohlstand für alle. Die Schaffung geeigneter stadt- und verkehrs-planerischer Bedingungen sollte mit hoher Priorität verfolgt werden, damit die Vorteile eines stressärmeren Alltags, gesünderer Lebensbedingungen und erleichterter sozialer Bezüge möglichst schnell und möglichst vielen zugute kommen.

These 11

Um eine sozial und ökologisch verträgliche Mobilität zu erreichen, sind alle gefordert. Aufgabe der Politik ist es, unterstützende Rahmenbedingungen zu setzen: Regeln für einen menschenfreundlichen Verkehr, Förderung des öffentlichen Verkehrs, Grenzwerte für Emissionen und Verbrauch der Fahrzeuge, auch auf Grundlage verbindlicher Ziele zur Reduktion von klimaschädlichen Emissionen. Die zuständigen Verwaltungen müssen zu integrierten Mo-

bilitätsverwaltungen zusammengeführt werden. Die sozialen und ökologischen Kosten der verschiedenen Verkehrsformen müssen offen gelegt und von den Verursachern getragen werden. Bürgerinnen und Bürger müssen mehr Mündigkeit und Verantwortlichkeit zeigen. Wir haben häufig größere Spielräume, als wir meinen: Wir entscheiden, wie wir uns bewegen, welche Fahrzeuge wir anschaffen, wie und wie viel wir sie benutzen. Jeder von uns ist Teil des Problems, kann aber Teil der Lösung werden.

These 12

Wir haben die Wahl. Wie viele Verkehrsoffer und wie viel Zerstörung unserer Mitwelt wollen wir in Kauf nehmen? Wie

lange wollen wir uns und andere schädigen, in unserem Land, in anderen Ländern und in der Zukunft? Wir in den Industrieländern haben die Verantwortung, ökologisch und sozial verträgliche Formen der Mobilität zu verwirklichen, auch damit unsere jetzige Form der automobilen Mobilität, des expansiven Luftverkehrs und der unsinnigen Gütertransporte nicht zum Weltmaßstab wird, mit verheerenden Folgen für die Menschen und das Weltklima. „Langsamer, weniger, besser, schöner“ und näher verbinden sich mit mehr Gelassenheit, mehr Wahrnehmung und intensiveren Erfahrungen. Sich dem Zwang zum „immer schneller“ und „immer weiter“ nicht mehr auszusetzen bedeutet nicht Verzicht, sondern Gewinn an echter Lebensqualität.