

Grenzen des eigenen Besitztums – viel näher steht als jenem betriebs- und volkswirtschaftlichen Denken, das die Grundlage der traditionellen Immobilienwirtschaft bildet. Viele unter den jüngeren Berliner Architekten, deren Arbeit unter Stimmann keine Berücksichtigung fand, waren geradezu verdammt, sich eine solche “Oikos-Kompetenz” anzueignen: Entweder man verstand es – unter teils abenteuerlichen Umständen – ein eigenes Haus zu bauen oder eine Baugruppe bzw. ein Syndikatmodell zu initiieren, oder man baute eben nicht: Eigentumsbildung aus Verzweigung.

Nicht zuletzt aus diesem Grund konnte Arno Brandhubers Galerie-, Büro- und Wohnhaus in der Brunnenstraße zu einem Hoffnungsbau gerade der Stimmann-Enttäuschten werden: weil es von privater Risikobereitschaft kündigt und Eigentum bildet – aber den Immobilienmarkt nicht mit ins unternehmerische Kalkül zieht. Denn bei diesem Gebäude wurde eine schwer verkäufliche Keller-Bauruine aktiviert, um darauf ein rohbauhaftes Haus zu errichten, das, wollte man es je verkaufen, wohl zum ewigen Ladenhüter würde. Es ist diese architektur-gewordene Steigerung von

Schwerverkäuflichem ins Unverkäufliche, die Brandhubers Brunnenstraßen-Projekt weit über die Einzelarchitektur hinaus bedeutsam macht. Aus einem Etwas wurde ein ökonomisches Nichts, das einen Oikos des Zusammenlebens markiert – ein umgekehrtes Midas-Prinzip der Architektur hat sich offenbart. Dies – und nicht die Nähe zu einer zunehmend religiös aufgeladenen Gegenwartskunst und ihrer Glamourpolitik – dürfte wohl der eigentliche Beitrag sein, den die Architektur der jüngeren Planergeneration Berlins zu verdanken hat: die Wiederentdeckung des Hauses als einer sozialen Einheit. Sie gilt es nun in ein Souveränitätsprojekt zu überführen, das die Grenzen vereinzelter Parzellen hinter sich lässt und die zu erwartenden Mühen der Ebene in politische Horizonterweiterungen überführt.

Stephan Trüby

Fußnoten

- 1 Vgl. Philipp Oswald, Stefanie Oswald: “Berlin – eine Schlafstadt”, in: ARCH+ 201/202, März 2011, S. 82ff
- 2 Rem Koolhaas’ Architektur-Think tank AMO ist die vielleicht derzeit radikalste Manifestation dieser Unklarheit.
- 3 Vgl. Stephan Trüby: “5 Codes: Architektur, Paranoia und Risiko”, in: Igmade (Hrsg.): 5 Codes. Architektur, Paranoia und Risiko in Zeiten des Terrors, Basel/Boston/Berlin: Birkhäuser, 2006, S. 16ff.
- 4 Vgl. Niklas Luhmann: Die Kunst der Gesellschaft, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1995
- 5 Vgl. Wolfgang Ullrich: Mit dem Rücken zur Kunst: Die neuen Statussymbole der Macht, Köln, 2000
- 6 Jörg Heiser: Plötzlich diese Übersicht. Was gute zeitgenössische Kunst ausmacht, Berlin, 2007, S. 8
- 7 Ebd.
- 8 Vgl. Philipp Oswald: Stadt ohne Form, Strategien einer anderen Architektur, München/London/New York, 2000
- 9 Vgl. Carl Schmitt: Politische Theologie. Vier Kapitel zur Lehre von der Souveränität, Berlin, 2009 (1922), S. 13

Diskussion: Postfossile Mobilität – die Wege sind langsam und steinig



Die “Wege zu einer postfossilen Mobilität”, die in der Post-Oil-City-Ausgabe der ARCH+ (Heft 196/197) durch Florian Böhm skizziert wurden, sind gar zu glatt, gerade und reibungsfrei. Mit dieser Gegenrede soll aufgezeigt werden, wo Böhms Wege Sackgassen sind und warum andere Pfade einzuschlagen wären. Am Beispiel der “Stadt der kurzen Wege” wird verdeutlicht, dass der Blick von Raum- auf grundlegendere Zeit- und Geschwindigkeitsstrukturen zu richten wäre, und damit vielmehr auf eine “Agglomeration der langsamen Geschwindigkeiten”. Da dies die Moderne im Kern trübe, tut ein Blick auf emanzipatorische Prozesse Not, solange der Anspruch besteht, dass die Reise zu postfossilen und im Grundsatz universalisierbaren Mobilitätsformen gerecht und friedvoll verlaufen soll. Denn allein mit technischen Lösungen wird eine Kultur eines gesellschaftlichen Sich-Bescheidens nicht zu haben sein.

Rückblick

Eine dreistufige Strategie führe laut Böhm – der damit “die” Verkehrswissenschaft zitiert – zu nachhaltiger Mobilität. Zu ergänzen gälte es diese drei Ansätze um nutzungsbedürfnisorientierte, integrierte Verkehrssysteme. So sollte es um die verkehrsvermeidende Gestaltung der Raumstruktur gehen (Stichworte: mögliche Nutzungsmischung dank Postindu-

strialisierung sowie die “Stadt der kurzen Wege”), um Verkehrsverlagerungen auf umweltverträglichere Mobilitätssysteme (Personal Rapid Transit Systeme etc.), um technische Ansätze (“Biokraftstoffe” sowie bereits heute ‘alltagstaugliche’ wasserstoff- oder batteriebetriebene Elektroautos) und schließlich um Mobility-on-Demand-Systeme oder berührunglos-induktionsbetriebene Elektromobilität. Ausblickend wird angemahnt, dass eine “umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität” derart sein müsste, dass sie die “Kunden (...) akzeptieren” könnten. “Raumstruktur und Technologien” seien innovativ zu kombinieren, um ihre “Entwicklungspotentiale optimal” zu nutzen. Lösungen gälte es “evolutionär aus der vorhandenen Infrastruktur zu entwickeln”. Da die Politik das Thema als “wichtig erkannt” habe, erforsche die deutsche Bundesregierung Elektromobilität längst “ganzheitlich” und will beitragen, E-Autos auf die Straße zu bringen. Sogar Europa fördere die Entwicklung von integrierten Energie- und Mobilitätskonzepten.

Entpolitisierung, Technik- und Regierungsgläubigkeit

Soweit, so gut? Mitnichten. Nicht nur, dass es “die” Verkehrswissenschaft nur unter Ausblendung kritischer Verkehrswissenschaftler gibt. Auch können E-Autos nicht als “alltagstauglich” dargestellt werden.¹ Der Nachhaltigkeitstypische Ganzheitlichkeitsanspruch entpuppte sich bei seiner Selbstbeschränkung auf acht Modellregionen umgehend als teils heitliche Konterkarierung seiner selbst.² Auch wird es sich beim erwähnten Regierungsvorhaben eher um elektrische Prestige-Drittwagen von Garagenbesitzenden handeln, als um einen substanziellen Beitrag zur Verkehrswende – sollen doch in 10 Jahren gerade mal 1 Mio. E-Cars bei jährlich 3,5 Mio. Neuzulassungen auf die Straße kommen.

Weiter trägt Böhm auch sprachlich zu einer Entpolitisierung bei, indem er gesellschaftliche Handlungsverantwortung ins Evolutionär-Positive verlagert, und “Umwelt” zur Handlungsnorm kürt. Damit lenkt er – abermals ganz im Sinne der Nachhaltigkeit – trefflich davon ab, dass es nicht darum geht, es der “Umwelt” recht zu machen, sondern um die Frage, welche Ressourcensicherungs-, Frie-

dens-, Migrations- oder Gesundheitspolitik zu verfolgen wäre. Auch redet Böhm mit dem Beitrag sowohl einem Verkehrswachstum das Wort (sofern die Entkopplung von Öl und CO₂ erfolgt), als mehrfach auch dem Fetisch der hohen Geschwindigkeit – ohne dabei seine marginalen Relativierungen von Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetzen und Magnet-schwebbahnen einer ernsthaften, kritischen Bewertung zu unterziehen. Mit einer Technikgläubigkeit – die leider auch weite Teile der Rubriken ‘Nachhaltigkeit’ und ‘Stadtverkehr’ der gesamten ARCH+ Ausgabe durchzieht – steckt Böhm eine “nachhaltige Mobilitätsarchitektur” ab, womit er gleichzeitig ausblendet, dass die eigentlichen Herausforderungen vielmehr soziokultureller Art sein werden (und schon sind):

Wie friedvoll legen wir sowohl die Wege in die Zukunft als auch die Wege der Zukunft aus, um uns von der Wahlverwandtschaft von Automobilität, Moderne und Kapitalismus loszusagen?³ Wie gerecht gestalten wir diese historische Transformationsphase im Umgang mit Ressourcen? Welche Ansprüche auf Mobilitätsleistungen wären zu sichern? Denn schon heute können sich unzählige Menschen öffentlichen Verkehr, geschweige denn motorisierten Individualverkehr, nicht leisten – und das nicht nur im “Süden” dieser Welt. Und wieder werden, wenn das Rohölpreisniveau auf dem Weltmarkt signifikant steigt, die kaufkraftstarken Akteure (in vornehmlich kaufkraftstarken Ländern) die Profiteure in einem sich verschärfenden Verteilungskampf sein. Durch die aufgezeigten Ausblendungen suggeriert Böhm mit einer Politikgläubigkeit – in der Staatlichkeit längst zu einem den “Kunden” zu befriedigenden Unternehmen mutierte – in seinem Sinne letztlich folgerichtig, dass Kämpfe und Errungenschaften von sozialen Bewegungen auf dem Weg zu postfossiler Mobilität nichts verloren haben. Und so ist es bezeichnend, dass er gerade jene Akteure nicht würdigt, die versuchen, die bisherige, fossilistische Rennstrecke (der Moderne) zu verlassen, um neuen Alltagspraxen Anerkennung zu verschaffen. Z.B. die weltweite Fahrrad-Bewegung “critical mass”, die den städtischen Automobilität zurückdrängen will oder Bewegungen wie die der “Transition Towns” oder “Neustart Schweiz”, die dar-

auf zielen, auf räumliche Nähe und die Wiederaneignung von Zusammenhängen zu setzen.

Bezüglich heutiger Funktionsverteilungen im Raum ist dabei ohnehin anzunehmen, dass ein energiebedingter Umbau von Gesellschaften zu Prozessen der Wiederaneignung und Relokalisierung führen wird. So erscheint mit einmal auch die heutige Deindustrialisierung umkehrbar, basiert sie doch u.a. auf energieintensiven Produktivitätssteigerungen und einer Nutzungsentmischung auf weltweitem Maßstab, die durch billige, globale Verkehre erst möglich wurde. Denn gerade für die wesentlichen Güterfernverkehre (Schiff, Flugzeug, straßengebundener Schwerlastverkehr) kommen Strom und Wasserstoff als Energieträger nicht in Frage.⁴ Und der Einsatz agro-industrieller Treibstoffe – euphemistisch gerne als Biokraftstoff benannt – steht stets in Konflikten mit Flächen zur Lebensmittelproduktion oder Räumen des Unterhalts. Selbst bei der von Böhm favorisierten “2. Generation” biogener Treibstoffe – die verfahrensbedingt keine gute Klimabilanz aufweisen – steht die Antwort aus, wo und wie ihre ausreichende Verfügbarkeit überhaupt gesichert werden könnte.⁵ Dies umso mehr, als erneuerbaren Ressourcen künftig außer “Biosprit” noch ganz andere Verwendungsmöglichkeiten beschert sein werden.

Mit der bisher vorgebrachten Kritik soll es nicht darum gehen, technischen Ansätzen die Berechtigung bezüglich einer zukünftigen Mobilität abzuspochen. Im Gegenteil – ist doch die heutige, auf ausreichender Verfügbarkeit fossiler Energiequellen basierende Technik ganz offensichtlich weiterzuentwickeln. Doch dies mit der Fragestellung, wie effektiv Technikeinsatz einer Transformation hin zu einer postfossilen Mobilität tatsächlich dient. Denn es ist mit den Lehren aus der Technikgeschichte zu berücksichtigen, dass durch Rebound-Effekte selbst effiziente Techniken durch ihre gesellschaftliche Verwendung Einsparungsziele durch Mehrverbräuche konterkarieren. So kann beispielsweise das knappe Gut von innerstädtischen Parkplätzen von Kleinstwagen im Vergleich zu Großraumlimousinen wesentlich effizienter genutzt werden, mit der Folge, dass mehr Autos in die Städte gelangen.



London Bridge um 1900, Foto: "London Street Photography" 1860-2010, Ausstellung Museum of London



"Kannst Du nicht mal drinnen Bescheid sagen, daß der Sättigungsgrad erreicht ist?" aus: "Punch", 23.8.1961

Die Agglomeration der langsamen Geschwindigkeiten

Geht es schließlich um die Gestaltung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für das Mobilitätsverhalten von Individuen und der Wirtschaft, dann fordert Böhm nicht zu unrecht die "Stadt der kurzen Wege" – ein Leitbild, das von den meisten Planern und Politikern gerne bedient wird. Doch insofern diesbezüglich eine entsprechende Gestaltung der Raumstrukturen gefordert wird, liegt eine weitreichende Ursachen-Wirkungs-Verwechslung vor: Denn weder die dichte Stadt per se,⁶ noch die funktionsgemischte Stadt führt zu kurzen Wegen, sondern die der langsamen Geschwindigkeiten.⁷ Warum? Über die Jahre hinweg sind die Reisezeiten, die mit verschiedenen Fortbewegungsarten jeweils täglich gebracht werden, konstant. Für Autofahrer beträgt sie ca. 75 min, für Fußgänger und Radfahrer sind sie wesentlich geringer. Die Reisezeit reduziert sich dabei durch Verwendung eines anderen Transportmittels genau in dem Maße, wie dessen Benützung anstrengender ist. So ist letztlich von einem konstanten durchschnittlichen Energieaufwand auszugehen, den Menschen (täglich) für Mobilitätsleistungen aufbringen.⁸ Nun führt aber der Umstand, dass Autofahrer im Durchschnitt täglich eine konstante Zeit mit dem Autofahren zubringen, genau dazu, dass sie desto weiter fahren, je schneller sie (in dieser Zeit) fahren können: und wie schnelle Fortbewegung zu langen Wegen führt, so führt erst Langsamkeit zu kurzen Wegen.

Solange darum bei der Diskussion der "Stadt der kurzen Wege" der Blick an den Raumstrukturen haften bleibt, anstatt ihn auf die Gestaltung von insbesondere Geschwindigkeitsstrukturen zu lenken, bleibt die Diskussion nicht nur verengt – vielmehr zielt sie damit regelmäßig an jenem Kern vorbei, der brisant, weil gesellschaftlich häretisch ist: Die "Stadt der kurzen Wege" ist eine antimoderne, langsame. Sie mit verkehrswissenschaftlicher Konsistenz einzufordern macht unbeliebt, rückt einen in die in Planerkreisen unbeliebte Ecke sozialromantischer Fortschrittsverweigerer und unter Realitätsverlust leidenden Utopisten. Tun wir uns schon schwer genug damit, Schrumpfung zu denken und planerisch zu begleiten, so scheint es außerhalb von emanzipatorischen Bewegungen geradezu unmöglich, Schrumpfung bewusst zu fördern, zu planen und durchsetzen zu wollen. Denn mit der Erhöhung der Raumwiderstände, d.h. damit, es Menschen schwerer zu machen, sich motorisiert durch den Raum zu bewegen, würden all jene zu direkten Verlierern, die bisher von schneller Erreichbarkeit profitiert haben. Mindestens bis

zum nächsten Umzug oder Arbeitsplatzwechsel wären erhöhte Raumwiderstände mit erhöhten Zeitbudgets zu zahlen – von allen sozialintegrativen Funktionen von "Freizeitverkehr" ganz abgesehen.

Die von Bourdieu beschriebene "Arbeitssteiligkeit der Herrschaft" ist damit eine, die über die heutige raumfunktionale Ausdifferenzierung selbst tiefst in den Raum eingeschrieben ist. Denn mit den Funktionsverteilungen im Raum erlangt die Notwendigkeit, auseinanderliegende Orte (schnell) erreichen zu können, eine raumstrukturelle Macht. Die ernst gemeinte "Stadt der kurzen Wege" ist somit wohl kaum geeignet, mentale Mobilisierungskräfte zu entfalten, wie es der Eisenbahn im 19. Jh. oder der Massen-Automobilisierung in der Nachkriegszeit im Sinne von gesellschaftlichen Aufbruchsmetaphern gelang. Denn es geht vielmehr um Tempolimit, um Straßenrückbau und Maßnahmen gegen ÖPNV-induzierten Automehrverkehr.⁹ Es geht um die Absage an Bahn-Hochgeschwindigkeitsnetze (die zudem kohle- und atombetrieben sind) oder um Flughafenrückbauten. Es gilt von der Parkplatzerstellungspflicht – die von der Reichsaragenverordnung (1939) über die Musterbauordnung in die LBOs übernommen wurde – Abstand zu nehmen und mindestens gleiche Zugangszeiten zu (eigenen?) Autos wie dem öffentlichen Verkehr herzustellen.¹⁰ Weiter gilt es, die schnelle Verkehrsmittel bevorzugende Pendlerpauschale abzuschaffen – wer fährt morgens schon 40 km mit dem Rad zur Arbeit? Und falls dann aus verkehrlichen Gründen Funktionsmischung doch als Ziel verfolgt wird, dann mit dem strikten Ansatz, den Arbeitsplatzbesatz auszugleichen.¹¹ Statt dessen werden zentrumsnahe Investment-Filetstücke all zu häufig bloß mit geringen Wohnanteilen aufgehübscht: Doch warum sollte dort wohnen, wer auch dort arbeitet? Weiter gilt es, die falsche, extrem schönrechnende Bewertungssystematik der Bundesverkehrswegeplanung zu korrigieren, die entgegen jeder Langzeitbetrachtung behauptet, dass tatsächlich Reisezeit durch eine schnellere Raumüberwindung eingespart würde: Doch trotz einer Verzehnfachung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit seit der Nachkriegszeit sind wir heute ganz offensichtlich nicht mit im Verkehr freigewordener Zeit gesegnet.¹²

All die skizzierten Entschleunigungsansätze sind realpolitisch alles andere als einfach umzusetzen. Gerade weil die Referenz für Nachhaltigkeit – um Halt in einer hilflosen Welt zu geben – längst das realpolitische Mögliche und nicht das normativ Gebotene ist, sind entsprechende Forderungen der Langsamkeit mit Unverständnis, mit Bestrafungen des

Marktes und Entzug von sozialer Anerkennung zu bezahlen. Denn es geht nicht um die Frage, ob der fossilistische, dicke Pelz des Bären nass wird, wenn mit postfossilen Wassern gewaschen, sondern: Was bleibt von diesem Pelz? Oder: (Wie) ist es möglich, die Verantwortungsgrenzen des Mobilitätsverhaltens gesellschaftlich wahrzunehmen, ohne das Kind der Moderne mit dem Bade auszuschütten?

Was, wenn künftig Reurbanisierung nicht nur getrieben ist, von den townhousekompatiblen Lifestyles der LOHAS, wenn Öko-Genrifizierung nicht bloß Folge (räumlich selektiver) Modernisierungsprozesse ist, sondern eine De-Desurbanisierung einsetzt, mit der das Gros der (Ein-)Pendler ihre persönlichen Mobilitätskosten in den Griff zu bekommen versuchen?¹³ Welche Gruppen werden ihr Bleiberecht in Agglomerationskernen behalten, welche verlieren? Reicht der demographische Wandel, diesen Zentrumsdruck abzumildern? Welche peripheren Infrastrukturen können aufrechterhalten werden? Oder sind solche Themen gar irrelevant gegenüber der Frage, welche Gesellschaften sich anmaßen, auch die zweite Hälfte der globalen Rohölvorkommen zu verfahren, ohne ganz entschieden ihre eigenen, persönliche Mobilitätsmuster prägenden Gesellschaftsstrukturen radikal umzubauen? Müssten wir uns nicht kollektiv von der modernistisch-industrialisierten Lebensweise emanzipieren, in der Mobilität als pure Verkehrsleistung missverstanden wird? Und damit von einer Lebensweise, die nicht universell verallgemeinerbar ist, deren gewaltsame Durchsetzung wir aber duldsam in Kauf nehmen? Wäre es nicht an der Zeit, neue und lustvolle Formen der Begegnung, der räumlichen Nähe und insbesondere eines solidarischen, gesellschaftlichen Miteinanders auf allen räumlichen Ebenen zu erfinden, indem die Gestaltung von Mobilität zuvorderst als kulturelle Leistung und weniger als technische Herausforderung begriffen wird?

Axel Schubert

Fußnoten

- 1 Die Alltagstauglichkeit von Brennstoffzellen wie von Batterien ist nicht gegeben, da ihre Verallgemeinerbarkeit nicht darstellbar ist: Mit Platin oder Lithium sind beide auf "seltene Erden" angewiesen. Vgl. z.B. Zibechi, Ralf: Schlacht ums Lithium, S. 60-65, in: Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.): Auto Mobil Krise. Luxemburg. Gesellschaftsanalyse und linke Praxis, Band 3/2010, Hamburg 2010
- 2 Entgegen der Kritischen Theorie, die fordert, in der Analyse von einer gesellschaftlichen Totalität auszugehen, zielt die Variante der Ganzheitlichkeit des Nachhaltigkeitsdiskurses auf die Gestaltbarkeit einer zukünftigen Welt im Sinne der Gleichberechtigung von Ökonomie, Soziale und Ökologie. Damit neigt dieser Gestaltungsanspruch dazu, sich ins Totalitäre – das Andere ausschließende – zu verkehren.
- 3 vgl. zur Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität: Rammler, Stephan: Die Wahlverwandtschaft von Moderne und Mobilität, in: ARCH+ 147, S. 105 und zur Eingebundenheit des Automobilitäts in die kapitalistische Gesellschaftsformation: Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung (Hrsg.) 2010, a.a.O.
- 4 vgl. Schindler, Jörg/ Held, Martin: Postfossile Mobilität. Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil, S. 165, Bad Homburg, 2009
- 5 ebd. 151f; vgl. Pye, Oliver: Biospritbankrott: Europäische Klimapolitik, Palmöl und kapitalistische Naturverhältnisse in Südostasien, in: Ökologie in der Krise, Prokla, H. 156, 3/2009, S. 441-457, Pye, Oliver: Agrotreibstoffe und Ernährungssouveränität. Transnationale Konflikte, S. 66-69, in: Vorstand der Rosa-Luxemburg-Stiftung a.a.O.
- 6 Am Vergleich von Paris und London zeigte M. J. H. Mogridge, dass die Wegelängen von den zurückgelegten Geschwindigkeiten und nicht den Siedlungsdichten abhängen. Strategien der Verdichtung sind nicht an und für sich verkehrsleistungsreduzierend, sondern nur, wenn damit auch die Qualität der Fortbewegung eine andere wird (mehr langsame Verkehrsmodi). Mogridge, M. J. H.: If London is more spread out than

Paris, why don't Londoners travel more than Parisians?, in: Transportation, no. 1/1986, S. 85-104

7 Um keine romantisierenden Bilder zu wecken, sei nicht von einer "Stadt der langsamen Geschwindigkeiten", sondern von einer "Agglomeration der langsamen Geschwindigkeiten" gesprochen. Vgl. zu den verkehrswissenschaftlichen Zusammenhängen auch die Beiträge kritischer Verkehrswissenschaftler auf www.verkehrswissenschaftler.de sowie Knoflacher, Hermann: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Freiheit vom Zwang zum Autofahren, Wien 1996

8 Kölbl, R./ Helbing, D.: Energy laws in human travel behaviour, New Journal of Physics 5, 48.1-48.12, 2003; www.colbud.hu/apcaa/img_upload/4d11df4490c468ca39fcefabae592944/HelbingNewJPhysics2003.pdf

9 ÖPNV-induzierter Automehrverkehr stellt sich ein, wenn durch die Verlagerungseffekte von der Straße auf den ÖPNV Straßenverkehrskapazitäten (wieder) frei werden, d.h. der Raumwiderstand der Straße sinkt, und damit weiter entfernt liegende Reiseziele (für andere Autofahrer) erreichbar werden; vgl. empirisch: Pfeleiderer, R./ Dieterich, M.: Why does car traffic increase when public transport is improved? In: Networks for Mobility. International Symposium, Stuttgart, September 2004, Proceedings S. 63

10 H. Knoflacher, a.a.O., 214ff; solche Forderungen reichen freilich schnell an heikle eigentumsrechtliche Fragen heran. Zugleich gilt auch, dass attraktive Zugriffsmöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr zu längeren individuellen Tagesdistanzen führen, vgl. ARE (Bundesamt für Raumentwicklung ARE) (Hg.): Raumstruktur und Mobilität von Personen. Ergebnisse einer Sonderauswertung des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten, S. 26, Bern, 2006, www.are.ch

11 Regressionsanalysen zufolge ist bei einem ausgeglichenen Arbeitsplatz eine "verkehrsarme" Bewältigung des Lebensalltags am ehesten möglich, vgl. Beckmann, K. J.: Stadtverkehr und Nutzungsmischung. Was kann Nutzungsmischung leisten?, in: BfLR (Hg): Nutzungsmischung im Städtebau. Informationen zur Raumentwicklung, Heft 6/7, 1995, S. 450, Bonn, Selbstverlag

12 Bis 1992 vernachlässigte der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) die Effekte des induzierten Verkehrs beim Straßenbau. Dann wurde, so auch im BVWP 2003, für immerhin 7,7 % der Fahrten eine freie Zielwahl angenommen (d.h. im Ergebnis eine Geschwindigkeitselastizität von ungefähr $\epsilon = 0,077$). Begründete Annahmen gehen jedoch von einem Anteil von 75 - 100 % von Fahrten mit freier Zielwahl für den eingependelten Zustand von Verkehrssystemen aus, d.h. von einer Größenordnung von $\epsilon = 1,0$. Dementsprechend wird die wichtigste Wirkung von Straßenbau – der (sekundär) induzierte Verkehr – in den Kosten-Nutzenanalysen falsch eingestellt, was zur regelmäßigen (Fehl-)Legitimation von Fernstraßenbau führt. Vgl. Pfeleiderer, Rudolf: Elastizität zu niedrig angegeben, in: Internationales Verkehrswesen, H. 5/2001, S. 249 und Pfeleiderer, R./ Braun, L.: Kritik an der Bundesverkehrswegeplanung. Nutzen/Kosten-Rechnung beim Bundesfernstraßenbau, in: Internationales Verkehrswesen, H. 10/1995, S. 609-61

13 Dabei sei nicht behauptet, Suburbia sei in sich einheitlich. Doch liegen die Empenderraten deutscher Großstädte ausnahmslos höher als die Auspenderraten, vgl. Holz-Rau, Christian: Raum, Mobilität und Erreichbarkeit – (Infra-)Strukturen umgestalten?, in: BBSR (Hg): Steigende Verkehrskosten – bezahlbare Mobilität. Informationen zur Raumentwicklung, H. 12/2009, S. 801, Bonn. Mit der hier implizierten These, dass Veränderungen der Wahl der Verkehrsmodi auch Folge veränderter Preisstrukturen sein können, werden die o.g. energiegesetzlichen Zusammenhänge nicht hinfällig. Eher wäre zu fragen, ob die zur Raumüberwindung erforderlichen Zeitbudgets oder monetäre Kosten das "gerechtere" Korrektiv für kollektive Veränderungen des Mobilitätsverhaltens sind.

100 JAHRE
Bolichwerke
lichttechnik

Gewinnen Sie jeden Monat eine Tischleuchte der Kollektion EBOLICHT.

Teilnahme im Internet:
www.bolichwerke.de