

Fetisch Erreichbarkeit

FAZ 15.4.2009

Der Drang nach eingesparter Reisezeit und seine Kosten

Das zwanzigste Jahrhundert war eines der Planung und die Verkehrsplanung vielleicht sein Geheimherz. Die Höchstgeschwindigkeiten der Verkehrsmittel nahmen ebenso zu wie die im Verkehr zurückgelegten Kilometer. Restlose Ausnutzung der technischen Möglichkeiten lautete die Devise der Verkehrsplaner, und ihre ökologischen Konsequenzen sind wohlbekannt. Wie fragwürdig aber auch der sonstige Nutzen dieser Verkehrslogik ist, thematisiert der Luzerner Politikberater und habilitierte Historiker Ueli Haefeli am Beispiel der Schweiz (Ueli Haefeli, „Haben wir mehr Zeit, wenn wir schneller reisen? Der Januskopf der Erreichbarkeit“, in: Wege und Geschichte, Heft 2, 2008).

Die allgemeine Verkehrszunahme scheint, wenn man die Ausgaben der Haushalte betrachtet, auf ein hohes Maß an Zustimmung gestoßen zu sein. Parallel zur Massenmotorisierung gaben die Schweizer immer Geld für ihren Verkehr aus. Der prozentuale Anteil der Ausgaben für Verkehr und Nachrichtenübermittlung pro Haushalt hat sich im zwanzigsten Jahrhundert etwa verfünffacht. Diese Zahlen sind umso eindrücklicher; wenn man berücksichtigt, dass die realen Preise etwa des Benzins stark abgenommen haben.

Die Bereitschaft, sich damit Reisezeitgewinne zu finanzieren, war und ist groß: Dem Schweizer ist eine Stunde ersparte Reisezeit im Schnitt 18 Franken wert. Beim Bau von Verkehrsinfrastrukturen wird dann auch dieser Faktor politisch und administrativ entscheidend berück-

sichtigt, und die Reisezeitgewinne dominieren über Bau- und Unterhaltskosten beziehungsweise ökologische Nebenwirkungen. Was aber gewinnen die Bürger damit tatsächlich?

Denn die im Verkehr insgesamt verbrachte Zeit hat sich entgegen älteren Annahmen nicht verringert. Wurde nach dem „Konzept des konstanten Zeitbudgets“ früher von einer Zeit von sechzig bis achtzig Minuten ausgegangen, die man täglich im Verkehr verbringe, so legen neuere Untersuchungen sogar eine Verschlechterung nahe. In der Schweiz etwa ist in den vergangenen fünfundzwanzig Jahren eine kontinuierliche Zunahme der Wegezeiten um vierzig Prozent zu verzeichnen. Anders gesagt: Obwohl die Wege schneller werden, verbringen wir unterwegs also mehr Zeit als früher, dafür aber in schnelleren Verkehrsmitteln.

Dadurch hat sich das mobile Freiheitsversprechen in sein Gegenteil gewandelt, argumentiert Haefeli in Einklang mit anderen Infrastrukturforschern. Denn die Verkehrsstrukturen haben zunächst neue Wohnstrukturen und Lebensgewohnheiten entstehen lassen, die ohne sie nicht möglich gewesen wären. Der zunehmende Autoverkehr aber hat das Angebot anderer, etwa öffentlicher Verkehrswege verschlechtert und infolge seiner Zunahme zugleich den Druck auf Schaffung weiterer neuer Autowege vergrößert. Beides zusammen erhöht den Druck auf die restlose Ausschöpfung der neuen Optionen. Die zunehmende Erreichbarkeit erstickt

also die Hoffnungen auf individuelle Zugewinne im lähmenden kollektiven Verkehrsstau und in steigenden individuellen Pendelzeiten. Das Jahrhundert der Mobilität erhöht den Zwang zu ihr, statt für den, der will, die Freiheit von ihr zu ermöglichen. Mit schuld daran sind auch die Verkehrsplaner, die der „Selbstinduktivität des Verkehrs“ (Eckehard Kutter) keinen Riegel vorschieben. Die automobilen Gesellschaft verfestigt die Abwärtsspirale des weiteren Ausbaus von Verkehrsnetzen und zunehmenden Autoverkehrs.

Wie man sich hiervon lösen könnte, gibt Haefeli leider weniger präzise an als er die Nachteile, etwa Umweltfolgen konkret benennt. Sein Plädoyer geht in Richtung eines ausgewogenen Verkehrsmittelmixes und soll „den Zwängen entgegenwirken, die von den systemischen Wirkungen jedes Verkehrsmittels ausgehen“. Ausgewogenheit könne aber bei einer bekanntermaßen hohen Automobilität nur gezielte Förderung der anderen Verkehrsmittel heißen.

Bei diesen wiederum soll nach dem Kriterium der besseren Ökobilanz und der geringen Kosten differenziert werden, so dass vor allem langsame Verkehrsmittel in den Genuss der Förderung kämen. Ohnehin legt er den Individuen nahe, eine „neue Kultur der Langsamkeit und der kurzen Wege“ zu entwickeln – was gut zur Tatsache passt, dass es sich um eine Berner Antrittsvorlesung handelte und dann aber auch als kulturelles Muster aus außerbernischer Sicht nicht so neu wäre.

MILOŠ VEC