

Leben wir in einer Auto-Diktatur?

Wartaweil am Ammersee – Im Oktober 2013 standen die »Wartaweiler Gespräche« ganz im Zeichen von »Mobilität und Nachhaltigkeit«. Der Bund Naturschutz Bayern lud zum sechsten Mal in die Bootshalle des Naturschutz- und Jugendzentrums ein. Höhepunkt der Veranstaltung war der Festvortrag des renommierten Verkehrsexperten und Verhaltensforschers Prof. Dr. Hermann Knoflacher. Der Fußgeher-Vertreter der Vereinten Nationen ist unter anderem für seine Kritik am Verkehrswesen und dessen Auswirkungen auf die menschliche Umwelt bekannt.

Virus Auto

Knoflacher verglich die Ausbreitung des Autoverkehrs mit einer Virusinfektion. Anfangs klang dies recht merkwürdig. Doch je länger er sprach, desto mehr Parallelen wurden sichtbar: Wenn eine Zelle von einem Virus befallen wird, arbeitet sie nicht mehr für den Körper. Sie sorgt für die Virusverbreitung. In ähnlicher Weise entwickelt sich eine Gesellschaft, die vom »Auto-Virus« befallen ist. Nicht für die Lebensqualität der Menschen werden mehr Strukturen geschaffen, sondern nur noch für einen optimierten Autoverkehr. „Das Virus Auto hat dazu geführt, dass die Gesellschaft nicht mehr eine Welt für Menschen und ihre Nachkommen baut, sondern eine Welt für Autos, Fahrbahnen und Parkplätze. Die Disziplinen im Verkehrswesen und die Verkehrsinstitute sind daher die Hauptursache für die Probleme, die sie vorgeben, mit ihren Methoden zu beheben“, so Knoflacher.

Veränderungen durch das Auto

„Das Auto sitzt bei uns im Stammhirn“, erklärte der Verhaltensforscher aus Österreich. Dort werden im Wesentlichen alle unsere Handlungen gesteuert. Dort sitzt das Auto und ändert nun unsere Werte, die Strukturen, unsere Kultur und unser Denken. „Hätten wir unsere Werthaltung be-



Die Straße ist ein öffentlicher Raum, der von allen unter den gleichen Bedingungen genutzt werden kann. Knoflacher entwickelte deshalb das »Gehzeug«. Mit diesem Rahmen kann ein Fußgänger den immensen Platzbedarf eines Autofahrers demonstrieren.

wahrt, dürften wir nicht jedes Jahr 3000 oder 5000 Deutsche umbringen, im Autoverkehr. Und nun sind wir stolz darauf, dass es nunmehr 3000 oder 5000 sind und nicht mehr 12.000.“ Knoflacher weiter: „Ein Autofahrer ist ein völlig anderes Lebewesen als ein Mensch.“ Das Auto braucht einen Lebensraum, einen Abstellplatz, Fahrbahnen. Damit zerstören die Planer jede Stadt. Früher gab es autofreie Umgebungen. Heute jammern die Menschen über die Luftverpestungen durch die Autos. Sie lassen es sich auch gefallen, wenn ein Auto sie z.B. mit Dreckwasser anspritzt. Die Eltern geben die Lebensräume ihrer

Kinder auf, damit sie ihre Autos vor die Türe stellen können.

Autoviren-freie Umgebungen

Verkehrsexperten müssen eine Autoviren-freie Umgebung schaffen: Das Auto muss mindestens so weit weg wie die Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs sein. Die Autos müssen an die Ränder der Ortschaften und Städte gebracht werden. Hinein fahren darf nur der, für den das Auto eine Bewegungsprothese ist. In die Städte hinein fahren dürfen Körperbehinderte und selbstverständlich auch der Lieferverkehr. Wer die Autos aus den



Der Vorsitzende des Bund Naturschutz in Bayern e.V., Prof. Dr. Hubert Weiger (links), bedankt sich zusammen mit dem Landesbeauftragten Richard Mergner bei Prof. Knoflacher für das Referat.



**Bund Naturschutz
Kreisgruppe WM-SOG**
Hofstraße 6, 82362 Weilheim
Tel.: 0881/2995
Fax: 0881/927 83 45

email:
bn.weilheim@t-online.de
www.weilheim-schongau.bund-naturschutz.de

„Wir ziehen uns mehr oder weniger freiwillig in abgedichtete Häuser mit Lärmschutzfenstern zurück, um den Außenraum dem Krach, dem Staub und den Abgasen der Autos zu überlassen.“

Hermann Knoflacher

Städten bringt, belohnt die Fußgänger, Radfahrer und den Öffentlichen Verkehr. Es entstehen andere Strukturen, neue Geschäfte werden angesiedelt. („Geschäftsleute riechen die Brieftaschen der Fußgeher.“) Wer zu Fuß geht, hat viele soziale Kontakte. Wenn viele Leute auf der Straße sind, dann ist eine Stadt lebendig.

Professor Knoflacher zeigte eindrucksvolle Fotos der südkoreanischen Stadt Seoul: Ihr Bürgermeister Lee Myung-bak hat die Stadtautobahn nach 45 Jahren nicht reparieren, sondern abtragen lassen. Für die zukunftsorientierte, nachhaltige Gestaltung seiner Stadt wählten ihn die Menschen 2008 zum Präsident von Südkorea. Auch die Birminghamer entschieden sich für den Rückbau ihres Autobahnringes. Dieser wurde zur Fußgängerzone umgebaut.

Wenn sich Städte das Geld für teure Parkplatz-Investitionen und teure Straßenumbauten sparen würden, könnten sie ihren Leuten für ewige Zeiten eine Jahreskarte für den Bus schenken... **isb**