

## Die Orte zu den Menschen bringen!

Karin Raith, Universität für angewandte Kunst Wien

### Automobilität?

Das Automobil hat seinen Namen vom griechischen *autos*, zu deutsch „selbst“, und vom lateinischen *mobilis*, „beweglich“. Damit wurde ausgedrückt, dass die neuen benzin- oder dieselbetriebenen Fahrzeuge sich selbsttätig bewegen konnten und nicht mehr von einem Pferd oder Esel als Zugtier abhängig waren. Diese selbständige Bewegung, diese Unabhängigkeit bezog sich aber auf das Fahrzeug – das war automobil – nicht aber der Mensch. Der war erst recht wieder von einem externen Antrieb abhängig. In Anbetracht der Klimakrise ist es an der Zeit, von dieser maschinenzentrierten Sicht zu einem Verständnis zu gelangen, das die Menschen in den Mittelpunkt stellt. Wir müssen noch einen Schritt weiter gehen und die wirkliche Eigenständigkeit der Bewegung fördern – nicht noch mehr Technikabhängigkeit, sondern mehr humane Autonomie. Wir sollten die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Fahrrad ermöglichen und unterstützen.

Damit soll keineswegs gefordert werden, jegliche Mobilität abzuschaffen, die nicht aus eigener Kraft geschieht. Öffentliche Verkehrsmittel, deren CO<sub>2</sub>- und Schadstoff-Emissionen so gering wie möglich sind, müssen gefördert und ausgebaut werden und ihre Effizienz muss erhöht werden. Das Auto sollten wir aber so überflüssig wie möglich machen. Am besten wäre, es komplett aus der Stadt zu verbannen. Utopisch?

### Übereinkommen von Paris

Wenn wir uns das Pariser Abkommen und die darin festgelegten Emissions-Reduktionsziele anschauen, dann bleibt uns keine andere Wahl, als radikal zu denken. Das Übereinkommen zielt bekanntlich darauf ab, dass der Anstieg der durchschnittlichen Erdtemperatur deutlich unter 2°C über dem vorindustriellen Niveau gehalten wird und Anstrengungen unternommen werden, um den Temperaturanstieg auf 1,5°C über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen.

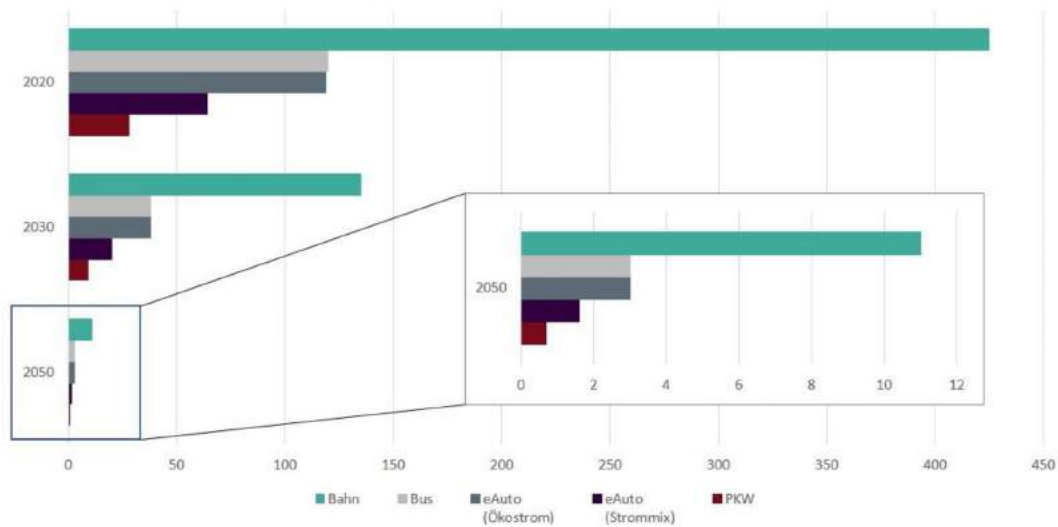
### Ein Modell klimaverträglicher Reichweiten<sup>1</sup>

Alexandra Millonig und Christian Rudloff vom Mobility Department des Austrian Institute of Technology (AIT) haben ein Modell errechnet (basierend auf dem Sachstandsbericht Mobilität und den Emissionskennwerten des Umweltbundesamts), das aufzeigt, wieviel CO<sub>2</sub> bis 2050 noch emittiert<sup>2</sup> werden kann, ohne dieses Temperaturziel zu gefährden. Vor zwei Jahren (2020) durfte jede Person pro Tag noch 6,12 kg Treibhausgas für private Wege emittieren (damit sind auch Wege zur Arbeit gemeint), 2030 werden es nur mehr knapp 2 kg sein (1,95 kg) und im Jahr 2050 gar nur noch 160 g. Umgelegt auf die einzelnen Kategorien von Verkehrsmitteln bedeutet das Folgendes: 2050 darf man mit einem konventionellen Benzinauto nur mehr 0,4 km fahren – da braucht man gar nicht mehr einzusteigen. Aber auch mit einem mit Ökostrom betriebenen Elektroauto dürfen es nur mehr 3 km sein und mit der Bahn, die das klimafreundlichste Verkehrsmittel (abgesehen vom Gehen und Radfahren) ist, ca. 11 km.

<sup>1</sup> <https://www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/mobalance/>

<sup>2</sup> Dabei müssen sowohl direkte als auch indirekte Emissionen berücksichtigt werden.

## Klimaverträgliche Reichweiten in km pro Tag & Person bei Einhaltung der Reduktionsziele im Pariser Abkommen



Berechnungsgrundlage: Sachstandsbericht Mobilität (Umweltbundesamt), Emissionskennwerte (Umweltbundesamt), Österreich Unterwegs (BMVIT)

Autoren: Alexandra Millonig und Christian Rudloff, AIT, <https://www.ait.ac.at/themen/integrated-mobility-systems/projects/mobalance/>

### Smarte Automobilität

Die Effizienz der Verkehrsmittel lässt sich sicher durch technologische Verbesserungen steigern. Trotzdem wird uns die Elektromobilität nicht von allen Klima- und Verkehrsproblemen befreien, zumal die dafür nötigen Batterien enorm viele Ressourcen verbrauchen werden (ohne Recycling wird da gar nichts gehen). Und ich habe den Verdacht, dass die smarte Mobilität mit selbstfahrenden Autos auch nicht wirklich hilfreich sein wird, denn die sogenannten autonomen Autos – also „Auto-Autos“ – werden vermutlich beträchtliche Mengen an Energie für die erforderlichen Rechnerleistungen verschlingen.

### Nicht die Menschen zu den Orten bringen, sondern die Orte zu den Menschen!

Daraus kann man eigentlich nur einen Schluss ziehen: Wir müssen unsere alltäglichen Lebensprozesse besser im Raum organisieren und die Transportwege reduzieren. Die Lösung kann nicht darin liegen, die Menschen möglichst effizient und smart zu den Orten zu transportieren, sondern vielmehr darin, die Orte zu den Menschen zu bringen. Wie? Indem man dafür sorgt, dass alles, was man täglich braucht, fußläufig erreichbar ist: Geschäfte, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen, möglichst auch der Arbeitsplatz, Gastronomie, Unterhaltung, Orte für Erholung und Sport. Das erfordert eine Reorganisation der Stadt und eine Transformation des ländlichen Raums. Keine urbane Funktionentrennung mehr! Keine reinen Wohnbauten, sondern durchmischte Quartiere! Keine Zersiedelung an den Rändern der Städte. Und erst recht keine Zersiedelung mehr auf dem Land. Die Ortskerne stärken!

### Nebenwirkungen

Über Wirkung und erwünschte Nebenwirkungen dieser Strategie informiert die Wissenschaft schon seit Jahrzehnten. Der Bodenverbrauch wird gestoppt, die Infrastrukturkosten für die kommenden Generationen werden verringert, die Umwelt wird menschenfreundlicher und lebenswerter. Dass die Leute die Vielfalt der fußläufig erreichbaren Einrichtungen freudig annehmen, kann man seit Jahren beobachten. Nirgendwo steigen die Immobilienpreise so rasant wie in der Nähe von Märkten und anderen verkehrarmen, öffentlichen Plätzen, denn dort wird das geboten, was wir brauchen und wünschen: Nahversorgung, Gastronomie, vielleicht auch ein wenig Grün, ein öffentlicher Raum, wo man Leute treffen, einen Kaffee trinken, ein bisschen in der Sonne sitzen kann, und das alles unbehelligt vom Autoverkehr.



Fröbelgasse, Ottakring, ca. 1958 und 2022



Die Eroberung des Straßenraums durch das Auto war definitiv der falsche Weg! Links eine Gasse in Ottakring, in den späten 50er-Jahren und rechts dieselbe Gasse heute. So sicher und kinderfreundlich wie links auf dem Bild müssen die Straßen wieder werden.

### Wo die Autos fehlen, ist wieder Platz für die Menschen



Plaza Mayor, Madrid, ca. 1960 und 2022



### Gestaltung des öffentlichen Raums

*"For half a century, architects have been providing OUTSIDE for man, even inside. But that is not their job at all: their job is to provide INSIDE for man even outside!"*  
(Aldo van Eyck, Forum 7/1959, p.28)

Bei dieser Reorganisation des Raums sind nicht nur die Raumplanerinnen und Städtebauer gefordert, sondern auch die ArchitektInnen und LandschaftsarchitektInnen als GestalterInnen attraktiver städtischer Straßen, Plätze und Parks. Der unbegrenzte, fließende Raum war ein Paradigma der Moderne. Aber schon 1959 hat Aldo van Eyck, der große holländische Architekt festgestellt, dass das ein falscher Weg war: Die ArchitektInnen haben jahrzehntelang ein Außen für die Menschen geschaffen, auch innen, aber Ihre Aufgabe ist es vielmehr, Innenräume zu schaffen, auch außen – also urbane Wohnräume, in denen man sich gern aufhält und gern bewegt. Zu Fuß zu gehen ist nicht nur die umweltverträglichste und natürlichste Fortbewegungsart, sondern auch die gesündeste. Es liegt an uns GestalterInnen, dafür zu sorgen, dass Fußwege nicht ein notwendiges Übel sind, sondern als etwas Lustvolles, Abwechslungsreiches und Schönes erlebt werden.

### Automobilität = Selbstbewegung

Wenn wir auf diese Art die Orte zu den Menschen bringen, dann fördern wir die wahre Automobilität, d.h. Selbstbewegung aus eigener Kraft.