

Ivan Illich
und
Jean Robert
Kreftingstr. 16
D - 28203 Bremen

EIN ENTMÄCHTIGUNGSGESETZ FÜR STRASSENBAUER: EIN MACHBARES MÄRCHEN?

Mexico/Bremen, Kreftingstrasse 16, 16. Juli 1992.

Printed: 23.06.00

Filename and date: BIKE.DOC

STATUS:

1. Verteilung

- Keine Beschränkungen

2. Copyright

- Bisher unveröffentlicht und nicht übersetzt. Alle Rechte beim Autor. Keine Veröffentlichung oder Übersetzung ohne Rücksprache mit dem Autor.

For further information please contact:

Silja Samerski Kreftingstr.16 D - 28203 Bremen

Tel: +49-(0)421-7940094 Fax: +49-(0)421-705387 e-mail: piano@uni-bremen.de

EIN ENTMÄCHTIGUNGSGESETZ FÜR STRASSENBAUER: EIN MACHBARES MÄRCHEN?

Wir wollen eine Geschichte erzählen, die aus dem Verkehr einen Spiegel macht. In diesem Spiegel soll sich der Unsinn unserer Lebensweise zeigen, den wir nicht sehen wollen. Denn ab morgen Früh könnten wir in einer verkehrsberuhigten Fahrrad-Gesellschaft leben, wenn wir es nur für möglich hielten, daß vernünftige Bescheidenheit sich politisch durchsetzen kann.

Vernunft sieht ein, daß motorisierte Verschleppung nur in dem Maß Bewegungsfreiheit fördert, in dem man auch auf sie verzichten kann. Da ein solcher Verzicht heute nur selten gangbar ist, ist der Verkehrs-Stau zum Paradigma der Verbrauchergesellschaft geworden. Beräderte Verschleppung -- gleich ob mit privaten oder öffentlichen Fahrzeugen -- hat eine unabdingliche Folge: sie mindert Freizügigkeit in dem Maße, in dem sie Passagierkilometer produziert. Das Verkehrswesen ist Monument für das Grunderlebnis unserer Zeit: das Immer-Mehr an raffiniert integriertem Transport gebiert eine Gesellschaft von tagsüber gelähmten Joggern.

Von dieser Einsicht ausgehend, schlagen wir ein Gedankenexperiment vor: die Begrenzung des Zwangs zur Selbstentmachtung durch Transport, um so Freizügigkeit in Schuhwerk, auf Fahrrad oder gar barfuß zu mehren.

Jedermann wußte, daß die Welt zugänglich ist: die "dritte" Welt lag bis vor Kurzem gewöhnlich in der Reichweite der Füße ihrer Bewohner. Der amerikanische Grenzschutz steht seit Jahrzehnten hilflos der Ein-wanderung von Millionen Mexikanern gegenüber.

Eine Groß-Studie aus dem Jahr 1959 ergab, daß die dicht besiedelte Stadt Mexiko damals noch aus denselben 40 Ortschaften bestand, die vor der Eroberung durch Cortez Märkte waren: Weniger als ein Prozent der Bewohner kamen im Laufe der typischen Woche über die anliegende "Ortschaft" hinaus. Seit damals hat sich die Bevölkerung der Stadt fast verzehnfacht, der Verkehr ist genial organisiert, und der tag-tägliche Zwang zur Verschleppung ins Weite hat damals undenkbbare Dimensionen angenommen. Schüler wie Pensionisten, um von Angestellten oder schwangeren Frauen zu schweigen, müssen stets an irgendeinen un-zu-gänglichen Ort.

Das Gehen nie ungemischstes Vergnügen: es konnte gefährlich, mühsam, enttäuschend, schmerzhaft und auch abenteuerlich sein. Aber prinzipiell ist es fast kostenlos gewesen. "Fast", denn Jedermann musste die Groschen für die Fähre aufbringen -- und, Saumtier oder Kutsche war Sache der wenigen Reichen. Duldung des Fremden, Gastung, Charitas, Gesellschaft auf dem Weg und bei der Rast waren weitaus bedeutender für Freizügigkeit als die Kneipe. Menschen waren stets an dem Ort an wo sie ihre Füße gebracht hatten.

Was heißt das: sehr Weniges an der Freizügigkeit war Waren-förmig. Füße sind nicht, wie das Verkehrswissenschaftler behaupten, unterentwickelte Mittel zum Selbst-Transport. Und das stimmt

auch für das Zeug das die Füße rüstet: Stab und Sandale, Stiefel, Mantel und -- seit nun hundert Jahren -- das Fahrrad. Entfernungen wurden in Tagen gemessen, sonst zählten sie kaum. Sie waren Lebens- und nicht Uhrzeit. Bis zum Aufkommen der Post-Kutsche im späteren 18. Jahrhundert, und kurz darauf der Eisenbahn, gab es nichts dem Passagierkilometer Vergleichbares.

So wie die Eisenbahn die Minute schuf, so schuf sie auch den Begriff des Passagierkilometers und den Fahr-Preis zu dem Entfernung-per-capita überbrückt wird. Das sind beides Grundvorstellungen, die sich im Laufe des Eisenbahnzeitalters durchsetzen mussten, und durch die es zur Vorstellung vom "Menschentransport als Ware" kam. Allerdings wurde bis nach dem ersten Weltkrieg die Ware "Passagier-Kilometer" von berufstätigen Eisenbahnern oder Chauffeuren produziert. Passagiere waren Konsumenten, und Produzenten konnten sich gewerkschaftlich organisieren. Erst Henry Ford hat mit dem amerikanischen Volkswagen, dem Model-T die Idee durchgesetzt, daß Mobilität primär und eigentlich ein industrielles Produkt sei, zu dessen Erstellung jedermann unbezahlt schuftet muß. Jeder Angestellt bei Ford hatte nun das Privileg, unbezahlt, seine eigene Arbeitskraft morgens am Fabrikstor abzuliefern. Und ohne Ankauf des eigenen Auto by ford wurden immer mehr Menschen unfähig dazu, ihre Arbeitskraft zu vermarkten, Einkauf zu tätigen oder Kinder aufzuziehen. So wurde "Verkehr" zum Idealtypus der Neuen Ware: eine Synthese aus Abzahlungen, Betriebskosten und unbezahlter Aufwertung des Betriebskapitals "PKW". Schattenarbeit, also unbezahlte, zeitraubende und disziplinierte Aufwertung der Ware um sie konsumfertig zu machen, wurde zur Grundlage der Existenz im späten Industriesystem.

Es ist wundersam, wie stark dieser Zusammenhang auf zwei Generationen hin ausgeblendet blieb: Mode, Eitelkeit. Warenfetischismus und von Werbung geschürte und geprägte Gier schufen das Wahnbild der Befreiung durch das Auto: Befreiung vom Fahrplan, von der Warteschlange, von der vorgegebenen Route. Für die meisten Zeitgenossen, die vor 1970 geboren sind, ist Auto noch immer das Symbol für industriell bedingte persönliche Freiheit. Befragung ergibt, dass vier fünftel, ob sie Autobesitzer sind oder nicht, sich eine Gesellschaft ohne Privatwagen nicht vorstellen können. Für die Nachgeborenen -- auch dann, wenn sie zutiefst in einer zersiedelten Welt befangen sind -- ist "Befreiung durch Wirtschaftswachstum" schon sehr oft ein durchsichtiges Oxymoron. Die Kluft des Unverständnisses zwischen zwei Generationen war vielleicht nie so tief.

Nun zur Geschichte. Ob sie ein Vorschlag ist, oder ein Märchen, wird jeder Leser selber bestimmen. Die Geschichte soll, wie schon gesagt, nicht ein Projekt sein, sondern zeigen, wie undenkbar oft das unmittelbar Machbare ist. Wir stellen uns nämlich vor, daß der Oberste Gerichtshof zum Schluß gekommen ist, daß die Verwendung von Straßen, die mit Steuergeldern bezahlt wurden, nur dann erlaubt sein kann, wenn das Verkehrsmittel im öffentlichen Dienst steht. Daß also jeder PKW, solange ein Sitz noch frei ist, anhalten muß, wenn wer mitgenommen werden will. Das heißt, daß -- von nun an -- nur der oder die als Fahrer zugelassen wird, die durch ihre Arbeit Passagierkilometer produzieren, und auch auf entsprechende Bezahlung ein Anrecht erwirbt. Wir meinen, daß niemand chauffieren soll, der nicht pro Passagierkilometer dafür bezahlt werden soll.

Wir glauben, daß dieser simple Vorschlag, wenn durchgedacht, viele Vorstellungen nicht nur über Verkehr sondern über Wirtschaft überhaupt, auf den Kopf stellt. Er ist ein Anstoß zum Nachdenken darüber, daß auch ohne technische Neuerung, die Veränderung unserer ethischen Haltung die Um-

und Mitwelt umgestalten könnte. Und, was wir vorschlagen ist nur als ein erster Schritt gedacht; es hat nichts von einer Endlösung an sich.

Wie könnte so etwas ab morgen zustande kommen?

Gib jedem Bürger bei Geburt eine Transport-Kredit-Karte. Verabrede das Zeichen, das den nicht-voll-besetzten PKW zum Stehen bringt. Lass Siemens oder Toshiba dafür sorgen, daß in jedem Wagen ein schwarzer Kasten ist, mit einem Schlitz pro Sitz für die Karten. Laß das Verkehrsamt sich mit dem Finanzamt streiten, wer die Taximeter liest, die Fahrer bezahlt und den Passagieren die Rechnung stellt. Das könnte über die Post gehen, wie beim Telephon. Wenn's über die Steuer liefe, könnte den Unbemittelten Zugeständnisse gemacht werden. Stell' Säulen auf, dort wo Passagiere Fahrzeuge aufhalten dürfen: Mit Dach oder gar mit Heizung. Laß Passagiere für die Anzeige des Fahrers sorgen, wenn er nicht anhält, oder wenn er lästig wird: die Plastikkarten im Schlitz identifizieren die Zeugen. Und wenn wo gerade viel vergewaltigt wird, wo soll man sicherer sein als dort, wo die Kreditkarte der Polizei eine unauslöschliche Spur hinterläßt?

Ist das Fabel oder Vorschlag? Laß den Leser entscheiden. Laß den, der hier einen unwiderstehliches Projekt wittert, praktische Fragen stellen: wo, im Gebiet, gäbe es dann noch einen Stau? Wieviele neue Fußgängerzonen und Fahrradwege entstehen damit von selbst? Wie oft würde Jedermann auf Benzinverbrauch verzichten, wenn er seine Wut nicht mehr am Steuer auslassen könnte? Was bedeutet unsere Entscheidung des Obersten Gerichtshofes für das Fahrrad? Wie läßt sich das Verhältnis zwischen den neuen Einkommensmöglichkeiten der unabhängigen, öffentlichen Chauffeure und dem Abbau von derzeit schwer bedrohten, aber gewerkschaftlich geschützter Arbeitsplätzen abschätzen? Wie sehr würde der Betrieb von Lieferwagen und andern LKW damit erleichtert? Welche sozialen Folgen hätte die uneingeschränkte Abschaffung aller Dienstwagen, vom Arzt zum Bundespräsidenten? Liesse sich das Privileg des Polizeimannes auf Motorisierung darauf beschränken, in der Warteschlange immer gleich vorn zu stehen? Was wären die ökologischen Gewinne? Was läßt sich, so, an öffentlichen Erhaltungskosten sparen? Wie schnell liesse sich durch diese Ersparnisse ein Fond schaffen, durch den der Staat die Abzahlung jener PKWs übernimmt, deren Besitzer nicht im autonomen öffentlichen Dienst Passagierkilometer produzieren wollen? Lässt sich voraussehen wie die Taxi-Gewerkschaften sich vor dem Obersten Gerichtshof diesen Bestimmungen widersetzen werden? Wie muß diese Geschichte besser erzählt werden, damit Vernunft sich gegen den Schein der Selbstverständlichkeit durchsetzen kann? Das sind nur einige der Fragen, wenn unsere Geschichte ein Vorschlag wäre.

Wenn sie aber nur eine Fabel ist: warum ist sie so ärgerlich? Vielleicht deshalb, weil weder an neue Technik, noch auch an Ideologie, sondern nur an Vernunft appelliert wird. Wir haben uns diese Geschichte erzählt, weil einer von uns beiden vor Jahrzehnten in der Liga der Kriegsgegner aktiv war. Und der ist von Jahr zu Jahr darüber trauriger geworden, daß es leichter ist, für Frieden gegen Krieg zu werben, als für Füße gegen Automobile, oder gar für Freizügigkeit gegen Zwangskonsum.