

Zeitschrift: Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung
SES

Herausgeber: Schweizerische Energie-Stiftung

Band: - (2007)

Heft: 1: Fahren und Fliegen

Artikel: Vom Bedürfnis, mit der Energie sorgsam umzugehen

Autor: Borner, Sybille

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-586145>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vom Bedürfnis, mit der Energie sorgsam umzugehen

Die Wandlung des Fussgängers zum Autofahrer ist nicht einfach Zufall, sondern die Folge eines tief verwurzelten Bedürfnisses, mit der (eigenen) Energie sorgsam umzugehen, sowie der Hoffnung, durch eine beschleunigte Fortbewegung Zeit gewinnen zu können. Der folgende Artikel beleuchtet die Hintergründe dieses Wandels und zeigt die aktuellen Folgen sowie die verkehrsplanerischen Konsequenzen auf.¹



Von SYBILLE BORNER
 Analystin, s.borner@freesurf.ch

Mythos Nummer 1: Zeitgewinn durch erhöhte Mobilität

Obwohl die Reisezeit zwischen zwei gegebenen Destinationen stets kürzer wird, ist die Zeit, die ein Mensch täglich auf Achse verbringt, nicht gesunken, sondern gestiegen, vergleiche dazu Grafik 1. Zeit hat der mobile Mensch also keine eingespart. Mit andern Worten bedeutet jede Zunahme der Geschwindigkeit eine Verlängerung der Distanzen. Natürlich kann man in jedem Einzelfall zeigen, dass eine Zunahme der Geschwindigkeit Zeit spart, über das Ganze gesehen aber lässt sich keine Zeitersparnis nachweisen. Die Geschwindigkeitszunahme führt lediglich zu einer Segregation menschlicher Aktivitäten und damit zu längeren Wegen. Der Preis, den der Mensch für diese Entwicklung bezahlt, sind Luftverschmutzung, immense Infrastrukturbauten und ein enormer Energiebedarf. Da es nicht möglich

ist, Zeit durch eine Erhöhung der Geschwindigkeit zu gewinnen, ist es notwendig, die Geschwindigkeit im Hinblick auf wünschbare Entwicklungen und Zielsetzungen der Gesellschaft zu steuern.

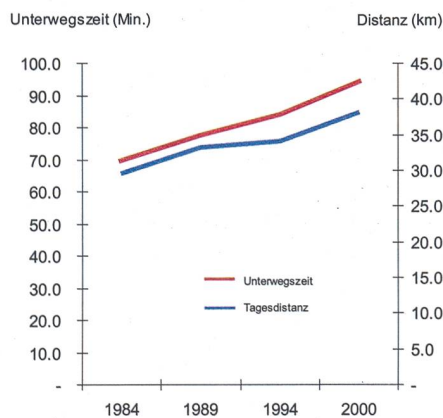
Mythos Nummer 2: Die freie Wahl des Verkehrsmittels

Die Vorstellung, dass der Mensch in der Wahl seines Verkehrsmittels frei sei, stimmt nur bedingt, denn häufig entscheiden nicht der Verstand und die Vernunft über die Wahl des Verkehrsmittels, sondern das viel tiefer verwurzelte Bedürfnis, mit der eigenen Energie sparsam umzugehen.

Pflanzen und Tiere sehen sich meistens einem knappen Nahrungs- und damit auch Energieangebot gegenüber. In einem jahrhunderttausendelangen Prozess haben die Lebewesen daher zahlreiche Energiesparstrategien entwickelt, beispielsweise den Winterschlaf oder energiesparende Fortbewegungsarten wie bei Pferden das Traben. Auch der Mensch war während vieler tausend Jahre diesem Prozess unterworfen. Dies hat zu einem tief verankerten, allerdings unbewussten Bedürfnis geführt, die täglichen Bedürfnisse mit minimalem Energieaufwand zu befriedigen. Ein Autofahrer beispielsweise braucht pro Zeiteinheit einen Drittel weniger Energie als ein Fussgänger, kommt dabei aber zwanzig Mal schneller und erst noch bequemer vorwärts. Die Überwindung der durch den eigenen Energiehaushalt gesetzten Grenzen löst ein (oft unbewusstes) Gefühl der Stärke und Überlegenheit aus, welches allzu oft stärker ist als vernunftbasierte oder moralische Einsichten.

Eine freie Wahl bezüglich der Verkehrsmittel besteht also nicht. Dafür holt den Menschen seine evolutionäre Vergangenheit zu oft ein und verleitet ihn dazu, der bequemsten Variante den Vorzug zu geben (vergleiche dazu Grafik 2). Eine wirkliche Wahl zwischen den Verkehrsmitteln haben die Menschen also nur unter vergleichbaren Bedingungen. Wichtigste Voraussetzung dafür ist, gleiche Bedingungen bezüglich Bequemlichkeit zu schaffen. Konkret bedeutet dies, dass das Auto genau gleich weit von der Wohnung entfernt sein sollte wie die Bushaltestelle oder

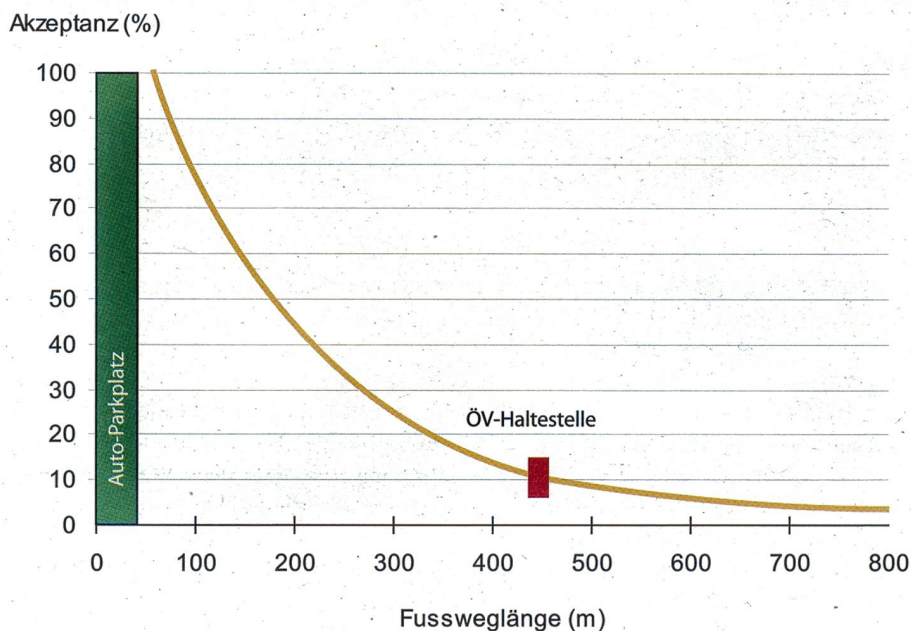
Grafik 1: Entwicklung von Unterwegszeit und Tagesdistanz



Quelle: ARE; Bundesamt für Statistik, Mobilität in der Schweiz

Trotz steigender Mobilität ist die Unterwegszeit nicht gesunken, sondern im Lauf der Zeit gestiegen. Ebenfalls zugenommen hat die Tagesdistanz.

Grafik 2: Akzeptanz des öV in Abhängigkeit von der Distanz zur nächstgelegenen Haltestelle



Quelle: Hermann Knoflacher, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, Technische Universität Wien.

Je länger die Distanz zur Haltestelle, desto weniger sind die Menschen bereit, den öV zu benutzen. Bei einer Distanz von 450 m sind nur noch 10 % der Bevölkerung bereit, den öV zu benutzen. Für die restlichen 90 % fällt die Option öffentlicher Verkehr von vornherein ausser Betracht. Das Auto gleich auf dem Parkplatz neben der Wohnung findet dagegen eine hundertprozentige Akzeptanz.

der Bahnhof. Sobald nämlich der Fussgänger seinem Auto begegnet bevor er an der öV-Haltestelle, dem Laden, dem Kiosk oder bei Freunden vorbeikommt, wird er zum Autofahrer.

Folgen und verkehrsplanerische Konsequenzen

Die bekannten Probleme wie Entflechtung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit sowie die Überbeanspruchung der Verkehrsinfrastruktur lassen sich nur dann nachhaltig lösen, wenn das Problem auf derselben Ebene angegangen wird, auf der es auch entsteht, das heisst auf der Ebene der menschlichen Energie.

Wenn, wie heute der Regelfall, das Auto neben der Wohnung steht und Parkplätze gleich neben dem Zielort vorhanden sind, werden andere Fortbewegungsmittel aus Energiespargründen nur selten in Betracht gezogen. Die heutige Parkordnung ist nicht im Hinblick auf Vor- und Nachteile für Mensch und Umwelt optimiert, sondern im Hinblick auf den individuellen Nutzer. Ohne eine andere Parkplatzordnung ist es schwierig, das menschliche Verhalten zu ändern und damit das Verkehrsaufkommen, insbesondere den Individualverkehr, einzudämmen.

Lösungsansätze

Die enge Verbindung zwischen Mensch und Auto muss gelockert werden. Nur so kann die Wahlfreiheit zwischen den Verkehrsmitteln verwirklicht werden.

Voraussetzung dafür ist, dass die Distanz zwischen Wohnung und Garage jener zwischen Wohnung und öV-Haltestelle entspricht und die Anzahl der Parkmöglichkeiten am Zielort reduziert wird. Die dezentrale, für das Individuum optimierte Parkordnung weicht also einer zentralen, systemorientierten Parkordnung. Alternativ oder in Verbindung mit einer Reduktion der Parkplätze könnten die Autonutzer auch für das Privileg, den Parkplatz gleich neben dem Haus, der Arbeitsstelle oder dem Laden zu haben, zur Kasse gebeten werden. Der bisher vernachlässigten Frage nach dem Ort des Parkens kommt also eine grosse Bedeutung zu; sie sollte ein zentraler Ansatzpunkt der Verkehrs- und Siedlungsplanung sein.

Die Wahrscheinlichkeit, dass obiger Lösungsansatz aufgegriffen wird, ist zwar gering, aber nicht gleich null, wie das Beispiel des Telecom-Giganten Sprint in den USA zeigt. Der Parkplatz liegt 10 Minuten vom Hauptquartier entfernt. Der Grund hierfür ist nicht die Sorge um das Klima, sondern das Übergewicht der Mitarbeiter. Ein Grund mehr also, die aktuelle Parkordnung zu hinterfragen. <

¹ Der vorliegende Text basiert mehrheitlich auf verschiedenen Publikationen von Hermann Knoflacher, Professor am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der technischen Universität Wien www-ivv.tuwien.ac.at