Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 55 (1976)
Heft: 2

Artikel: Der Sozialist im Auto
Autor: Gruen, Viktor
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-339138

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: 04.05.2025

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

Viktor Gruen

Der Sozialist im Auto

> *«Ich habe mich geweigert, in die Anti-Auto-Kampagne einzuschwenken, gerade jetzt, wo das Automobil demokratisiert wurde, also auch für den Durchschnittsbürger erschwinglich geworden ist.»*
> Leopold Graz, Bürgermeister von Wien

Um alle möglichen Missverständnisse von Anfang an auszuschalten, möchte ich feststellen, dass ich nichts gegen den «Sozialisten im Auto» einzuwenden habe. Ich selbst bin ein Autobenützer und war sozusagen Pionier auf diesem Gebiet, da ich mein erstes Auto schon in den frühen dreissiger Jahren erwarb.

Ich trete durchaus dafür ein, dass Angestellte und Arbeiter auch auf dem Gebiet der Fortbewegung Gleichberechtigung erzielen sollten, und es erscheint mir logisch, dass Menschen in verantwortungsvollen Positionen geradezu verpflichtet sind, sich Verkehrsträger zu bedienen, die ihre Arbeitseffizienz erhöhen. Wären sozialistische Mandatare, Politiker und Beamte in Relation zur Fortbewegungseffizienz schlechter gestellt als jene anderer Denkungsrichtungen, wären sie offensichtlich benachteiligt.

Ich bin also kein emotioneller Autofeind. Ich stehe aber auf dem Standpunkt, dass, wenn man sein Auto einschaltet, man deswegen nicht die Vernunft ausschalten darf. Ich bin weder für «Anti-Autohysterie» noch für «Autofetischismus». Die Motivation meines Denkens ist nicht «Autofeindlichkeit», sondern «Menschenfreundlichkeit». Da ich überzeugt bin, dass der Massengebrauch des Individualfahrzeuges «lebensgefährlich» (nämlich das Überleben der Menschheit gefährdend) ist, trete ich für Massnahmen ein, die es mir und allen anderen Autobenützern möglich machen würden, uns an dieser Lebensgefährdung nicht zu beteiligen.

Die anfangs angeführte Äusserung des Bürgermeisters der Stadt Wien, die, wie Zeitungen berichteten, «mit tosendem Szenenapplaus» empfangen wurde, ist mit Rücksicht auf die Art der Veranstaltung, bei der sie gemacht wurde, menschlich verständlich. Trotzdem beruht sie, ebenso wie Äusserungen und Taten anderer Sozialisten, wie zum Beispiel die von Bundesminister Moser verkündete Beschleunigung des Ausbaues der Autobahnen, die Erhöhung der Kraftwagenpauschale, die Ängstlichkeit, wirkungsvolle Sparmassnahmen bezüglich des Rohstoffes Öl durchzuführen, offensichtlich auf einer Reihe von Illusionen.

Erste Illusion:

Es gebe eine mächtige «Anti-Auto-Kampagne», gegen die man ritterlicherweise auftreten müsse. Tatsache ist, dass es wohl eine vom internationalen Kapital wirkungsvoll unterstützte «Pro-Auto-Kampagne» gibt, gegen die jene Menschen, die aus irgendwelchen Gründen «anti Auto» eingestellt sind, nicht die geringste Chance haben.

Zweite Illusion:

Es sei wichtig oder richtig, nicht in die «Anti-Auto-Kampagne» einzuschwenken. Tatsache ist, dass es völlig belanglos ist, ob irgend jemand emotionell für oder gegen das Auto eingestellt ist, weil die Frage, ob Beförderung von grossen Mengen von Menschen durch Individualfahrzeuge zweckmässig ist, nicht auf Grund unserer Sympathien beantwortet werden kann, sondern nur mit Beziehung auf die unabänderlichen Gegebenheiten der Natur, die uns dazu zwingen, gewisse Verhaltensänderungen durchzuführen, wenn der Menschheit eine Überlebenschance gegeben werden soll.

Dritte Illusion:

Gewisse Wissenschafter und Planer konzentrierten ihren Angriff unfairerweise auf die Einschränkung des Automobilverkehrs. Tatsache ist, dass die Bemühungen von solchen Wissenschaftern und Planern sich auf die Herstellung einer «friedlichen Koexistenz» zwischen Menschen und der Natur richten und dass sie Beschränkungen bezüglich aller jener menschlichen Verhaltensformen fordern, die zur Vernichtung und zur Vergiftung natürlicher Quellen führen. Es ist aber richtig, dass die Methodik des Individualverkehrs (ganz egal in welcher Weise die Individualfahrzeuge motorisch betrieben werden), eine der vielen «Fehlleistungen» darstellt, die wir uns, wenn wir überleben wollen, nicht werden leisten können.

Vierte Illusion:

Das Automobil sei zu einem solchen Grad «demokratisiert» worden, dass es aus wahlstrategischen Gründen unmöglich sei, Massnahmen zur Einschränkung des Individualverkehrs vorzuschlagen.

Die Statistik zeigt, dass, soweit die potentielle sozialistische Wählerschaft betroffen ist, mehr als drei Viertel der Wähler in Österreich und mehr als vier Fünftel der Wähler in Wien keine regelmässigen Autobenützer sind und daher unter den Nachteilen des Automobils mehr leiden, als sie von dessen unbestrittenen Vorteilen profitieren.

Fünfte Illusion:

Eine Beschränkung des Automobilverkehrs würde sich für Österreich volkswirtschaftlich ungünstig auswirken. Tatsache ist, dass ein Grossteil unseres Handelspassivums durch die Einfuhr von Autos und Treibstoffen hervorgerufen wird.

Unter der Annahme, dass der prozentuelle Anteil sozialistischer Autobesitzer bedeutend höher wäre, würden sich die Prozentzahlen in der letzten Sparte erhöhen: zum Beispiel wenn potentielle sozialistische Wähler 40 Prozent der Gesamtautozahl besitzen würden, würden sich folgende Prozentsätze ergeben: Österreich 28 Prozent und Wien 24,5 Prozent.

Sechste Illusion:

Autobenützer zahlten für die Kosten, die durch den Autoverkehr erwachsen (durch die Mineralölsteuer und andere Steuern). Tatsache ist – wie eine in der Schweiz durchgeführte Forschungsarbeit schlüssig ergibt –, dass diese Steuern nur einen Teil (etwa 60 Prozent) jener Auslagen, die dem Gemeinwesen erwachsen, decken und in keiner Weise für die Schäden, die dem individuellen Bürger erwachsen, aufkommen.

Siebente Illusion:

Die momentane, durch den Nahostkonflikt ausgelöste Ölkrise sei mit einem Gewitter zu vergleichen; wenn die Gewitterwolken vorbeigezogen seien, werde die Sonne wieder hell scheinen, und alles werde wieder wie vorher sein.

In Wirklichkeit ist dieses Gewitter nur eine Ankündigung beständigen Schlechtwetters auf dem Gebiet der Ölversorgung. Öl ist eine jener natürlichen Ressourcen, von denen wir, wie Bruno Kreisky sagte, schon seit zwanzig Jahren wissen, dass sie knapp werden und von denen anzunehmen ist, dass sie in 20 bis 30 Jahren völlig versiegen werden.

Achte Illusion:

Der menschliche Unternehmungsgeist und die menschliche Erfindungskraft würden auch im Falle des Versiegens der Ölquellen neue Ersatzenergien rechtzeitig finden oder schaffen, die es uns erlauben würden, uneingeschränkt über Energie zu verfügen.

Tatsache ist, dass alle uns von der Natur zur Verfügung gestellten Rohstoffe und Energien zur Neige gehen und dass die Bemühungen, neue, nicht umweltfeindliche Energien zu schaffen, bisher enttäuschende Resultate geliefert haben. Tatsache ist weiter, dass die Weltwirtschaft den Rohstoff Öl als Energieerzeuger in einem solchen Ausmass eingesetzt hat, dass es höchst unwahrscheinlich erscheint, dass die durch den Ölmangel hervorgerufene Energieknappheit durch Ersatzenergien wettgemacht werden kann.

Tiefliegende Gründe

Wenn nun solche und zahllose ähnliche Illusionen das Denken und Handeln von verdienten, aufrechten Sozialisten beherrschen, dann müssen hiefür offensichtlich tiefliegende Gründe vorhanden sein.

Diese Gründe liegen in unserer Bewunderung einiger wirklich und einiger scheinbar ausgezeichneter Eigenschaften dieses speziellen Ausdrucks der modernen Technologie. Dass das Auto praktisch ist, kann wohl von niemand bezweifelt werden. Darüber hinaus aber ist es ein technologisches Werkzeug, das nicht nur sich selbst und seine Last, sondern darüber hinaus die Herzen, Gemüter und Sinne seiner Besitzer bewegt. Diese sekundären Bewegungsausdrücke beeinflussen besonders neue Besitzer

von Autos und äussern sich daher am vehementesten in Ländern, bei denen die Zahl derer, die erst seit etwa 10 Jahren oder noch kürzer stolze Autobesitzer wurden, viel stärker, als in jenen Ländern, in denen solches Besitztum schon seit Generationen zur Routine geworden ist. Am heftigsten sind diese gefühlsmässigen Emotionen in jenen Ländern (zum Beispiel im Ostblock) ausgeprägt, in denen der Besitz eines Autos ein fast unerfüllbarer Wunsch ist.

Nun will ich den Wert emotioneller Bindungen im allgemeinen keinesfalls bestreiten. Es erscheint mir nur, dass die Wärme menschlicher Gefühle, wenn sie sich innerhalb des humanen Bereichs ausdrückt, bedeutungsvoller ist, als wenn sie sich auf Produkte unserer Technologie auswirkt.

Ein reines Transportinstrument

Ich behaupte also, dass der vernunftbegabte Mensch und besonders der Sozialist das Automobil als ein reines Transportinstrument betrachten müsste, dass er sich in rationeller Weise über Vorteile und Nachteile dieser einen bestimmten Art von Transportation im Vergleich zu anderen Bewegungsmöglichkeiten Klarheit verschaffen muss, so dass er dann auf Grund seiner Erkenntnisse planen und handeln kann. Die Tatsache, dass ich wie so viele andere das Automobil für eine geniale Erfindung halte, darf uns in unseren Untersuchungen und in unseren Schlüssen nicht beeinflussen. Wir halten auch die Atombombe für eine geniale menschliche Erfindung und sind trotzdem für die Vernichtung aller Atomwaffen. Wenn es also beweisbar ist, dass der Massengebrauch des Individualfahrzeuges die Volksgesundheit untergräbt, dann ist diese Tatsache hauptsächlich auf die guten Eigenschaften des Automobils rückführbar. Als Sozialisten bekämpfen wir Volksgesundheitsschädlinge wie Alkoholismus, Rauschgift und Rauchen, obwohl wir wissen, dass diese Gifte angenehme Nebenerscheinungen haben. Das Auto nun ist ein Verführer ganz besonderer Art und ganz besonderer Potenz. Besitz eines eigenen privaten Verkehrsträgers hat in der Geschichte der Menschheit schon immer eine entscheidende Rolle gespielt. Ihn zu besitzen war nicht nur schon immer ein Statussymbol, sondern gleichbedeutend mit Macht. Der Ritter des Mittelalters war ein reitender Mann (das Wort Ritter stammt ja vom Wort Reiter ab). Sein individuelles Fortbewegungsmittel verlieh ihm nicht nur Ansehen, sondern erhob ihn sogar in den Adelsstand. Der französische Chevalier war ja auch nur ein Mann, der ein Cheval, also ein Pferd, besass und dadurch über das Fussvolk erhaben war. Der berittene Polizist, der Kavallerist, nahm gegenüber seinem sich zu Fuss bewegenden Kollegen eine ausserordentliche Stellung ein.

Als Richard III. ausrief «Ein Pferd, ein Pferd, ein Königreich für ein Pferd!», wusste er genau, was er tat, denn mit einem Pferd liess sich die Macht zurückerobern.

Alle jene, die sich in der Vergangenheit oder in anderen Ländern ein Pferd, ein Reitkamel, einen Reitelefanten oder eine Equipage leisten konnten, befanden sich in einer «gehobenen» Position. An diesem Umstand änderte sich wenig, als die ersten pferdelosen, elektrischen oder dampfbetriebenen individuellen Fortbewegungsmittel erfunden wurden und in den Handel kamen. In der Anschaffung und im Betrieb waren sie so teuer und riskant, dass sie nur den Autosportlern oder der obersten Schicht dienen konnten.

Der grosse Umschwung kam nach der ersten erfolgreichen Ölbohrung in Kalifornien 1859, mit der Erfindung des Explosionsmotors, der Massenfabrikation am Fliessband, der Schaffung des «Volkswagens», durch autoritäre Männer wie Henry Ford in den USA und später Adolf Hitler in Deutschland, der dieses Ziel allerdings zu Lebenszeiten nicht erreichte.

Demokratisierung des Verkehrs

Schliesslich hat die Wohlstandsgesellschaft, die in Europa vor etwa zwanzig Jahren zum Durchbruch kam, die Möglichkeit des Massenbesitzes und damit des Massenverkehrs durch Individualfahrzeuge eröffnet. Alle diese Ereignisse haben, und das muss anerkannt und gewürdigt werden, zu einer gewissen Demokratisierung der Mobilität geführt. Im Zuge der Motorisierung wurde sozusagen ein Grossteil der Familien in den Vereinigten Staaten und ein beträchtlicher Teil der Familien in Europa über Nacht «zum Ritter geschlagen».

Diese neu geschlagenen Ritter haben wenigstens während der ein bis zwei Stunden im Tage, zu denen sie sich im Automobil fortbewegen, die Illusion der Gleichberechtigung. Auch wenn diese neuen «Ritter» bezüglich anderer Lebensbereiche (Arbeit, Wohnung, Bildungsmöglichkeit) unterprivilegiert bleiben, fühlen sie sich in ihrer abgekapselten Verkehrsschachtel, für die sie schwere finanzielle Opfer gebracht haben, gleichgestellt mit Millionären, die dieselben Signale und Verkehrsvorschriften beachten müssen und in Verkehrsstauungen ebenso wie sie steckenbleiben. Dieses Gefühl der wenigstens zeitweisen Gleichberechtigung ist ebenso berauschend wie ein langer Abend beim Heurigen, bei dem sich ja bekanntermeise auch die sozialen Unterschiede ausgleichen.

Neben diesem «Demokratisierungseffekt» muss aber objektiverweise auch auf die anderen Vorteile des Automobils hingewiesen werden. Gegenüber anderen, älteren individuellen Verkehrsträgern ist es bedeutend schneller, gegenüber kollektiven Verkehrsträgern, wie Eisenbahnen, Strassenbahnen, Autobussen, hat es den Vorteil, dass es immer betriebsbereit ist, dass es von Tür zu Tür von einem beliebigen Platz zu jedem anderen beliebigen Platz eingesetzt werden kann, dass man gelegentlich mit ihm auch die Grossmutter, die Schwiegermutter, die Kinder, die Freunde, Picknickkörbe und Gepäck befördern kann. Diese Tugenden des Automobils machen es möglich, am Rande der Stadt oder sogar ausserhalb

der Stadt zu wohnen und in der Stadt zu arbeiten, Zweithäuser oder Zweitwohnungen zu erwerben und aufrechtzuerhalten. Einkäufe in peripheral gelegenen grossen Geschäften oder Einkaufszentren zu tätigen, Wochenend- oder Ferienreisen zu unternehmen usw.

Gefährliche gute Eigenschaften

Obwohl ich all diese guten Eigenschaften nicht nur voll anerkenne, sondern zum Grossteil auch selbst nütze, kann ich mich der Erkenntnis nicht entziehen, dass es gerade diese guten Eigenschaften sind, die zu einem weit höheren Grade als die zweifellos bestehenden schlechten Eigenschaften zur Vernichtung und Vergiftung der uns von der Natur beigestellten unvermehrbaren und unproduzierbaren Güter beitragen. Es sind die guten Eigenschaften des Automobils, die die Vergeudung und Vergiftung von Luft, Land, Wasser, Fauna, Flora, Rohstoffen und Energiequellen bewirken.

Das zum Massentransportmittel gewordene Individualfahrzeug zerstört nicht nur das Land, das es für seine eigene Bewegung, Abstellung, Pflege (Reparaturwerkstätten), Fütterung (Tankstellen), für seine Geburt (Autowerke), nach seinem Tod (Autofriedhöfe) mit fast unersättlichem Appetit benötigt, sondern die viel grösseren Landgebiete, die durch seine Benützung erreichbar werden. Das bezieht sich auf die Auswucherung der Städte, auf die Verhäuselung, auf den Bau von Zweithäusern und Zweitwohnungen, Appartementhäusern, von Einkaufszentren, Grossmärkten usw. Wo immer für das Individualfahrzeug Tummelplätze in der Form von Autobahnen und Schnellstrassen gebaut werden, hat dies die Vernichtung von landwirtschaftlichem Boden und Landschaft zur Folge. Auch die Energie, die durch das in Massen eingesetzte Individualfahrzeug selbst benötigt wird (gegenwärtig hauptsächlich Öl), ist nur ein Bruchteil dessen, was für die Herstellung und den Betrieb der «Folgeerscheinungen», wie neue Infrastruktur, neue Ölheizungen, Beleuchtung von Strassen und für aussenliegende Strukturen, aufgewendet werden muss. Für den arbeitenden Menschen hat das Automobil nicht die versprochene «Freiheit der Mobilität» gebracht, sondern im Gegenteil die Unfreiheit der «Zwangsmobilität». Als Verführer hat es uns dazu gebracht, Entfernungen zwischen Wohnplatz und Arbeitsplatz, zwischen allen anderen urbanen Funktionen, ob sie nun Bildung, Kultur, Einkaufen, Geselligkeit, Gesundheitsbetreuung usw. dienen, gewaltig zu vergrössern. Die hart errungene Freizeit des arbeitenden Menschen wird zum Grossteil durch diese Zwangsmobilität vergeudet.

Der Massengebrauch individueller Verkehrsmittel, in denen der Mensch in den meisten Fällen alleine abgekapselt sitzt, hat aber auch zum Niederbruch der Geselligkeit und des sozialen Lebens und damit der Zivilisation geführt.

Der grosse amerikanische Staatsmann George F. Kennan hat sich 1968 mit dem Problem der Brüchigkeit der menschlichen Zivilisation, wie sie

durch den Massengebrauch des Individualfahrzeuges erzeugt wird, befasst. Er schrieb:

«Es ist eine schmutzige, lärmende, vergeudende und einsame Methode, sich fortzubewegen. Es vergiftet die Luft, zerstört die Sicherheit und Geselligkeit auf der Strasse und erwirkt vom Individuum eine Disziplin, die ihm viel mehr Freiheit raubt, als sie ihm geben kann. Es explodiert die Städte, ruiniert die ganze Institution der Nachbarschaftlichkeit, fragmentiert und zerstört die Siedlungen und hat bereits das Ende unserer Städte als kulturelle und gesellschaftliche Zentren herbeigeführt. Es fährt darin fort, ein schreckliches Element unserer Gesellschaft zu bilden, und es bringt uns in eine Situation, in der unser ganzes Leben niederbrechen würde, wenn irgendeinmal etwas geschehen sollte, das den Ölstrom unterbricht!»

Das Ereignis, das George Kennan vorausahnte, der Zeitpunkt, zu dem «irgendeinmal etwas geschehen könnte, das den Ölstrom unterbricht», ist durch die Zufälligkeit des Nahostkonfliktes etwa zehn Jahre früher eingetreten, als dies unter normalen Umständen der Fall gewesen wäre. Diese zehnjährige Vorverschiebung gibt uns, weil sie das Volksbewusstsein erweckt hat, die Möglichkeit, Schritte zu unternehmen, die wir eigentlich schon vor zwanzig Jahren hätten einleiten sollen. Wir sollten die Gelegenheit dieses äusserst unangenehmen, akuten Notstands, von dem wir nicht wissen, wie lange er andauern wird, dazu nutzen, um Versäumtes nachzuholen. Wenn wir folgerichtig und energisch handeln, dann gibt es vielleicht noch eine Chance, unsere Städte zu retten, die unter der Wucht der Invasion von Hunderttausenden von Individualfahrzeugen am meisten gelitten haben.

Mit der Stadt unvereinbar

Das Individualfahrzeug ist nämlich mit der Stadt, die ja im Prinzip eine Erfindung für kollektives Handeln darstellt, völlig unvereinbar. Für seine technische und soziale Infrastruktur bedient sich der Städter im Gegensatz zum Landbewohner kollektiver Mittel. Anstelle individueller Brunnen und Quellen verfügt er über ein Wasserleitungssystem, statt individueller Senkgruben hält die Stadt ein Kanalisationssystem bereit. Die Stadt versorgt ihn durch kollektive Einrichtungen mit Gas, Elektrizität, Heizung, Lebensmitteln, mit Gesundheits- und sozialen Diensten usw. Es ist unlogisch und, wie es sich gezeigt hat, undurchführbar, gerade auf einem Gebiet der Infrastruktur, nämlich auf dem der Fortbewegung, individuelle Mittel in grosser Anzahl einzusetzen. Dieser Einsatz muss und hat unweigerlich zu der Zerstörung der Urbanität und damit auch zur physischen und sozialen Zerstörung der Städte geführt.

Ich habe, und zwar absichtlich, die augenfälligen Nachteile des Massenautomobilverkehrs nicht erwähnt, ich habe weder über die grossen Opfer von Menschenleben und Verletzungen gesprochen, über die Luftverseu-

chung, die durch die jetzt verwendeten Explosionsmotoren hervorgebracht wird, noch die Lärm- und Schmutzplage besonders hervorgehoben. Ich habe diese Nachteile deshalb in den Hintergrund geschoben, weil wenigstens einige dieser störenden Eigenschaften durch strengere Handhabung von Verkehrsvorschriften, Verbesserung von Motoren, die Einführung umweltfreundlicher Betriebsarten usw. vermindert werden könnten.

Meine Erkenntnisse gründen sich nicht auf die möglicherweise behebbaren Mängel des Individualfahrzeuges, sondern auf die viel tiefer liegenden und schwerer wiegenden Folgeerscheinungen, die der Masseneinsatz von Individualfahrzeugen irgendeiner Art, mit der möglichen Ausnahme des Fahrrades, hervorbringt.

Der Vergeudung Einhalt gebieten

Ich bin zur Ansicht gekommen, und das schon vor zwanzig Jahren, dass wir nur durch erhöhte Qualität unserer Siedlungen und Städte, durch die bessere An- und Zuordnung verschiedener menschlicher Funktionen zueinander Wege finden können, die die Notwendigkeit mechanischer Verkehrsverbindung im allgemeinen scharf reduzieren und es gestatten, das verbleibende Bewegungsbedürfnis durch energiesparende und umweltfreundliche Kollektivverkehrsträger zu bewältigen. Ich begründe die Notwendigkeit solcher Massnahmen damit, dass sie einen Weg eröffnen, durch den der Vergeudung von Land, Wasser, Luft, Fauna, Flora, Rohstoffen und Energiequellen, also der unvermehrbaren Güter der Natur, Einhalt geboten werden kann.

Ich bin der Ansicht, dass es eine unabänderliche Tatsache ist, dass wir unseren Verbrauch und die Vergiftung naturgegebener Werte einschränken müssen. Wie diese Einschränkung geschieht, hängt von der gesellschaftlichen und der politischen Gesinnung ab. Es wäre zum Beispiel durchaus denkbar, die Einschränkung dadurch zu erzielen, dass man den Personenkreis jener, die sich technologischer Vorteile bedienen können, durch Massnahmen aller Art verkleinert.

Wenn also zum Beispiel nur die oberen Zehntausend irgendeiner Nation sich des Individualfahrzeuges bedienen könnten, wäre nicht nur das Verkehrsproblem, sondern auch das Energieproblem gelöst. Dieser Weg, den George Orwell in seinem Zukunftsroman «1984» beschrieb, ist für den Sozialisten ungangbar.

Offensichtlich darf und kann es zwischen den «Sozialisten im Auto» und dem ohne Auto keine Gesinnungsunterschiede geben. Wenn wir, frei von allen Illusionen, für eine gerechtere Zukunft planen wollen, dann können wir uns der Erkenntnis, dass angesichts der globalen Umweltkrise eine Verhaltensänderung der Menschheit gegenüber allen anderen Ausdrücken der Natur notwendig sein wird, nicht entziehen. Diese Verhaltensänderung wird auch in der Gesellschaftsplanung ihren Niederschlag finden. Aus dieser Verhaltensänderung werden sich Einschränkungen bezüg-

lich gewisser materieller Güter, aber auch Ausweitungen bezüglich vieler menschlicher Werte ergeben. Das Bestreben des Sozialisten muss es sein, jene Massnahmen zu treffen, die sicherstellen, dass sowohl die Opfer, die durch Einschränkungen anfallen, als auch die Vorteile, die sich durch Ausweitung des humanen Lebensbereiches ergeben, sozialgerecht verteilt werden. Jede Massnahme, ob sie nun Reaktion auf die gegenwärtige politisch bedingte Krise ist oder sie planerisch in Anbetracht der viel ernsteren permanenten Umweltkrise getroffen wird, muss auf dem Grundsatz der Sozialgerechtigkeit basieren.

Die umweltplanerischen Aktionen und Massnahmen, die ihre Auswirkung für diese, aber auch für die kommenden Generationen haben werden, müssen im allgemeinen drei Zielsetzungen haben:

1. Einstellung aller Investitionen, ob sie nun Volksvermögen oder Arbeitskraft betreffen, die sich als Fehlinvestitionen erweisen müssen, wenn gewisse, schon jetzt knappe Rohstoffe und Energiequellen in zwanzig bis dreissig Jahren endgültig zu Ende gehen, also: keine weiteren Investitionen für Anlagen, die auf der Verwendung des Rohstoffes Öl beruhen (wie Strassen, Garagen, Parkplätze, Tankstellen usw.).

2. Verhinderung aller jener baulichen Entwicklungen, die einen gesteigerten Energieverbrauch und besonders einen gesteigerten Verbrauch des Rohstoffes Öl automatisch hervorrufen (also Stadterneuerung statt Stadterweiterung, Verhinderung des Auswucherns der Städte, der Verhäuselung der Landschaft, des Baues von ölgefeuerten Anlagen irgendwelcher Art usw.).

3. Aktive Förderung aller jener Schritte, die zur Verminderung des gesamten Energiebedarfes beitragen und besonders jener, die umweltfreundliche Energien nutzen können, zum Beispiel rapider Ausbau aller öffentlichen oder anderer kollektiver Verkehrsträger, Ermutigung der Landwirtschaft, lokale Energie zu erzeugen und zu nutzen (wie Wasserkraft, Windkraft, Methangas, animalische Kraft), intensive Forschung mit der Zielsetzung, neue, umweltfreundliche Energiequellen zu erschliessen.

Ohne Zweifel werden solche Massnahmen eine Umschichtung, die für kurze Zeit schmerzlich sein könnte, auf dem Arbeitsmarkt herbeiführen. Die Befürchtung jedoch, dass sie zu einer Einschränkung im gesamten Arbeitsprozess führen würden, scheint angesichts des ungeheuren Nachholbedarfes, dem wir bezüglich eines weiseren Einsatzes unserer technologischen Werkzeuge gegenüberstehen, unbegründet.

Sozialist sein, heisst offensichtlich, für den Fortschritt sein. Aber nicht für einen Fortschritt, der, weil er gegen die Natur des Menschen und gegen alle übrigen Ausdrücke der Natur gerichtet ist, notwendigerweise in den Abgrund führen muss, sondern einen Fortschritt, der menschliche Werte und natürliche Werte gleichermassen erhöht.

Aus «Die Zukunft» (Wien)