

VERKEHR UND GEWALT

ODER DIE KUNST DER UMSETZUNG INNOVATIVER VERKEHRLÖSUNGEN

Verkehr und Gewalt - Einige Fakten

„Die Straßen werden als Verkehrsadern bezeichnet, weil dort Blut fließt“, so der Kabarettist Christian Wallner beim Fest der Friedensgespräche, zwei Tage vor der Enquete sarkastisch. Es ist daher keineswegs abwegig, Verkehr - was heißt: vorrangig Autoverkehr - mit Gewalt in Verbindung zu bringen. Allein in Salzburg sterben jährlich an die hundert Menschen im Straßenverkehr, 3000 - 4000 werden durch Verkehrsunfälle verletzt (*Salzburg in Zahlen 1994/95*). Nicht selten trifft es die Schwächeren im Verkehrsgeschehen, jene, die sich nicht durch Stahlkarossen und Airbags schützen können, Fußgänger und Radfahrer. Sie sind weit vorne gereiht in der Rangliste der Verkehrstopfer.



Foto: AIG

Referent: Dipl. Psych. Micha Hilgers, Psychoanalytiker, Aachen.

Doch nicht nur Unfälle, sondern auch die unvermeidbaren Begleiterscheinungen der alltäglichen Verkehrslawinen - Abgase, Lärm, Schmutz und Raumverbrauch - geben dem Auto-Verkehr in der derzeitigen Form etwas Gewalttätiges. So fühlt sich laut einer Mikrozensus-Erhebung des Österreichischen Statistischen Zentralamtes vom Dezember 1995 jeder dritte Österreicher / jede dritte Österreicherin in seinem Wohnbereich durch Lärm gestört. Zwei Drittel davon nennen den Kfz-Verkehr als Hauptärgernis (*Salzburger Nachrichten*, 25.7.1996). Die bei der Verbrennung von Benzin und Diesel freigesetzten Gase und Rußpartikel zeichnen nicht nur für Allergien und Atemwegserkrankungen verantwortlich, sondern erhöhen auch das Krebsrisiko. Sieben von 100 Kindern, die in der Stadt Salzburg leben, leiden an

Asthma. Die Hauptursache ist der private, motorisierte Straßenverkehr, so das Ergebnis einer Untersuchung von 700 Kindern (*Info-Z*, Mai 1996).

Die Kluft zwischen Wissen, Wollen und Handeln

Wir wissen es allzugut und erfahren es täglich neu: Der Autoverkehr mit seinen regelmäßig wiederkehrenden Staus trägt wesentlich zur Unwirtlichkeit unserer Städte und der Verminderung ihrer Lebensqualität bei. Und dennoch stoßen verkehrsberuhigende und verkehrsreduzierende Maßnahmen noch immer auf heftigen Widerstand. Es scheint - darin sind sich engagierte VerkehrsplanerInnen einig - als trete die Kommunalpolitik insbesondere im Verkehrsbereich auf der Stelle. Nichts geht mehr. Diesem Widerspruch nachzuspüren und der Suche nach möglichen Wegen, Konflikte konstruktiv zu gestalten, Widerstände aufzulösen und innovativen Verkehrslösungen zur notwendigen Akzeptanz zu verhelfen, galt das Hauptinteresse dieses Arbeitskreises. Mit dem Psychoanalytiker Micha Hilgers, der es verstand, Theorie und Praxis ausgezeichnet zu verbinden, hatten wir einen kompetenten Impulsgeber, der sowohl dem geäußerten Interesse, sich mit der „Psychologie der (Auto-)Mobilität“ auseinanderzusetzen als auch den Wünschen nach praxisorientierten Ratschlägen (unter den TeilnehmerInnen waren auch ein Verkehrsplaner sowie ein Kommunalpolitiker) Rechnung trug.

Symbolkraft des Autos und sein Freizeitwert

Hilgers betonte die Wichtigkeit einer Unterscheidung zwischen dem Auto als funktionellem Objekt und dem Symbol Auto. Während die meisten Menschen aus rationalen Überlegungen für eine Reduzierung des Autoverkehrs seien, würden Maßnahmen, die zu dieser Reduzierung führen sollen, als Angriff gegen das Auto als Symbol wahrgenommen, was zu heftigen emotionalen Widerstandsreaktionen führe. Verkehrspolitik müsse daher die hohe psychologische Bedeutung des Autos ernst nehmen.

11 Thesen zur psychologischen Beharrungskraft des Automobils (frei wiedergegeben nach Hilgers)

1. Das Gefühl, unabhängig und selbständig zu sein, hat entwicklungspsychologisch wesentlich mit der Fähigkeit zu tun, sich aus Eigenem (fort)bewegen zu können. Der Drang nach Bewegung wird bereits im Kind Grund gelegt, die kindliche Entwicklung wesentlich durch seine Motorik mitbestimmt.