



USA im Zeichen der Wende?

Klima, Umwelt, Raum, Verkehr

Markus Hesse

Umweltpolitik gilt als das Bohren dicker Bretter, als Langfristaufgabe. Erstaunlich ist trotzdem, wie schnell sich zumindest Stimmungen ändern können, auch in den USA. Ist der peinliche Auftritt des Expräsidenten Bush auf der Rio-Konferenz im Sommer 1992 der Weltöffentlichkeit noch in bleibender Erinnerung, so sieht die umweltpolitische Lage nach dem Regierungswechsel schon anders aus, nicht zuletzt dank neuer programmatischer Absichten und prononcierter Vorstellungen des Vizepräsidenten Al Gore. Ungeachtet tagespolitischer Schwankungen hat sich in der amerikanischen Umweltpolitik in den letzten Jahren Bemerkenswertes getan, auch in dem dafür sehr bedeutsamen Verkehrssektor. Vor dem Hintergrund der steigenden ökologischen und ökonomischen Folgen der totalen Automotorisierung und einer langsam, aber beharrlich wachsenden Umweltsensibilisierung mehrten sich die Zeichen für einen Wandel. Dieser ist eine große Aufgabe, und daß die hohen Erwartungen an die Umweltstrategie der Regierung Clinton auch leicht enttäuscht werden können, ist bereits erkennbar. Im Mittelpunkt der Politik stehen Golfkrise, Wirtschaftswachstum und Budgetdefizit, nicht die Lage der Natur. Besteht trotzdem bescheidene Hoffnung auf Besserung?

Historie

Die Vereinigten Staaten von Amerika, „Mutterland“ der Massenfertigung von Kraftfahrzeugen, stellen das mit Abstand höchstmotorisierte Land der Erde dar. 1990 waren in den USA mit fast 180 Millionen Kraftfahrzeugen circ 35 Prozent des globalen Kfz-Bestandes (530 Mio.) vorhanden. Die Pkw-Dichte lag 1990 bei mehr als 600 Pkw pro 1000 Einwohner,² die Zahl der Haushalte mit drei oder vier Pkw und mehr übersteigt diejenige der nichtmotorisierten Haushalte deutlich.³ Öffentlicher Massenverkehr hat – ganz im Gegensatz zu den zwanziger und dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts – nur noch marginale Anteile beziehungsweise allenfalls lokale Bedeutung. Bei dieser Entwicklung spielten drei Faktoren eine tragende Rolle: erstens gewachsene politische Gründe im engeren Sinne, vor allem der große Einfluß des industriellen Komplexes aus Fahrzeugherstellern, Zulieferern und Mineralölwirtschaft, der eine Schlüsselfunktion beim Ausbau des Straßenverkehrs und Abbau des öffentlichen Verkehrs innehatte.⁴ Zweitens individuelle Präferenzen, die automobile Strukturen im Kontext eines „freedom-and-independence“-Denkens fördern. Der dritte, mit Blick



Fotos: Markus Hesse

auf die Verkehrserzeugung heute möglicherweise wichtigste Faktor, ist die außerordentlich starke Ausdifferenzierung der nordamerikanischen Raumstruktur. Aufgrund großräumiger Flächenreserven und als Folge des überwiegenden Fehlens planerischer Regulation entwickelten sich die Raum- und Siedlungsstrukturen schon frühzeitig und sehr expansiv „in die Fläche“ Die Suburbanisierung führte vereinfacht dargestellt zur tendenziellen Auflösung zentral-verdichteter

Jährliche Wachstumsraten in den USA im Vergleich, 1980 1989

Bevölkerung	0,89%
Beschäftigte	1,47%
Kfz-Bestand	1,83%
gefahrenre Kfz-Kilometer	3,50%

ter Stadtstrukturen zugunsten einer mehr oder minder regellosen Diffusion der Standorte in den Raum. Dieser Prozeß erreichte bereits in den dreißiger Jahren einen ersten Höhepunkt.⁵ Bis heute ist die Verlagerung der Wohnstandorte, Arbeitsplätze und Massenkonsumeinrichtungen in die Peripherie und die Ausprägung vielschichtiger, schwer steuerbarer raum-funktionaler Verflechtungen das bestimmende Merkmal der Raumentwicklung. Das Tempo des Landverbrauchs hat sich in den Zeiten des ökonomischen Booms der achtziger Jahre noch beschleunigt. In der „Northeastern Illinois Metropolitan Area“ dem Großraum Chicago, hat die Gesamtbevölkerungszahl zwischen 1980 und 1990 um 4,1 Prozent zugenommen; im gleichen Zeitraum stieg die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Wohnbauland um circa 46 Prozent.⁶

Räumliche Differenzierung und Fragmentierung führen zu einer komplexen Überlagerung jeweils verschiedener Aktivitätsnetze, die sich planerischer Regulierung in hohem Maße entziehen und selbst mit einem noch so intensiven Ausbau öffentlicher Massenverkehrssysteme nicht zu bewältigen wären. Mit den autoverkehrsabhängigen Strukturen und ihren inhärenten Verkehrszwängen sind aber gleichzeitig wachsende ökologische Belastungen verbunden: In den bevölkerungsreichen Regionen werden seit langem zum Teil

extreme verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastungen registriert. Der Straßenverkehr trägt fast 70 Prozent zum nationalen Mineralölverbrauch bei, die Anteile der Verkehrsemissionen an den Luftschadstoffen sind beträchtlich; 1991 wurden circa 25 bis 30 Prozent der CO₂-Emissionen in den USA durch den Verkehr abgegeben; in der Los Angeles Basin betrug dieser Anteil 1987 bereits fast 50 Prozent.⁷ In vielen Ballungsräumen werden die Grenzwerte für die Emission von Luftschadstoffen, insbesondere der Leitmissionen NO_x, O₃, CH und CO₂, zum Teil erheblich überschritten. Dies gilt vor allem für den Großraum Los Angeles, wo sich Probleme der Luftbelastung, Verkehrsdrichte und Zersiedlung auf extreme Weise zuspitzen. Die Beeinträchtigung der Lebensbedingungen durch die Umwelt- und Verkehrsprobleme, die über Jahrzehnte hinweg von einer übergroßen Mehrheit der amerikanischen Gesellschaft akzeptiert wurde, steht seit den achtziger Jahren vor einer veränderten Problemsituation und -wahrnehmung. Dies kann zunächst mit den stetig wachsenden Staus in den Ballungsgebieten, daraus resultierenden hohen Zeitverlusten und den steigenden Kosten für den Unterhalt und die Erneuerung des Straßennetzes erklärt werden, geht aber auch auf den Einsatz der unabhängigen Umweltgruppen zurück.

Neue Rahmenbedingungen des Staates

Angesichts der Zuspitzung der lufthygienischen Situation und der Wirkungslosigkeit der entsprechenden Gesetze wurde der maßgebende „Clean Air Act“ im Rahmen der Clean Air Act Amendments (CAAA) von 1990 erheblich verschärft. Die CAAA können ohne Übertreibung zu den weitestgehenden nationalen Umweltgesetzen weltweit gezählt werden. Die wichtigste Eigenschaft dieses Gesetzesrahmens ist die qualitative und zeitliche Zielvorgabe für die Realisierung von Luftgütestandards bei Emissionen und Immissionen (inclusive Ex-post-Wirkungskontrollen). Vor dem Hintergrund regional differenzierter Betrachtungen die jeweiligen Immissionsziele können der spezifischen örtlichen Belastungssituation angepaßt werden – sind die Bundesstaaten gehalten, im Rahmen eigener Clean Air Acts sogenannte State Implementation Plans (SIP) zu erlassen, in denen die Ziele der Luftreinhaltepolitik und Maßnahmen zur Umsetzung konkretisiert werden. In Teilräumen mit einer signifikanten Überschreitung der Grenzwerte (Non-attainment-areas) werden verschärfte Auflagen gemacht, etwa zur besseren Auslastung der Pkw-Kapazitäten oder zur Steuerung betrieblicher Transportströme im Rahmen von Verkehrsmanagementplänen. Ein Schwerpunkt der Clean-Air-Policy sind technologische Modernisierungsstrategien, die Einfluß auf die spezifischen Emissionsfaktoren einzelner Fahrzeugmodelle und -klassen nehmen sowie mit Blick auf die Zusammensetzung der Fahrzeugflotten entsprechende Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge (Low-Emission-Vehicles) bis hin zu den emissionsfreien Fahrzeugen (Zero-Emission-Vehicles) vorschreiben. Damit wird gegenüber den Fahrzeugherstellern ein offensives „technology-forcing“ betrieben und eine Umsetzung von Innovationen beziehungsweise Regularien nach dem Stand der Technik oder darüber hinaus angestrebt. Die technologiepolitischen Maßnahmen sollen vor Ort im Rahmen sogenannten Transportation-Control-Measures durch Verkehrsbeeinflussung

	PKW, in 1000	LKW in 1000	PKW/ 1000 EW	km/ km ²
Australien	77672	2104	446	
Belgien	3697	421	385	4,50
BRD (ost)	4817	776	297	1,20
BRD (west)	30152	2196	477	2,00
Dänemark	1599	303	311	1,65
Finnland	1909	256	382	0,22
Frankreich	23010	4748	409	1,46
Italien	26267	2311	456	1,00
Japan	32621	22472	264	2,95
Kanada	12380	3859	269	0,09
Luxemburg	183	18	491	2,00
Niederlande	5371	557	358	2,81
Norwegen	1613	320	379	0,27
Österreich	2903	287	376	1,30
Schweden	3578	309	420	0,40
Schweiz	2917	261	432	1,70
Spanien	11468	2269	292	0,64
USA	132051	44179	569	0,64
UK	22530	3241	393	1,55

Stand: 1.1.1990 aus: VDA, Das Auto international in Zahlen, 1992

und -planung unterstützt werden, damit Effizienzerfolge nicht weiterhin durch zusätzliches Verkehrswachstum aufgefangen werden (wie bisher geschehen). Im Großraum Los Angeles hat die Belastung mit Luftschadstoffen in den vergangenen fünfzehn Jahren insgesamt abgenommen; gleichwohl kommt es weiterhin zur Überschreitung der wichtigen Luftgütestandards.⁸

Im Gegensatz zu den fortgeschrittenen Plänen im Bereich der Luftreinhaltung werden „echte“ Klimaschutzstrategien erst seit Erlaß des „National Energy Policy Act“ im Oktober 1992 thematisiert, etwa mit Blick auf den Einsatz alternativer Kraftstoffe.⁹ Einzige Ausnahme: die Flottenverbrauchsregelungen für Pkw, die sogenannten CAFE-Standards (Corporate Average Fuel Efficiency), im Unterschied zu Europa eine bindende Vorschrift und seit 1975 (Pkw) beziehungsweise 1977 (Lkw) erlassen. Ziel der CAFE-Standards ist es, den durchschnittlichen Energieverbrauch der Kfz pro Wegstrecke sukzessive zu senken und dies als Anforderungsprofil direkt an den Hersteller zu geben. Dies wirkt sich langfristig als Anreiz zur Energieeinsparung auf die Technologie und Innovationspolitik der Anbieter aus. Einige Hersteller von Oberklasse-Modellen (nicht zuletzt diejenigen aus Süddeutschland) haben in der Vergangenheit die CAFE-Standards überschritten und mußten zum Teil drastische Strafgebühren zahlen. Aus umweltpolitischer Sicht erscheint allerdings eine Kombination aus Flottenverbrauchsgesetz und höheren Energiepreisen dringend geboten, damit auch die verschwenderischen Gewohnheiten auf der Nachfrageseite einbezogen werden. Bisher waren die Straßenverkehrskosten im internationalen Vergleich extrem niedrig, „gasoline taxes“ galten als politisches Tabu. Ökonomische Instrumente sind aber gerade für kurzfristige Problemlösungen von Bedeutung, denn sie sind relativ schnell politisch durchsetzbar und erscheinen ideologisch unverdächtig. Nachdem sich die starre Front der Gegner höherer Benzinsteuern nun offensichtlich von oben her lockert (entsprechende Ankündigungen aus dem Wahlkampf wurden durch Clinton jüngst erneuert), steigen die Chancen marktorientierter Steuerungs- und Anreizmechanismen. Modellrechnungen von Umweltinitiativen gehen davon aus, daß durch preispolitische Maßnahmen die Fahrleistungen im Kfz-Verkehr um 12, die täglichen Reisezeiten um 24 Prozent, der Kohlenstoffausstoß von Fahrzeugen um 19 und der Energieverbrauch ebenfalls um 19 Prozent gesenkt werden könnten.¹⁰

Planungen und Maßnahmen, Theorie und Praxis

Der breite Fächer von Planungen und Maßnahmen zur Minderung der Verkehrsemissionen stellt sich in der Summe durchaus beachtlich dar. Allerdings sind die vielen Umsetzungsprobleme nicht zu verkennen: Die Bewirtschaftung des vormals freien Gutes Mobilität scheint einer Gesellschaft wie der amerikanischen offensichtlich absolut wesensfremd. Neben den vom Bundesgesetzgeber erlassenen technischen Standards für Fahrzeuge wird daher zunehmend an der Steuerung des Verkehrsflusses, der Bewirtschaftung von Ver-

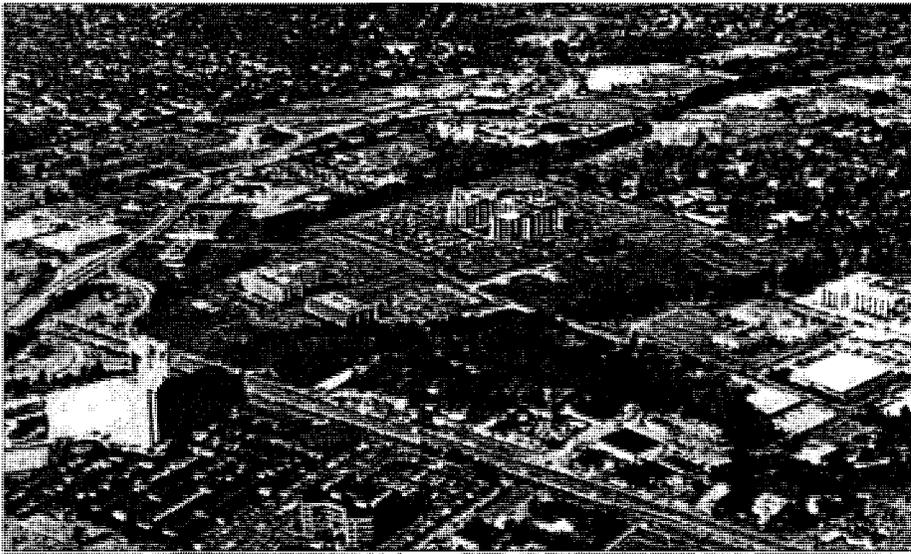
kehrsräumen (Parkraum) und der effizienten Nutzung von Fahrzeugkapazitäten gearbeitet, was wegen der schlechten Auslastung der meisten Pkw-Fahrten große Spielräume zur Einsparung von Fahrten bietet. Während Ansätze zum Verkehrsmanagement (Transportation demand management) erst langsam Anwendung finden¹¹ gibt es reichlich Erfahrungen mit der Bildung von Fahrgemeinschaften. Car-pools und Van-pools, die mehr oder minder organisierte Mitnahme vor allem im Berufsverkehr ist geübte Praxis, zumal sich die Pendlerwege und -zeiten der Beschäftigten in den USA in den vergangenen Jahren stetig erhöht haben. Daß die Umsetzung des Car-pooling vor prak-



tische Probleme stößt, zeigt der rückläufige Anteil von Car- und Van-pools an den Berufspendlerfahrten zwischen 1980 und 1990; Ursache dafür sind ganz schlichte Koordinationsprobleme aufgrund des häufigen Arbeitsplatz- oder Wohnortwechsels, aber auch scheinbar irrationale Aversionen gegen Gemeinschaftsfahrten im Pkw, selbst aus Gründen des unterschiedlichen Musikgeschmacks. Park-and-Ride-Stationen an den Autobahnauffahrten – nicht Straße-Schiene-Schnittstellen sollen jedoch weiter ausgebaut werden, wozu unter

Die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur, vor allem der durch wachsende Abnutzung (Verkehrsanstieg) und rückläufige Staatsausgaben in den achtziger Jahren „vernachlässigten“ Straßen und Brücken, stellte einen Schwerpunkt im Programm der demokratischen Partei dar. Ein staatliches Konjunkturprogramm soll kräftige Investitionen zur Modernisierung des Transportsektors und für neue Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft ausschütten. Neben den immensen Summen für die Erneuerung des Straßennetzes sind auch Investitionen für Hochgeschwindigkeitszüge und Verkehrsmanagement-Techniken vorgesehen. Aus umweltpolitischer Sicht ist vorrangig der Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) interessant. Dabei handelt es sich um ein Bundesgesetz, das der Kongreß im Jahre 1991 verabschiedet hat und das eine teilweise Neuverteilung des staatlichen Finanzbudgets für die Verkehrsinfrastruktur beinhaltet. Der ISTEA sieht die Vergabe von insgesamt 155 Milliarden US-Dollar für die Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur im Zeitraum 1992-1997 vor, die sich unter anderem auf das National Highway-System (\$ 120 Mrd.), das Highway Safety Program (\$ 1,6 Mrd.) und Mass Transit (\$ 31 Mrd.) verteilen. Damit werden die Bundesstaaten – eine entsprechende politische Beschlußfassung vorausgesetzt – in die Lage versetzt, bisher dem Straßenunterhalt vorbehaltene Finanzmittel in den Bereich Verkehrssicherheit und öffentlicher Verkehr umzuschichten. Auch wenn vor der politischen Umsetzung dieses Rahmengesetzes manche Hürde liegt – der neuen Mehrheit im Kongreß müssen entsprechende Beschlüsse der Staaten folgen – so werden von vielen Fachleuten große Erwartungen in die Effekte des ISTEA gesetzt. Unumstritten sind die Investitionssummen für das Straßennetz längst nicht mehr: Mit Verweis auf die ökonomischen und ökologischen Folgen konnte beispielsweise eine Erweiterung des „Maine-Turnpike“ (Interstate Highway 95) durch den „Natural Resources Council“ im Bundesstaat Maine verhindert werden. Das entscheidende Referendum gegen den Straßenausbau hat die Umweltinitiative nicht zuletzt dank der Unterstützung eher konservativer Ökonomen gewonnen (73 000 Unterschriften wurden gesammelt, bisheriger Rekord im Bundesstaat).

M. H.



Technoburb, USA eine aus ehemaligen Wohnvororten Philadelphias entstandene Stadt.

Urban Sprawl oder: Auflösung und Rückbau der „Stadt“

Den interessantesten, zugleich aber auch widersprüchlichsten Trend in der räumlichen Entwicklung und ihren ökologischen Chancen und Risiken bietet zweifellos der Städtebau. Zahlreich sind die Versuche zur Begrenzung der ausufernden und flächenzehrenden Siedlungsentwicklung und zur Förderung neuer, verkehrssparender „Stadt“ Strukturen auf Quartiersebene – während gleichzeitig der Bau gigantischer Einkaufs- und Freizeitpaläste unvermindert fort-schreitet. Diese haben erhebliche Verkehrsvolumina und Flächenansprüche zur Folge und zementieren auf diese Weise die Autostrukturen ad infinitum. „Pedestrian Pockets“

anderem die Vorschriften des „Regulation XV“ beitragen: Er fordert die Erarbeitung und Anwendung betrieblicher Verkehrsmanagement-Pläne, wozu in den Non-attainment-areas Süd-Kaliforniens alle Unternehmen mit mehr als hundert Beschäftigten verpflichtet sind.¹² Speziell in Kalifornien werden auch Überlegungen bezüglich des Einsatzes von Telekommunikation im Verkehr bzw. den Möglichkeiten des „telecommuting“ als Ersatz für Pendlerverkehre angestellt. Diese These ist in Europa stark umstritten, könnte sich aber aufgrund der gänzlich verschiedenen raumstrukturellen Ausgangsbedingungen in den Staaten anders darstellen.¹³

Auch die Wiederkehr der öffentlichen Verkehrsmittel (Public Transit) in einigen Städten der USA, in Europa etwas vorschnell schon als „Renaissance“ der Straßenbahn gefeiert, spiegelt die Problemlage treffend wider. Nachdem der schienengebundene Verkehr mit wenigen Ausnahmen aus den amerikanischen Städten fast völlig verschwunden war, gilt die Wiederinbetriebnahme beziehungsweise der Aufbau neuer Netze gebietsweise als äußeres Zeichen eines Neuanfangs, so zum Beispiel in Los Angeles. Seit 1980 wurden acht neue Stadtbahn-systeme eingeführt, unter anderem in Städten wie Detroit, Buffalo, Sacramento, Portland (Oregon) oder San Diego, teilweise auch als Element einer neuen städtebaulichen Entwicklung; 35 Vorhaben befanden sich 1991 in der Planung oder Vorabschätzung.¹⁴ Gemeinsam mit einigen Trolley-Car-Projekten (Oberleitungsbussen) gelten die Stadtbahnen als Schlüssel für eine Wiederbelebung des öffentlichen Nahverkehrs. Ob sie diese Rolle aber auch konkret ausfüllen können, steht und fällt notwendigerweise mit den umfangreichen öffentlichen Investitionen. Deren Finanzierung aber ist noch keineswegs gesichert, zumal manches Schnellbahnprojekt ähnlich wie in Europa während der 70er und 80er Jahre von einem preistreibenden, voluminösen Hoch- und Tiefbau dominiert wird. Und: Öffentlicher Verkehr setzt öffentlichen Raum voraus –

von P. Calthorpe (Kalifornien), räumliche Schwerpunkte entlang neuer öffentlicher Verkehrsachsen, sollen Ausgangspunkte der zukünftigen Flächennutzung bilden. Sie sind durch fußläufige Radien zu Versorgungs- und Verwaltungseinrichtungen gekennzeichnet. Dadurch soll autounabhängige Mobilität im Nahraum gesichert werden. Auch im Rahmen des „mixed-use-planning“ werden solche Nutzungsmischungen geplant, wobei aber völlig unklar ist, ob kleinräumige Strukturen unter Marktbedingungen auch von der Angebotsseite her angenommen werden. Transit-Oriented-Development versucht, städtebauliche Entwicklungsprojekte gezielt mit der Netzplanung für den öffentlichen Verkehr zu verbinden. Die Wiederherstellung ausgewogener Arbeitsmarkt-bilanzen mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung, „Job-Housing-Balances“ gilt zumindest theoretisch als wichtiger Baustein einer längerfristigen Politik zur räumlich ausgewogenen Entwicklung; viele Experten beurteilen die Realisierungschancen jedoch zurückhaltend. Unabhängig davon dürften hier große Potentiale liegen, Themen wie integrierte ökonomische und ökologische Planung („Growth Management“) sind in vielen Bundesstaaten en vogue.¹⁶ Darüber hinaus können, folgt man den Thesen von Robert Fishman, die suburbanen Wachstumszentren auch als Ausgangspunkt einer neuen zentripetalen Raumentwicklung gesehen werden. Fishman argumentiert dahingehend, daß sich aus der suburbanen Wachstumsdynamik heraus neue Kerne für Wohn-Dienstleistungs- und Gewerbefunktionen bilden. „Technoburb“ die neue Dienstleistungs- und Hochtechnologie-orientierte Außenstadt, tritt mit ihren multifunktionalen Raumbezügen und Nutzungskonzepten an die Stelle des alten, verbrauchten Downtown; Shopping-Malls, Theme-Parks (Freizeitfabriken) und moderne Gewerbeareale sollen dann auch eine verkehrsarme räumliche Organisation – nach innen – ermöglichen. Graue Theorie? Es ist bei allem Unterhaltungswert dieser These bezeichnend, daß es sich hier um Megastrukturen handelt, die ihre Existenz ausgerechnet den Kreuzungspunkten der Fernstraßen verdanken, also nach außen nahtlos in das traditionelle Auto-orientierte System der Raumüberwindung und -erschließung passen und eben keinen Ausweg daraus anbieten.¹⁷

X Siehe auch zum Thema:
Roger Keil, Heiße Luft und kalte
Fusion. Los Angeles die
Postmoderne schafft sich eine
Politik. Teil I III,
in *Kommune* 10, 11, 12/89.

Umweltpolitik im Labor

Wie sind die Erfolgsbedingungen für eine Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor der USA zu bewerten? Qualitativ gesehen, besteht bereits eine Vielzahl von Plänen und Maßnahmen, die zum Teil die europäischen Standards und Erfahrungen deutlich übertreffen. Dies ist nicht zuletzt ein Reflex auf extreme Belastungen, die diese Regulierungsformen überhaupt politisch möglich gemacht haben. Ihre realen Erfolge sind hingegen noch stark begrenzt: Die Macht des Faktischen bremsen jede kurzfristige Wende. Trendverstärkend wirken vor allem die hohe private Motorisierung, verbunden mit einer starken individuellen Bindung der Menschen an das Automobil, sowie die zunehmend fragmentierte, in Wechselwirkung zur Massenmotorisierung entstandene Raumstruktur, die langlebig und unter Marktgesetzen nur schwer veränderbar ist. Und wenn die vielbeachteten „kalifornischen Verhältnisse“ in der Luftreinhaltungspolitik aus der europäischen Fernsicht gepriesen werden, sollte man damit nicht auf den Stand der Diskussion in anderen US-Bundesstaaten schließen: Eine Verkehrs-Umweltpolitik gibt es in weiten Teilen der USA, wenn überhaupt, nur in allerersten Ansätzen; und ob die neue Administration zu einer verschärften Gangart für die Natur und gegen konkurrierende Gewohnheiten beziehungsweise Interessen willens und in der Lage ist, muß sich erst noch zeigen.

Die Zahl der ökologisch orientierten Aktivitäten wächst jedoch auf vielen Ebenen, wobei sich der Druck des Gesetzgebers „von oben“ offenbar recht gut mit der politischen Stimmungslage und Anstößen aus der Basisarbeit der Umweltinitiativen verbindet. Die Möglichkeit, über Referenden lokale Entscheidungen herbeizuführen, spielt hier eine wichtige Rolle (siehe *Kasten*); logische Schlußfolgerung für die Debatte hierzu wäre also die Forderung nach Demokratisierung der Umweltpolitik und Ausweitung lokaler und regionaler Kompetenzen, statt den Abbau von BürgerInnenrechten zu propagieren. Schadenminimierung und Effizienzverbesserung beziehen sich allerdings in den USA bisher noch zu einem großen Teil auf die „Air-Quality-Policy“ also die Minderung der verkehrsbedingten Luftverschmutzung in den Non-attainment-areas, weniger auf eine grundlegende Reduzierung des Energieverbrauchs. Der „Link“ zwischen Energiepolitik und strukturellem Wandel ist offensichtlich erst auf längere Sicht absehbar. In dieser Zeitspanne ist auch die Weiterentwicklung der Raumstrukturen angesiedelt. Ob die städtebaulichen *Spielräume* zu mehr als zu *Spielwiesen* führen, hängt stark von der politischen Durchsetzungskraft innovativer Planungsansätze ab.

Sollten die USA in räumlicher Hinsicht tatsächlich ein wertvolles „Labor“ darstellen, in dem sich Marktkräfte ungehemmt von Vergangenheit und Planungsrecht entfalten können,¹⁸ stellt sich die Frage nach den Konsequenzen aus dieser Botschaft für die Debatte in Europa. Eine weitgehende Amerikanisierung der Raumstruktur würde – parallel zur Industrialisierung der Lebensweisen Klimaschutzpolitik zweifellos obsolet erscheinen lassen. Skeptisch macht vor allem die Geschwindigkeit, mit der sich die neuen Konsumformen und Freizeit-Inszenierungen auf dem Markt und

bei den Massen beiderseits des Ozean durchsetzen. Die europäischen Städte verlieren sukzessive ihre gewachsenen „Standortvorteile“ für eine ökologische Entwicklung, wie kompakte Stadtstrukturen, kurze Wege und funktionierende öffentliche Verkehrsnetze. Vor dem Hintergrund der tendenziellen Verkehrsabhän-



gigkeit des ökonomischen Systems wird eine klimapolitisch motivierte Umsteuerung im Verkehrswesen zumindest auf der Basis demokratisch ausgehandelter Vereinbarungen und Konsense immer schwerer. Da das gegenwärtige Laissez-faire seine Zielverfehlung hinsichtlich der für notwendig erachteten CO₂-Minderung bereits öffentlich eingestanden

hat, erscheint es nun ratsam, verstärkt über jene im doppelten Wortsinn neuen Verkehrsformen nachzudenken, die die Vollstrecker des Sachzwangs im Gepäck haben. Beschleunigte Bau- und Planungsverfahren zur Durchsetzung neuer harter und weicher Verkehrsinfrastrukturen, marginalisierte beziehungsweise zugrunde-privatisierte „öffentliche“ Verkehrsangebote und eine weitere marktformige Zersplitterung der Raum- und Siedlungsstrukturen werden weitere Stufen des Verkehrswachstums nach sich ziehen, und sie werden jenseits der lächerlichen Metapher vom Verkehrsinfarkt für Rund-um-die-Uhr-Bewegung sorgen, permanente Belastung für Mensch und Umwelt inklusive. ■

- 1 A. Gore: *Earth in the Balance. Ecology and the Human Spirit*, New York 1992; (dt: *Wege zum Gleichgewicht*, S. Fischer Verlag, Frankfurt 1992).
- 2 Angaben nach Verband der Automobilindustrie (VDA): *Das Auto international in Zahlen 1991*, Frankfurt am Main 1992.
- 3 1990 standen 10 Mio. nichtmotorisierten Haushalten fast 16 Mio. Haushalte mit 3 und mehr Pkw gegenüber, vgl. US Department of Transportation et. al.: *New Perspectives in Commuting. Based on Early Data From the 1990 Decennial Census and the 1990 Nationwide Personal Transportation Study (NPTS)*, July 1992.
- 4 Die US-Automobilproduktion stand 1991 mit insgesamt 8,8 Mio. Einheiten weltweit nach Japan (13,2 Mio.) und vor der BRD (5 Mio.) auf Rang 2 (Quelle: VDA 1992).
- 5 R. Fishman: *The bourgeois Utopia. The Rise and the Fall of Suburbia*, New York 1987; J. Garreau: *Edge City: Life on the new Frontier*, New York 1991., vgl. M. Wachs: *The Car and the City. The Automobile, the built Environment and daily Urban Life*, 1992, S. L. Bottles: *Los and the Automobile. The Making of the Modern City*, Berkeley 1987
- 6 Northeastern Illinois Planning Commission: *Strategic Plan for Land Resource Management*, Chicago 1992, pp. 3-4.
- 7 Congress of the United States, Office of Technology Assessment: *Changing by degrees. Steps to reduce Greenhouse Gases*, Washington D. C. 1991, pp. 149-172; SCAQMD/SCAG: *Final 1991 Air Quality Management Plan, South Coast Air Basin*, July 1991, p. 9-13.
- 8 SCAQMD: *Air Quality Trends In California s South Coast and Southeast Desert Air Basins 1976-1990*, 1991.
- 9 Alliance for Acid Rain Control and Energy Policy: *National Energy Policy Act of 1992*, Washington D. C. 1992.
- 10 M. Cameron (EDF): *Transportation Efficiency: Tackling Southern California s Air Pollution and Congestion*, Oakland 1991.
- 11 G. Giuliano: *Transportation Demand Management, Promise or Panacea?* in: *APA-Journal*, Summer 1992, 326-335.
- 12 South Coast Air Quality Management District: *Answers to questions about the Commuter Program (Regulation XV)*, El Monte, CA. Hiervon sind circa 7000 Betriebe und circa 50 Prozent aller Beschäftigten in der Region betroffen.
- 13 R. Kitamura, P. L. Mokhtarian, R. M. Pendyala, K. G. Goulias: *An Evaluation of Telecommuting as a Trip Reduction Measure. Proceedings of the 19th Annual PTRC-Meeting in Brighton, England, September 1991*. Institute for Transportation Studies, University of California, Davis CA.
- 14 E. Frenz: *Neue Stadtbahnen in aller Welt*, in: *Verkehrszeichen 1/1991*, S. 7-9; D. H. Pickrell: *A Desire named Streetcar. Fantasy and Fact in Rail Transit Planning*, in: *APA-Journal*, Spring 1992, 158-176.
- 15 R. Reinhold: *Subway in Los Angeles. To open in Modest Step*, *New York Times*, 28.1.93.
- 16 J. M. Stein (Ed.): *Growth Management. The Planning Challenge of the 1990's*, Newbury Park, London, New Delhi 1993.
- 17 R. Fishman 1987 (Fn. 5); ders.: *America s New City Megalopolis Unbound*, WQ Winter 1990, pp. 25-45.
- 18 vgl. D. Hoffmann-Axthelm: *Der Weg zu einer neuen Stadt*, in: *ARCH+* 114/115, 1992, 114-116.