

## Investitionen in Bürger oder Konzerne

Zur Begriffsabklärung:

Im allgemeinen versteht man heute unter Investitionen solche in Form von Geld. Dies resultiert aus der reduzierten Sicht in der sich unsere Welt derzeit befindet. Investiert wurde seit jeher, und auch heute noch, nach wie vor in Zeit, in Räume, ein hier nicht unwesentlicher Teil der Investitionen der Menschheit ist der Freiheit gewidmet, man investiert in Gedanken und investiert in Hoffnungen. Wenn keine Hoffnungen bestehen, gibt es auch keine Geldinvestitionen und sehr häufig erweisen sich viele der Hoffnungen, die Geldinvestitionen hervorgerufen haben, im nachhinein für einen Großteil der Investoren als Täuschungen und Enttäuschungen.

Evolution von Menschen und Konzernen:

In der Gegenüberstellung von Bürger und Konzernen ist die evolutionäre Vorgeschichte von nicht unwesentlicher Bedeutung. Die Bürger, also Menschen, weisen eine evolutionäre Vorgeschichte des aufrechten Ganges von zirka 7 Millionen Jahren auf und eine erfolgreiche Auseinandersetzung mit der Umwelt über Milliarden von Jahren. Bürger haben eine begrenzte Lebensdauer und durchlaufen den Prozess von Geburt, Jugend, Reife, Alter und Tod. Sie waren in der Lage, im Laufe ihrer Evolution Kulturen zu entwickeln, aus der Erfahrung eine Ethik, individuell wie auch aus Gesellschaft. Diese als entscheidend und wesentlich zu finden half ihnen Probleme der Gemeinschaft zu lösen.

### **Bürger**

### **Konzerne**

**Evolutionäre Vorgeschichte  
des HS. über mind. 7 Mio  
Jahre mit der Natur**

**etwas über 100 Jahre**

**künstliches Gebilde**

**Lebensdauer begrenzt**

**Unsterblichkeit**

**Geburt – Jugend – Reife –  
Alter – Tod**

**Einrichtung (Geburt) –  
ewige Jugend (Wachstum)**

**Kultur – Ethik – Sinne**

**Erfolg durch Wachstum**

Konzerne sind künstliche Gebilde, in der heutigen Form mit einer Vorgeschichte von etwas über 100 Jahren. Sie glauben grundsätzlich an die Unsterblichkeit und an die ewige Jugend. Sie befinden sich sozusagen ständig im infantilen Zustand was sich in der zwanghaften Vorstellung ewigen Wachstums niederschlägt. Ihr einziges Ziel ist permanentes Wachstum in Geldwert. Sie kennen keine Jugend, keine Reife, kein Alter und keinen Tod. In ihrer Wachstumsgier zerstören sie alles was sich ihnen in den Weg stellt. Daraus ergibt sich die Konzernstruktur, die zum ständigen Wachstum gezwungen ist, die im Zwang lebt, alles in Geld zu verwandeln und im Zweifel Geschäftsinteressen grundsätzlich über Menschenrechte stellt.

Konzerne versuchen daher alle Gesetze außer Kraft zu setzen, die ihr Wachstum behindern. Ihr grundsätzlicher Unterschied gegenüber dem Bürger besteht darin, dass sie weltweit und gleichzeitig agieren. Um ihre Vorstellungen durchzusetzen versuchen sie das Denken der Bürger in ihre Bahnen zu lenken: „Was für den Konzern gut ist, ist gut für alle“. Ein Manager der dies anzweifelt ist ungeeignet für einen Konzern. Sie kennen keine physischen Begrenzungen, wie ein Mensch, sie haben keine moralischen Zwänge oder ethischen Verpflichtungen zu erfüllen. Sie betrachten Menschen als Mittel zum Zweck, und das weltweit, und sind derzeit am Sprung zur Weltregierung. In ihrer Überheblichkeit planen sie für die Zukunft einen Diplomatenstatus exterritorial ausschließlich für leitende Konzernangestellte und nicht mehr für die Vertreter von Nationalstaaten. Ihr Rechtssystem befindet sich außerhalb der menschlichen und der nationalen Rechte. Staaten sollen in Zukunft nur mehr Erfüllungsgehilfen für Konzernziele sein. Gefördert wird diese Einstellung durch die WTO, aber auch durch die EU.

### **Die zentrale Rolle des Verkehrssystems für die heutigen Konzerne:**

Im Gegensatz zur herkömmlichen allgemeinen Meinung und Lehrmeinung ist Verkehr in erster Linie Nachrichtentransport. Das Verkehrssystem dient daher vor allem der Produktion, aber auch der Manipulation von Informationen. In zweiter Linie ist das Verkehrssystem Energietransport. Die Kontrolle über die Energie die in diesem Bereich erfolgt über die Konzerne heute praktisch zu 100%. Erst dann finden Personenverkehr und Güterverkehr statt. Investitionen der öffentlichen Hand werden heute zunehmend von den Konzernen und nicht mehr von Bürgern bestimmt, obwohl die Geldmittel ausschließlich von den Bürgern kommen. Erkennbar ist dies an der Priorität der Konzernswünsche, etwa bei der Aufstellung von Handymasten, gegenüber der Priorität der Bürger. Der Zugang zu den Medien ist den Bürgern praktisch verwehrt, während die Konzerne, auf Grund ihrer Größe und Kapitalmacht, ungehemmt über die Medien bestimmen können. Konzerne lehnen es heute ab,

Investitionen in Bildung und Ausbildung, etwa in die Lehrlinge zu tätigen, sondern verlangen von den Kleinbetrieben fertig nutzbare Arbeitskräfte und von den Staaten fertig nutzbare und ausgebildete Akademiker, die sie nach Belieben einstellen und wieder hinauswerfen können. Konzerne genießen heute Steuervorteile wie kein Bürger. Außerdem verlangen sie Privilegien für ihre Konzernprodukte wie zum Beispiel kostenlose Autoparkplätze und dgl., die durch die Bauordnungen heute erzwungen werden.

### **Kontrolle der Medien durch die Konzerne:**

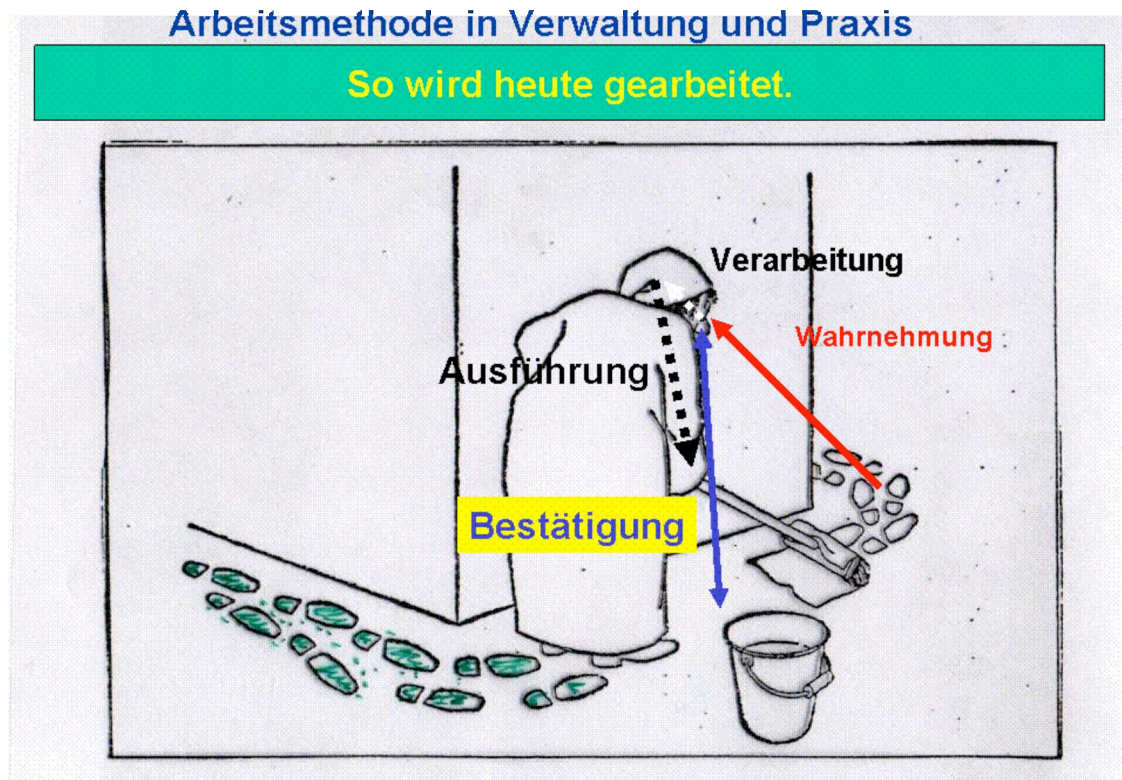
Heute stehen die Medien, sowohl in der Hardware-, wie auch in der Softwareentwicklung praktisch vollständig unter Konzernkontrolle. Wenn man Manipulation als Verhaltensbeeinflussung zum fremden Nutzen versteht, dann ist diese praktisch heute durch die Konzerne lückenlos vollzogen. Sie beherrschen die Werbung im Fernsehen und in den Printmedien und lenken damit Investitionen der Bürger in die Kassen und zum Vorteil der Konzerne. Gleichzeitig wird verhindert, dass von den Staaten eine Bildungs- und Informationspolitik erfolgt, die die Bürger gegen diese Konzernmanipulation schützt. Eng verknüpft mit dem Begriff Manipulation ist der Begriff der Macht: „Wer machen kann, dass andere etwas machen, der hat Macht“. Es daher erforderlich, sich mit den Besonderheiten journalistischer Produktion und den Mechanismen möglicher Manipulation zu beschäftigen. Die Macht der Medien erfolgt über die Themenauswahl, über die Macht des Ausklammerns, die Macht der Titelgebung, die Macht der Bildauswahl, die Macht den Hintergrund zu wählen, wie im TV, die Macht des Weglassens und Kürzens, wie in den Printmedien, die Macht der Wortwahl, wobei die Begriffe das Denken prägen, was man etwa bei der unterschiedlichen Verwendung der Begriffe von Terrorist und Freiheitskämpfer erkennen kann, oder bei der Darstellung des Autofahrers entweder als „Melkkuh der Nation“ statt als „Privilegienfeudalist“, der er in Wirklichkeit ist.

In der Geschichte der Konzernentwicklung spielt Henry Ford eine entscheidende Rolle. Er hat nicht nur die Fließbandarbeit und die in der Sozialromantik so häufig gelobte Förderung des Autobesitzes durch seine Angestellten eingeführt, sondern er hat ein Instrument eingeführt das eine Mehrfachnutzung der Beschäftigten der Konzerne sicherstellt. Die Sozialromantiker haben dies bis heute nicht erkannt. Wer nämlich das Auto, das er selbst produziert, später als Käufer erwirbt, wird vom Konzern mehrfach ausgenutzt. Zunächst nützt der Konzern seinen geistige und Arbeitskraft aus und später noch die des Käufers. Damit werden die Beschäftigten, und damit auch die übrigen Bürger, in den „Verdauungsapparat“ der Konzerne integriert. Der Hauptnutzer Konzern gewährt ihnen einen Restnutzen. Daran hat sich bis heute nicht geändert.

## Das Verkehrswesen der letzten 200 Jahre:

### Die Zeit der intelligenzlosen Verkehrsplanung

Noch nie wurden so viele Probleme durch die Disziplinen erzeugt, die vorgaben und -geben, diese zu lösen, wie im Verkehrswesen. Die herkömmlichen Disziplinen des Verkehrswesens waren hervorragend geeignet um die Unfälle zu erzeugen, Defizite im öffentlichen Verkehr, Umweltprobleme, flächenhafte Arbeitslosigkeit und die Hilflosigkeit der Bürger. Die Arbeitsmethode in Verwaltung und Praxis entspricht im wesentlichen den in der folgenden Abbildung.



Es daher kein Wunder, dass man derzeit von sogenannten intelligenzfreien Verkehrs- und Siedlungsplanung und -politik sprechen kann. Der Beweis ist relativ leicht zu führen „Intelligenz ist die Fähigkeit auf neue Herausforderungen durch problemlösendes Verhalten zu reagieren“. Das Verkehrswesen und die Siedlungsplanung in den letzten 200 Jahren haben dies sicher nicht gemacht, da durch ihre Eingriffe die Probleme nicht kleiner, sondern größer gemacht wurden. Symptomatisch dafür ist etwa der Versuch der klassischen Verkehrsplaner, der Verkehrspolitik, sowohl auf lokaler, auf regionaler, nationaler und auf EU-Ebene die Probleme im Fließverkehr lösen zu wollen. Es wird später noch ausgeführt werden, dass dieser Versuch, dem sich sämtliche Verkehrsingenieure, Ökonomen, Politiker und die Gesellschaft in den vergangenen 60 Jahren gewidmet haben, mit dem Bemühen der in der Abbildung absolut deckt, Tür- und Fußabstreifer zur Deckung bringen zu wollen.

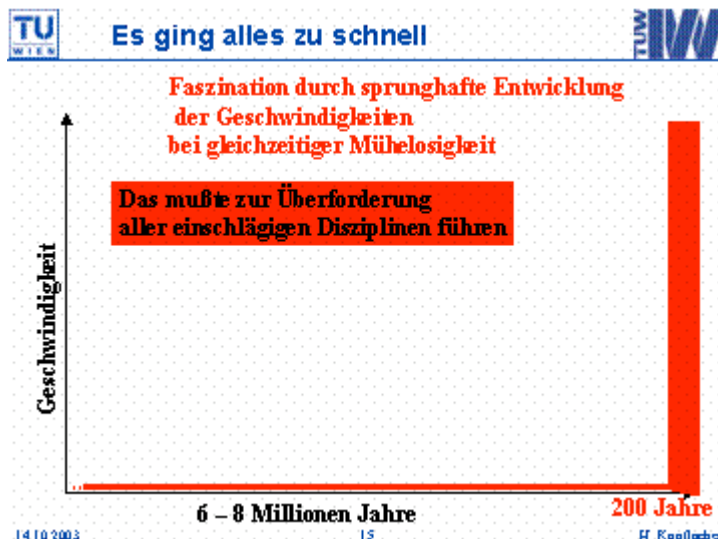
Wie man heute Verkehr und Stadt in Übereinstimmung zu bringen versucht



Zur Tradition des intelligenzlosen Verkehrswesens gehört der Umstand, dass der Verkehr immer isoliert und separat betrachtet wurde. Es wurde kein Systemverständnis entwickelt, weder für die Gesamtheit des Verkehrs noch für die von ihm beeinflussten Bereiche. Hinzu kam noch, dass die Experten persönliche Erfahrungen mit Systemwirkungen verwechselten. So kam es dazu, dass die Therapie, die sie zur Lösung der Probleme einsetzten, die Ursache der Probleme wurde, die man lösen will. Hinzu kommt noch ein durch die Ausbildung unglaublich geförderter Selbsterstörungsdrang der Wirtschaft.

### Alles ging zu schnell:

Tragen wir auf eine Achse der Menschheitsgeschichte die Entwicklung der Geschwindigkeiten auf, dann ist der Sprung vom Fußgänger auf die heutigen technischen Verkehrssysteme in einem so kurzen Zeitraum erfolgt, dass dies nicht weniger als ein Augenblick in diesem Zeitabschnitt ist.

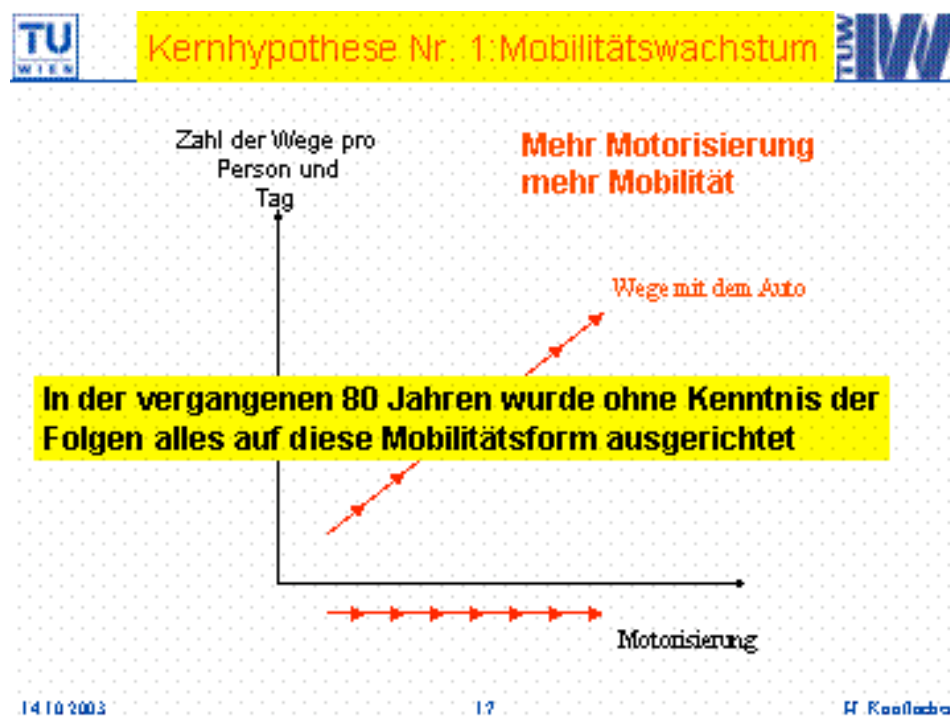


Die Faszination technischer Verkehrssysteme ergibt sich durch diese sprunghafte mögliche Geschwindigkeit, bei scheinbar gleichzeitiger Mühelosigkeit der Konsumenten dieser Geschwindigkeit. Dies hat zur Überforderung aller einschlägigen Disziplinen in den letzten 150 Jahren geführt.

Traditionelles Verkehrswesen basiert daher nicht auf wissenschaftlich fundierten Grundlagen, sondern auf plausiblen Geschichten, sogenannte Mythen. Als Folge dieser Mythen entstanden in der Praxis durch die Technik realisierte, folgenschwere Irrtümer. Es entstand ein Verrücken gegenüber der Realität.

### Der Mythos oder die Lüge vom Wachstum der Mobilität

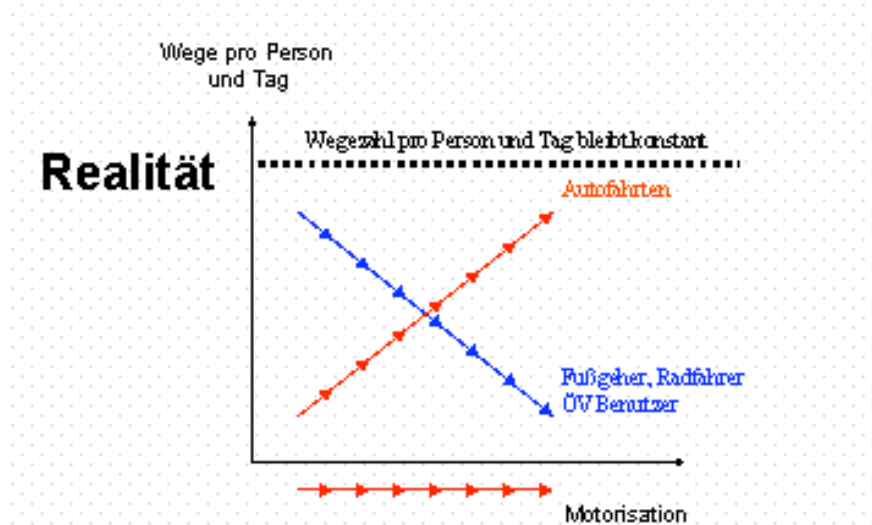
Der Mythos vom ständigen Wachstum der Mobilität, beruht auf der Beobachtung, dass die Zahl der Autofahrten mit zunehmendem Fahrzeugbesitz steigt, was auch zutrifft. Seit 80 Jahren wurde, ohne Kenntnis der Folgen, alles auf diese Mobilitätsform ausgerichtet.



Da diese Mobilitätsform nur über Konzernprodukte realisiert werden kann, hat man den Lebensraum der Menschen in eine für die Konzernprodukte ideale Form verwandelt..



Mobilität in dieser Fachwelt wird immer zusammenhanglos und ohne Bezug verwendet. Nun entsteht aber Mobilität außer Haus immer nur dann, wenn die Zwecke, die ja die Ursache der Mobilität sind, nicht im Haus befriedigt werden können. Das heißt, die Ursache in der Mobilität ist Not oder Mangel am Ort. Man kann diesen Mangel entweder durch intelligente Logistik, durch entsprechenden Weitblick, durch die Organisation des Umfeldes oder auch durch Mobilitätsaufwand beseitigen. Seit 80 Jahren wird nur mehr letzte Lösung, bei zunehmenden Verfall der intelligenteren anderen, eingesetzt. Da die Zwecke, die durch den Autobesitz nicht verändert wurden, sondern gleich geblieben sind, zeigen alle empirischen Untersuchungen, dass die Gesamtzahl der Wege durch zunehmenden Autobesitz und dessen Verwendung, nicht verändert wurde.



**Damit wurden aber die Siedlungen grundlegend verändert**

Wer seine Wege mit dem Auto erledigt, kann sie ja nicht gleichzeitig zu Fuß, mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Fahrrad zurücklegen. Das heißt, der Anstieg des Autoverkehrs ist mit einem Rückgang aller anderen Mobilitätsformen verbunden. An der Gesamtmobilität ändert sich nichts. Die Folge davon ist aber, dass sich Siedlungen und menschengemachte Strukturen grundlegend verändert haben.

Dass man diesen scheinbaren Zwang zum Auto auch verändern kann, beweisen heute immer mehr Beispiele. Eines der erfolgreichen ist die Stadt Eisenstadt, bei der das ehemalige autoorientierte und sterbende Geschäftszentrum heute zu einem blühenden Wirtschaftszentrum, allerdings ohne Auto, in einem Zeitraum von über 15 Jahren umgewandelt wurde.



Das Zentrum wurde früher von 10.000 Autofahrern und 6.000 Fußgehern frequentiert, heute wird das Zentrum täglich von 26.000 – 40.000 Fußgehern aufgesucht.



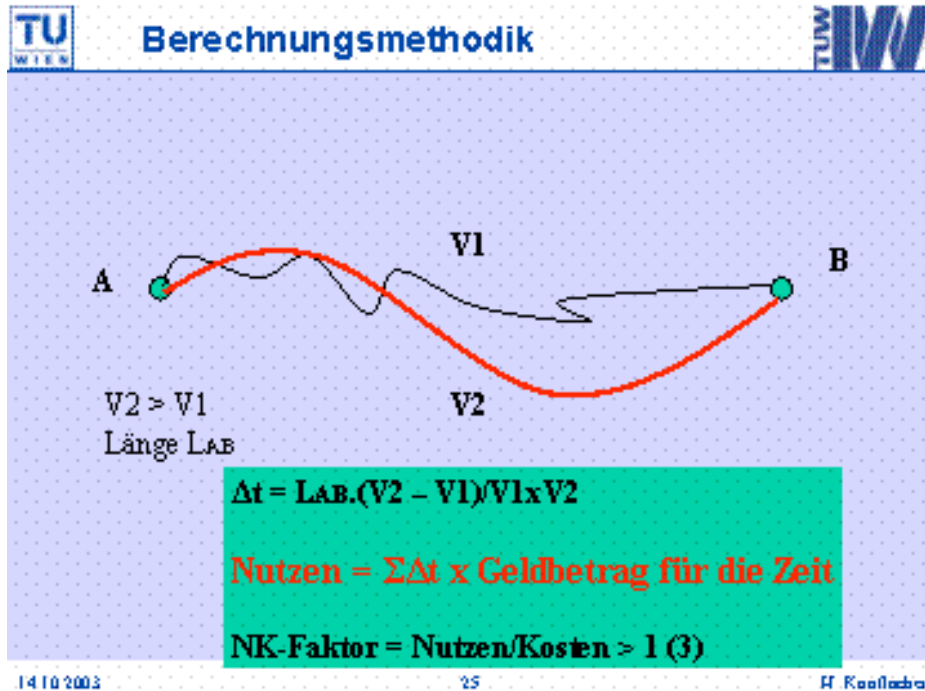


An der Gesamtmobilität der Eisenstädter hat sich nicht verändert. Es wird heute weniger Auto gefahren, dafür mehr zu Fuß gegangen und auch der öffentliche Verkehr und das Fahrrad häufig eingesetzt. Das war das Ergebnis der Veränderung der Strukturen. Das heißt, der Mobilitätsmythos ist ein Irrtum, der durch die Einschränkung des Begriffes auf eine einzige Mobilitätsform erzeugt wurde. Die Vertreter herkömmlichen Verkehrswesens sind bestenfalls einäugig. Die Mobilität technischer Verkehrsmittel wird von Menschen gemacht und ist daher auch von Menschen zu verantworten. Das heißt, es wurden die Strukturen so verändert, dass sich das Verhalten diesen Strukturen angepasst hat, das schließlich zu den heute beklagten Daten führt. Wollen wir eine Änderung im System, ist eine Strukturänderung erforderlich. Der Appell an den sogenannten mündigen Bürger, bei Beibehaltung der Strukturen, ist ein sinnloses Unterfangen.

Es daher eine bekannte Tatsache, dass jemand, der zur Realität grundsätzlich eine abweichende Vorstellung hat, im allgemeinen als Verrückt gilt. Gefährdet er sich selbst oder durch sein Handeln andere, wird er von der Gesellschaft in Verwahrung genommen und therapiert. Wenn daher jemand im Verkehrswesen behauptet, Mobilität wachse, wo dies gar nicht der Fall ist, dann vertritt er eine Auffassung die gegenüber der Realität verrückt ist. Die Verrückten sind derzeit im Verkehrssystem immer noch tätig. Menschen im Verkehrswesen werden hingegen anders behandelt wie „normale Verrückte“.

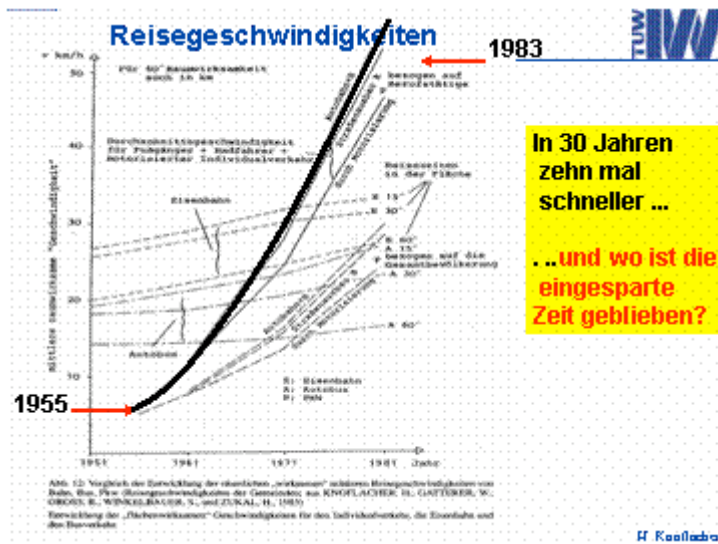
## Der Mythos von der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeitserhöhung

Dies zeigt sich auch am zweiten Mythos des herkömmlichen Verkehrswesens: Der Mythos von der Zeiteinsparung durch höhere Geschwindigkeiten. Dieser beruht auf der Beobachtung, dass man, wenn man zwei Punkte A und B mit einem System höhere Geschwindigkeit verbindet, die Reisezeiten zwischen diesen beiden Punkten kürzer werden.

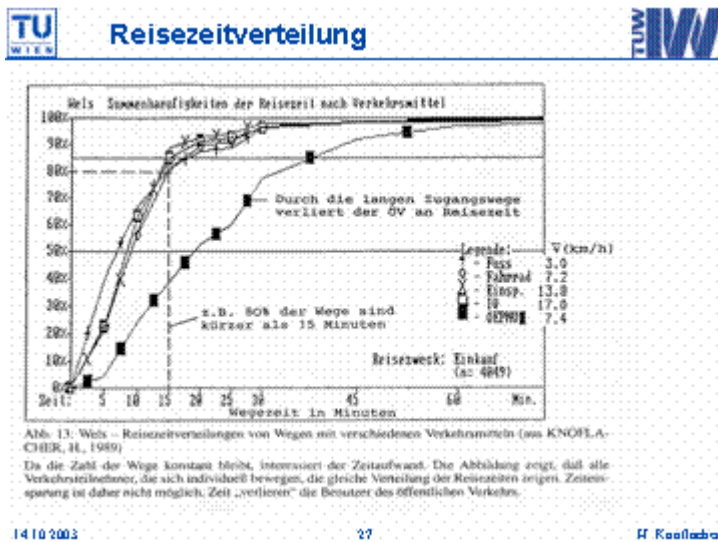


Diese Zeitverkürzung wird mit dem Geldbetrag pro Zeiteinheit und mit der Zahl der Nutzer multipliziert und ergibt den sogenannten Nutzen. Diesem Nutzen werden die Kosten gegenübergestellt und, wenn die Nutzer entsprechend überwiegen, wird die politische Entscheidung für den Bau einer solchen Verkehrsanlage getroffen.

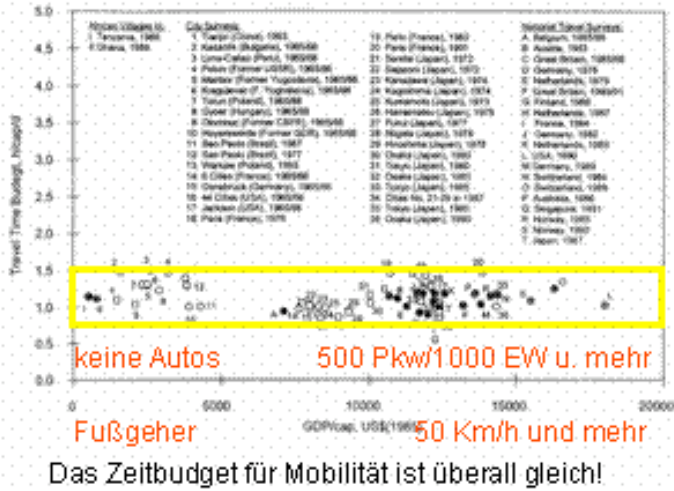
Vor über 2 Jahrzehnten konnte der Verfasser in einer Forschungsarbeit, zur Untersuchung der raumwirksamen Geschwindigkeit in Österreich feststellen, dass die Österreicher durch den zunehmenden Autobesitz einerseits, aber auch durch verbesserte und neu gebaute Fahrbahnen gut zehnmal schneller waren als etwa 30 Jahre vorher, wenn sie sich individuell bewegten, also zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Motorrad oder dem Auto.



Da durch die höheren Geschwindigkeiten die Zeiten im Verkehrssystem verkürzt werden, wie es die Berechnungen zeigen, müsste demnach mehr Zeit außerhalb des Verkehrssystems übrig geblieben sein. Wer daher mehr Zeit hat, ist gemütlicher. Der Hang zu hohen Geschwindigkeiten im Transportsystem müsste daher die Gemütlichkeit des Volkes gefördert haben. Ebenso auch der Deutschen und der Japaner. Nun widerspricht dies natürlich allen empirischen Beobachtungen und auch dem Gefühl, dieses ist schließlich älter als der Verstand. Die Analyse der Zeitverteilungen von Wegen zeigt in bisher allen untersuchten Fällen, dass jene, die sich schneller bewegen keineswegs kürzer unterwegs sind als jene, die sich langsam bewegen.



Ein Fußgänger, der mit 3 km/h von Haus zu Haus geht, ist zeitlich genauso lang unterwegs wie ein Autofahrer der von Haus zu Haus etwa die Sechsfache Geschwindigkeit fährt. Dies war in den 70er und 80er Jahren in qualifizierten Planerkreisen bereits bekannt und wurde in der zweiten Hälfte der 90er Jahre sogar von der IIASA und MIT bestätigt.



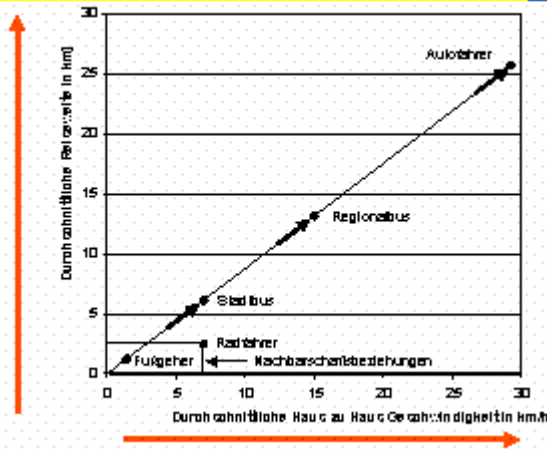
14.10.2003

28

H Koelliker

Menschen die keine Autos besitzen und zu Fuß gehen, und solche die einen Motorisierungsgrad von 500 Pkw auf 1.000 Einwohner und mehr haben und mit 50 km/h oder schneller durch das Land rasen, haben weltweit über die gleiche Zeit im Verkehrssystem zu verbringen. Das heißt, die Mobilitätszeit ist weltweit die gleiche.

Die Konsequenz aus dieser Tatsache wurde vom Verfasser schon vor beinahe zwei Jahrzehnten veröffentlicht, dass es nämlich wissenschaftlich absolut unzulässig ist, diese Art von Berechnungen durchzuführen, da die Summe der Zeiteinsparung immer Null ist. Bei Geschwindigkeitserhöhungen kommt es daher nur zu einer Verlängerung der Wege, wie sie seit jeher bei allen empirischen Untersuchungen auch nachgewiesen werden. Wenn die Haus-zu-Haus-Geschwindigkeit steigt, nimmt die Haus-zu-Haus-Entfernung zu.



14.10.2003

29

H Koelliker

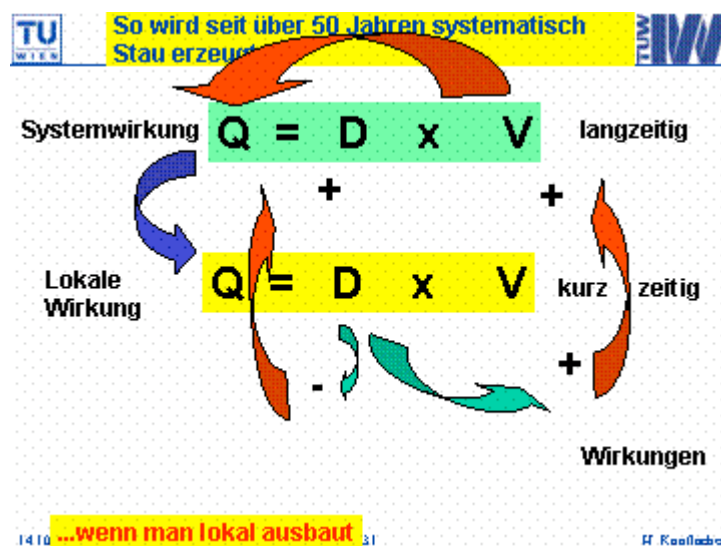
Damit ändern sich die Strukturen. Es ist nichts mehr in der Nähe, dafür alles in der Ferne. Die Nahversorgung wird mit der hohen Geschwindigkeit zerstört, der Erholungsraum geht

verloren, die sozialen Bindungen in der Nähe sind nicht mehr notwendig, es entstehen überlagerte Netze mit einem riesigen Verkehrsaufwand.

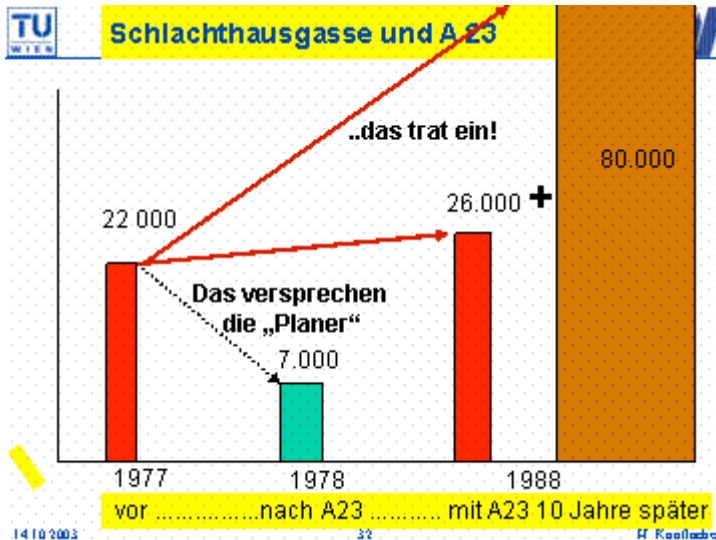
## Die eindimensionale Weltansicht herkömmlicher Verkehrsplaner – Die Systemsicht qualifizierter Planer:

Herkömmliche Verkehrsplaner kennen die Gesetze des Querschnittes, das Fundamentaldiagramm, die dort geltenden Gesetze. Die Verkehrsmenge pro Zeiteinheit ergibt sich als Produkt der Dichte mal der Geschwindigkeit (Momentangeschwindigkeit).

Bei der Interpretation dieser Formel kommen sie – der Tradition konstruktiven Ingenieurwesens folgend – immer zu einer Lösung, die versucht, bei höheren Verkehrsbelastungen die Geschwindigkeit durch zusätzliche Querschnittsangebote konstant zu halten. Also wird bei steigender Nachfrage ein zusätzliches Angebot geschaffen, im Glauben, damit das Problem lösen zu können. Übersehen wird dabei, dass Verkehrswesen nicht nur im Querschnitt, sondern auch im System wirkt.

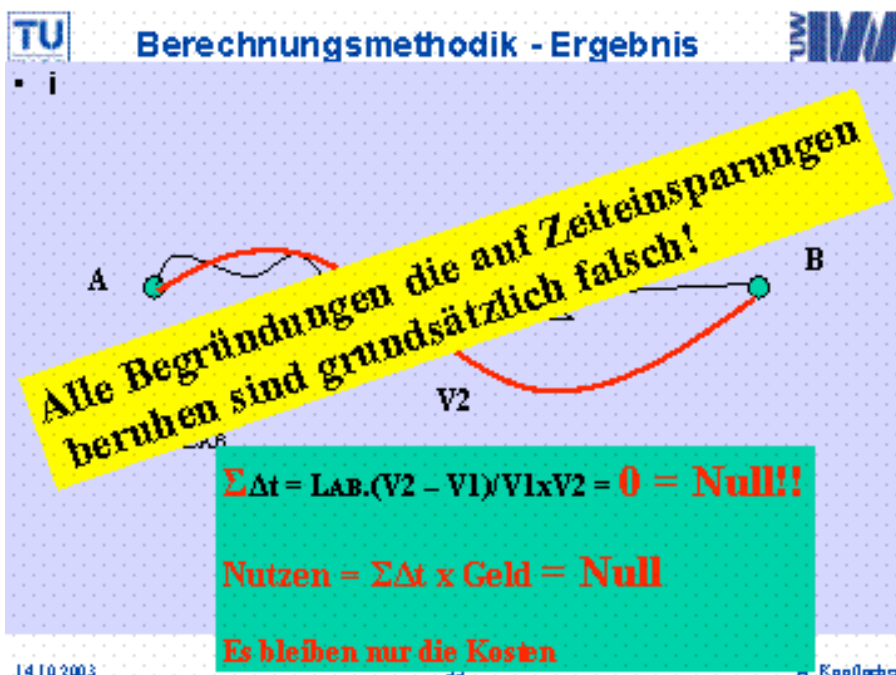


Sinkt die Dichte in einem Querschnitt durch ein zusätzliches Angebot, wird dieser Systemteil attraktiver, es gehen mehr Verkehrsteilnehmer in das System, also steigt diese Dichte im System. Die Geschwindigkeit steigt sowohl im Querschnitt, wie auch im System und beide bewirken einen überproportionalen Anstieg der Menge im System und in der Folge eine Vergrößerung der Verkehrsschwierigkeiten dort, wo man ausgebaut hat. Herkömmliches Verkehrswesen verwendet daher die Methode „Stauen durch Bauen“, obwohl deren Vertreter das Gegenteil behaupten und auch ehrlich anstreben. Es handelt sich daher um wahre „Ver-rückte“. Die Zahl der Befunde ihrer „ver-rückten“ Tätigkeit ist in der Zwischenzeit endlos. Schon in den 70er Jahren wurde dafür der Nachweis geliefert.



Die Schlachthausgasse, eine Bundesstraße im Wiener Stadtgebiet, sollte durch eine sechsspurige Autobahn entlastet werden und alle sogenannten Prognosen und wissenschaftlichen Untersuchungen herkömmlicher Verkehrsplaner haben dies auch bestätigt. Die vom Verfasser durchgeführte Analyse, ein Jahr nach Eröffnung, schien dies auch zu bestätigen. Allerdings brauchen Systeme immer eine gewisse Zeit um wirksam zu werden. Zehn Jahren später war es dann auch soweit. Zwar bestand die sechsspurige Autobahn nach wie vor, aber auf der seinerzeit entlastungsbedürftigen Straße war nun mehr Verkehr als vor dem Bau der Autobahn (rund 20% mehr) und zusätzlich kam noch ein Vielfaches auf der Autobahn hinzu. Die heißt, die Formel im System ist, wie es jeder Anfänger einer qualifizierten Verkehrsplanung lernen muss, voll wirksam und unvermeidlich.

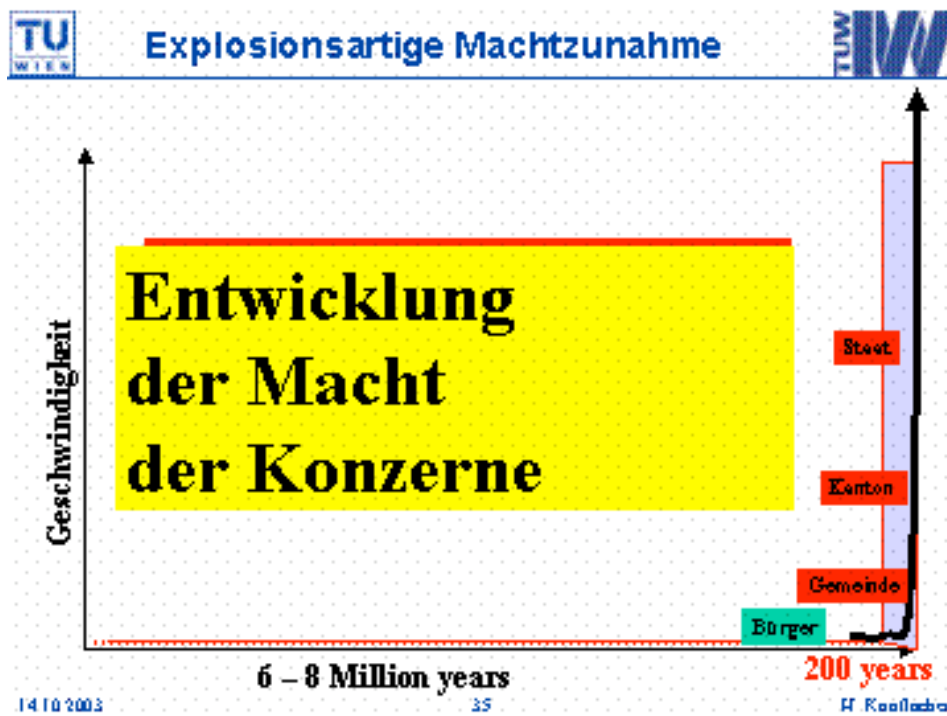
Die bisher durchgeführten Berechnungen zur Begründung von Investitionen in schnelle Verkehrssysteme sind daher grundsätzlich falsch.



Denn die Summe der Zeiteinsparung im System ist immer Null und damit ist auch der Nutzen immer Null, sodass nur mehr die Kosten übrig bleiben. Die heutigen Finanzierungsprobleme und Erhaltungsschwierigkeiten schneller Verkehrsinfrastrukturen sind daher das zwangsläufige Ergebnis der bisherigen Planungstätigkeiten.

### Was hat dies nun mit Konzernen zu tun?

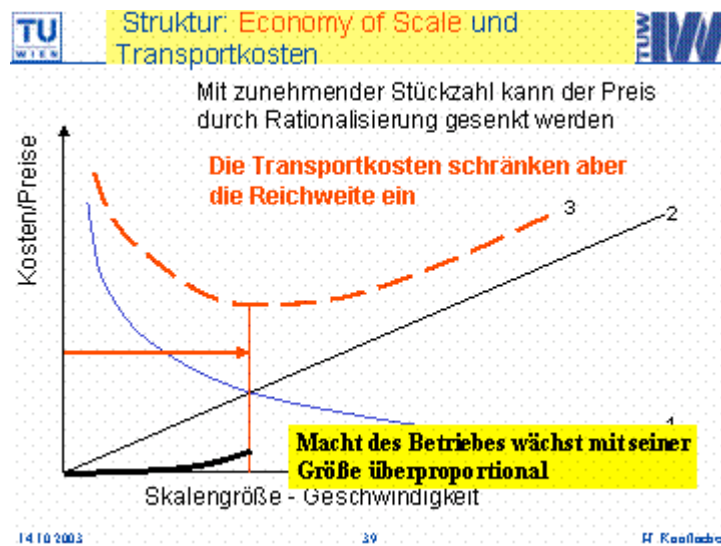
Tragen wir die Entwicklung der Macht der Konzerne auf einer Zeitachse auf, dann müssen wir feststellen, dass sich die Macht der Konzerne ähnlich schnell entwickelt hat, wie die Geschwindigkeiten der Verkehrssysteme. Trägt man die Grenzen der Macht von Bürgern, Gemeinden, Ländern (Kantone) und Staaten auf, dann ist zu erkennen, dass die Macht die Konzerne diese Grenzen in kürzester Zeit übersprungen hat.



Leider haben dies bisher Gebietskörperschaften und die Politik überhaupt nicht verstanden. Was hier entstanden ist war eine Änderung der Strukturen. Es wurde billiger und schneller Verkehr angeboten, der zur Konzentration einerseits und Verdrängung aller Konkurrenten vom Markt andererseits geführt hat. Das Ergebnis war die unbegrenzte Konzernherrschaft. Konzerne sind nämlich Parasiten, die von der Gesellschaft maßlos subventioniert werden, ohne dass die Gesellschaft dies merkt. Die heutigen allmächtigen Konzerne sind als künstliche Gebilde auf die Förderung und Unterstützung der Menschen angewiesen und erzeugen dazu die Abhängigkeit. Sie lenken damit das Denken der Verantwortlichen, dass sich im Verkehrswesen in folgender Denkstruktur zementiert hat: Billige, schnelle und gute Verkehrssysteme sind gut für die Wirtschaft, aber keiner fragt für welche Wirtschaft oder wer

oder was ist die Wirtschaft? Die Analyse zeigt nämlich, dass jede Art von Verkehrssystem die Wirtschaft fördert – nur sind es völlig unterschiedliche Wirtschaften. Handelt es sich um die lokale Wirtschaft, oder um die internationale Konzernwirtschaft? Wir haben uns daher zu fragen, welches Prinzip vor zirka 150 Jahren vorherrschte, das verhindert hat, dass sich die Strukturen in der Landwirtschaft, im Gewerbe, in den Siedlungen und in den Städten nicht zu Konzernen entwickelt haben.

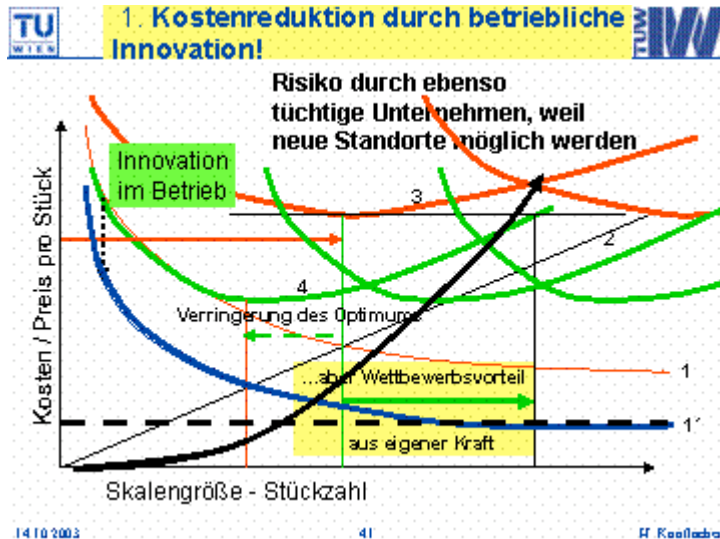
Was macht die Konzerne heute so stark? Konzerne sind eine Struktur die immer größer wird und daher sicher beeinflusst wird durch die in der Ökonomie üblicher Theorie „Economy of Scale“. Diese Theorie besagt, dass bei größeren Produktionseinheiten die Einzelpreise sinken. Dies lässt sich mathematisch auch sehr einfach nachweisen und wurde von Knoflacher 1995 in der Zeitschrift GAIA publiziert. Hier seien nur die Ergebnisse dieser Untersuchung dargestellt.



Damit man eine immer größer werdende Zahl an Produkten auch verteilen und verkaufen kann, ist ein entsprechendes Verkehrssystem erforderlich. Mit zunehmender Entfernung steigen nun die Kosten des Verkehrssystems und schränken damit die Konkurrenzfähigkeit des Betriebes durch wachsende Transportkosten, ab einer bestimmten Entfernung, ein. Es ergibt sich ein Optimalbereich bis zu welchem ein Betrieb konkurrenzfähig ist. Die Macht des Betriebes wächst mit seiner Größe überproportional, die man daher flächenhaft verteilen kann. Allerdings wird sie durch die Transportkosten beschränkt. Genau dieser Umstand war bis zur Einführung technischer Verkehrssysteme für die Mehrheit der Menschheit auch maßgebend. Die Menschheit war immer mit hohem Transportwiderständen konfrontiert, solange sie zu Fuß unterwegs war. Um diesem Problem zu entgehen, hat sie daher Fähigkeiten entwickeln müssen, den optimalen Raum zu organisieren. Die Bauernhöfe, die Gemeinden, die Städte und die Wirtschaft haben sich Jahrtausende lang so verhalten. Über große Entfernungen mussten daher nur besondere Produkte von hoher Qualität, Seltenheit



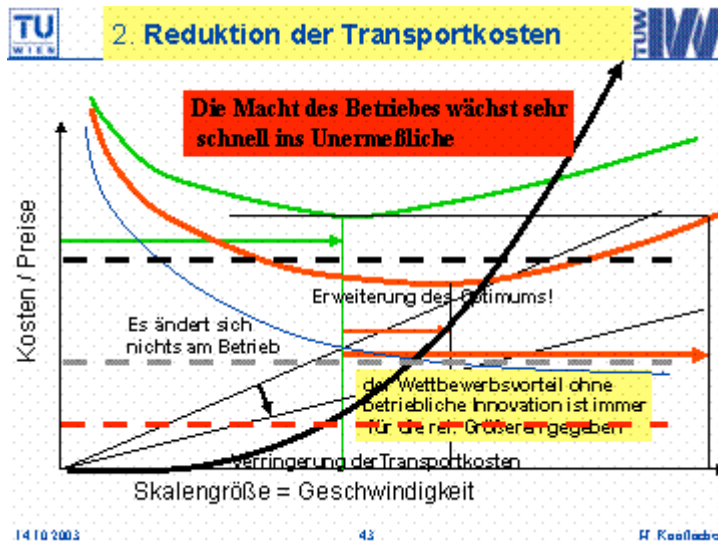
oder Fremdheit transportiert werden. Diese hatten auch ihren Preis. Aus diesem fairen Wettbewerb entstand daher die Weiterentwicklung der Wirtschaft und der Gesellschaft. Man war daher gezwungen, innovative Lösungen zu entwickeln. Mit innovativen Lösungen konnten etwa die Produktionskosten weiter reduziert werden.



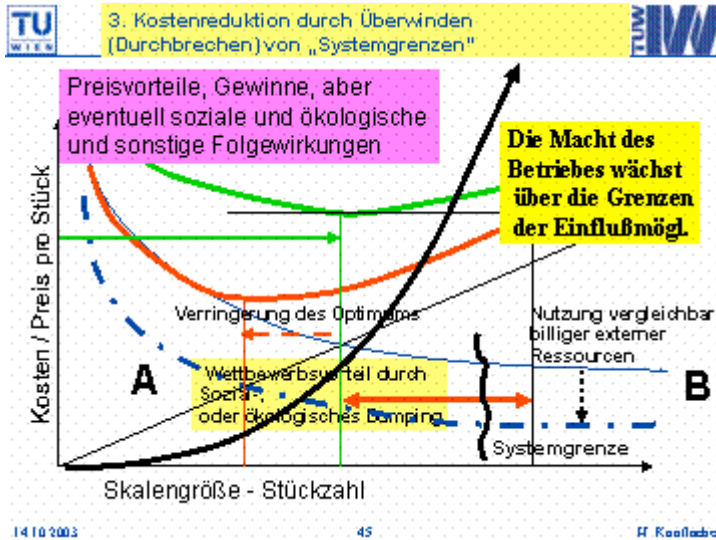
Das Ergebnis war, dass der Betrieb auf einen geringeren Optimum, also einer geringeren Skalengröße, produzieren konnte, aber gleichzeitig, solange sein Wettbewerbsvorsprung gültig war, auf einer größeren Fläche und Entfernung konkurrenzfähig war. Während dieser Zeit konnte der Betrieb diesen Wettbewerbsvorteil aus eigener Kraft auch in Macht umwandeln. Seine Macht stieg daher erheblich über die Bürgergrenze und Gemeindegrenze hinaus, gab es damals bereits spezialisierte, hochwertige Betriebe, die weit über die Nationalgrenzen hinaus, die ihre Macht ausdehnen konnten - allerdings konnten sie nicht die Grundbedürfnisse der Bürger berühren. Man denke nur an die verschiedenen berühmten Künstler oder das Schnitzergewerbe der Grödner bzw. der Diamantschleifer der Holländer. Das Ergebnis der hohen Transportkosten war daher der Zwang zur Anpassung an die lokalen, ökologischen und sozialen Gegebenheiten. Die Wettbewerbsbedingungen werden fair, es gab mehr Wettbewerb. Die Transportkosten erhöhen den Innovationsdruck in den Unternehmen und sorgen für einen fairen Wettbewerb. Außerdem fördern sie auch intelligente Transportsysteme, da Betriebe größtes Interesse daran haben müssen, die Transportkosten ihrer Produkte zu reduzieren. Dies hatte Rückwirkungen auf die einzelnen Produkte, besonders deutlich bei der Milch zu erkennen, deren Transportkosten sofort in unermessliche wachsen, weil sie sauer wird. Da man Milch nicht weit transportieren kann (wegen der hohen Transportkosten), als Folge der enormen Verluste bei größeren Entfernungen und höheren Temperaturen, war man gezwungen, dieses Produkt entsprechend zu veredeln, um es transportfähig zu machen. Dies ist die Ursache der unglaublichen Variationen im Käsebereich. Aber auch da musste sich das Bessere

gegenüber dem Guten durchsetzen. Das heißt, der Wettbewerb blieb erhalten, es war ein Wettbewerb des Geistes und der Erfindungen.

Völlig anders verhält es sich, wenn die Transportkosten von anderen übernommen werden.



Wenn es gelingt, die Transportkosten künstlich zu senken, also von anderen tragen zu lassen, dann erweitert sich das Optimum des Betriebes der diese Transportkosten als erster nützt und außerdem verdrängt er Konkurrenten auf einer großen Fläche. Was dabei nicht bedacht wurde ist, dass die Macht des Betriebes sehr schnell ins unermessliche bei dieser Entwicklung wächst. Die Folge davon ist, dass bei Überschreiten der Gemeinde-, der Länder- und Nationalgrenzen die Betriebe nicht mehr von der Gesellschaft kontrolliert werden können. Es erfolgt eine Anpassung an die Bedürfnisse der jeweils dominanten größeren Strukturen. Niedrige Transportkosten erhöhen den Wettbewerb zwischen den Gemeinden, den Kantone, den Staaten und diese werden zu Verlierern. Die Betriebe beginnen diese zu beherrschen.



Wenn es außerdem gelingt, Betrieben kritische Grenzen zu überschreiten, also ab derer sie auf billige human oder sonstige Ressourcen stoßen und diese ausbeuten können, oder wenn es ihnen gelingt, Preisvorteile und Gewinne aus sozialen, ökologischen Vorteilen, auf Kosten der dort ansässigen Bevölkerung zu ziehen, und die Produkte wieder zu importieren, dann steigt ihre Macht ebenso überproportional. Beides ist mit enormen Transportaufwand verbunden der aber den Betrieben keine Kosten verursacht, da er unter den heutigen Bedingungen „sozialisiert“, das heißt, von den Bürgern getragen wird.

Diese hohen Geschwindigkeiten und die niedrigen Transportkosten bringen daher Vorteile für die großen Strukturen und verringert den Innovationsdruck. Es kommt zu einem Verlust der Vielfalt der Lösungen. Dazu kommt es zu einer Werte- und Machtumkehr, da die Bedingungen nicht mehr von den demokratischen Strukturen, sondern von den großen Wirtschaftsstrukturen bestimmt werden. Es kommt außerdem zu einer klaren Trennung von Vor- und Nachteilen, die Vorteile gehen alle zu Gunsten der größeren Struktur, die Nachteile alle zu Lasten der Bürger. Sozialprobleme wie Kinderarbeit, Verpflichtungsprobleme wie Kyoto und dgl. werden von Betrieben dieser Art umgangen. Heute werden die Konzerne zweifach subventioniert: Bei der Eisenbahn mit gut 50%, da die Eisenbahntransporte etwa in dieser Größenordnung subventioniert werden, beim LKW-Verkehr zu rund 80%. Der Kostendeckungsgrad des LKW-Verkehrs liegt derzeit bei knapp 20%. Der LKW-Verkehr, vor allem jener der Konzerne, wird daher vom Steuerzahler mit rund 80% subventioniert. Da viele Medien heute schon unter Konzernkontrolle stehen, wird zwar laufend über die Subventionen der öffentlichen Verkehrsmittel berichtet, nicht aber über die ungleich größeren der Konzerne. Schneller billiger Transport fördert und erweitert daher die Macht der Konzerne gegenüber den Bürgern. Schon heute sind 70% der grenzüberschreitenden

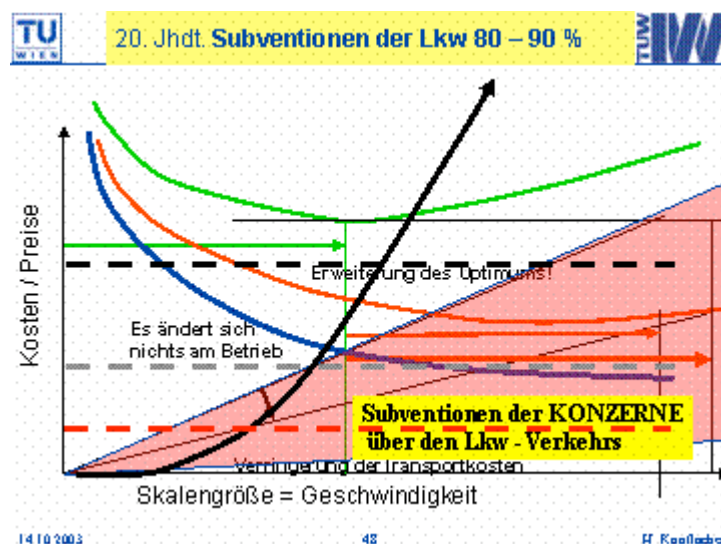
Gütertransporte Verkehrsbewegungen, die die Konzerngrenzen nicht überschreiten. Es sind Gütertransporte zwischen Konzernniederlassungen und Konzerntöchtern. Das heißt, der Bürger bezahlt heute den betriebsinternen Verkehr der Konzerne, während der lokale Betrieb seine betriebsinternen Bewegungen selbstverständlich selbst zu bezahlen hat und dies erfolgt heute in einem riesigen Ausmaß auf Schiene und Straße. Das heißt, die Macht der Konzerne wird durch das Verkehrssystem erzeugt, gefestigt und ausgebaut.

Wer daher Autobahnen baut und schnelle und billige Verkehrssysteme anbietet, investiert gegen die Bürger und für die internationalen Konzerne. Damit setzen sich die Kommunen, die Kantone oder Länder und die Nationalstaaten der Erpressung aus, da Konzerne nicht ortsgebunden agieren müssen. Die Folgen dieser Entwicklung sind:

Die Firma, die die Gemeindegrenze überschreitet, ist in der Lage,

- die Gemeinde zu erpressen, durch die Wahl eines anderen Standortes,
- durch Abzug der Arbeitsplätze,
- durch Diktat der Arbeitsbedingungen,
- durch das Umgehen von Umweltauflagen.

Überschreitet die Firma die Landes- oder Staatsgrenze, passiert das gleiche, nur auf einem höheren Niveau. Die Firmen nehmen damit Einfluss auf die Gesetzgebung durch Erpressung, ebenso auch auf die Umweltstandards und das Sozialsystem. Hohe Geschwindigkeiten sind die Voraussetzung für die Vorherrschaft der Konzerne in den Staaten. und das ist den Politikern und Experten nicht bekannt.



Erstmals in der Geschichte der Menschheit haben künstliche Systeme, die Konzerne, eine weltumspannende Herrschaft antreten können, weil ihnen dazu von den nationalen Regierungen die idealen Voraussetzungen für die billigen und schnellen Verkehrssysteme geschaffen wurden.

## Die zweite Kernfrage:

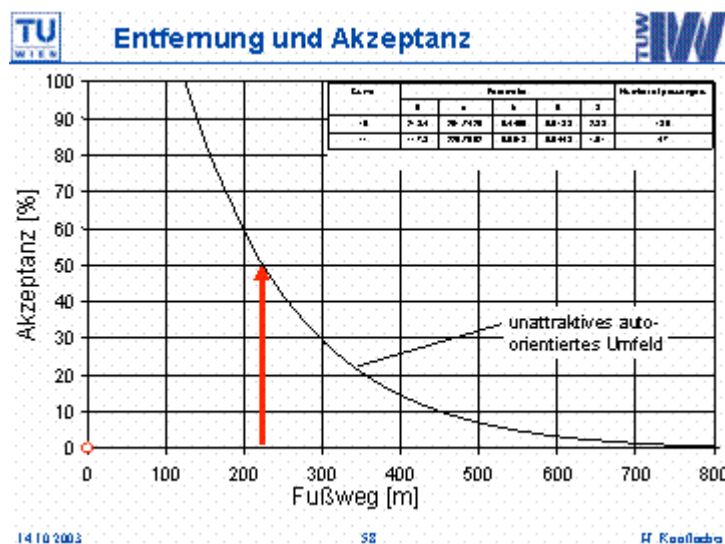
Warum haben sich aber die Bürger in diese Geiselhaft, und das freiwillig und begeistert begeben?

### Das falsche Bild vom Menschen.

Man nimmt an, der Menschen sei ein unbekanntes Wesen. Es scheint aber geheimnisvolle stärkere Kräfte zu geben die sein Verhalten im Verkehrssystem steuern. Die Vernunft ist offensichtlich dagegen machtlos. Der traditionelle Zugang zum Verkehrswesen scheint nicht brauchbar zu sein. Das Verkehrssystem, in dem Menschen agieren, ist daher weder aus der Physik, noch der Technik, noch der Psychologie heraus zu verstehen und zu erklären. Es fehlt das Verständnis und das wissenschaftliche Werkzeug, um das Verkehrssystem fachlich seriös zu behandeln: Die gleichzeitige und gemeinsame Behandlung eines Problems in mehreren Disziplinen unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen diesen.

### Ein Zugang macht es möglich:

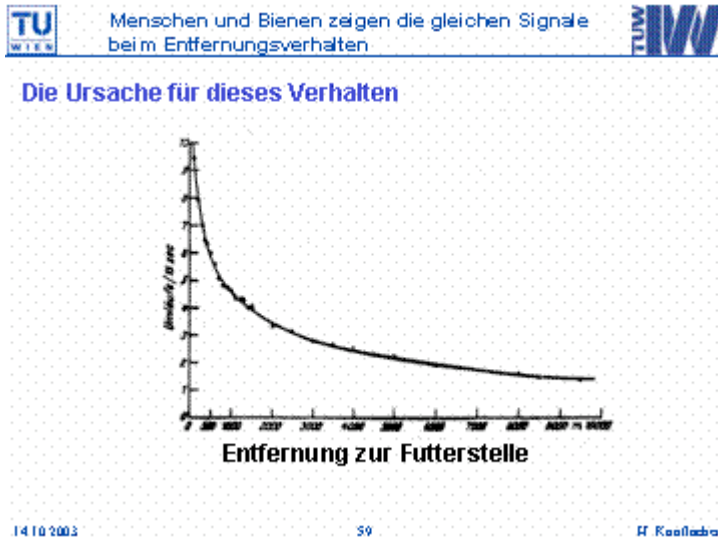
Die Zeit im Verkehrssystem wird unterschiedlich bewertet, je nach der Art wie sie die Verkehrsteilnehmer zubringen. Eine Minute Fußweg wird völlig anders eingeschätzt als eine Minute fahren. 400 m lange Fußwege werden in der Zeit bereits dreimal so stark gewichtet wie Fahrzeiten. Das heißt, der Zeitbewertungsfaktor steigt exponentiell an, wie es Walther schon 1974 in seiner Dissertation veröffentlicht.



Der Reziprokwert, die Akzeptanzfunktion ist eine negative E-Potenz die zeigt, dass Menschen nur ungern längere Fußwege zurücklegen. Haben sie die Gelegenheit auf ein

anderes Verkehrsmittel umzusteigen, wie etwa das Auto oder das Fahrrad, dann findet dies bereits bei Entfernungen von 200 m zu 50% statt.

Vom Verfasser wurde diese Funktion auch im Bereich des Flugverkehrs, den Karl v. Frisch bei den Bienen hervorragend wissenschaftlich untersucht hat, entdeckt und eine Homologie zwischen menschlichem Verhalten und dem Verhalten der Bienen vermutet.

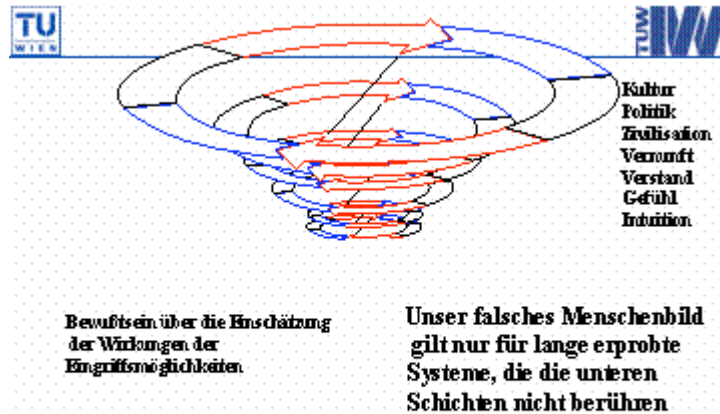


Diese wurde schließlich auch bestätigt. Bienen – so nahm Karl v. Frisch an - geben Informationen ihrer Entfernung zu Hause an, wobei die Entfernung als Längeneinheit interpretiert wurde. Es hätte eigentlich schon Karl v. Frisch auffallen müssen, dass dies nicht der Fall war, da die Bienen auch den Gegenwind mitberücksichtigen.



Bienen geben zuhause nämlich den Energiebedarf zum Zurücklegen dieser Strecke an und nicht die Entfernung. Es war daher zu vermuten, dass der Energiebedarf für die Beobachtungen von Walther verantwortlich macht und die von der Ergonomie zur Verfügung

stehenden empirischen Daten auf diesem Gebiet sind hervorragend. Dabei zeigt sich, dass ein Fußgänger mehr als doppelt so viel Energie pro Zeiteinheit aufwenden muss wie ein Autofahrer. Dazu kommt, dass der Autofahrer in der gleichen Zeit zehnmal weiter kommen kann, ja sogar weiter. Dieser unglaubliche Effizienzsprung findet aber nur auf der energetischen Ebene statt. Dies überfordert das übliche Menschenbild wie wir es heute haben. Dieses Menschenbild wird nämlich dominiert von den oberen Schichten der Evolution, also unserer Kultur, der Politik, der Zivilisation, der Vernunft, dem Verstand, dem Gefühl und der Intuition.

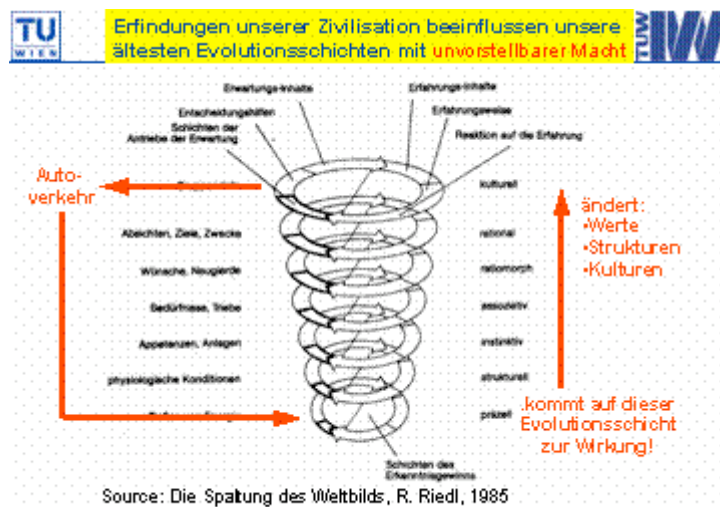


14.10.2003

62

H. Kaufmann

Man nimmt an, dass diese späten Evolutionsschichten – da sie uns auch am meisten beschäftigen – auch die mächtigsten wären. Nun hat aber das Auto, als Produkt dieser letzten Evolutionsschicht, nämlich der technischen, wenn es vom Verkehrsteilnehmer benützt wird, Wirkungen auf der ältesten Evolutionsschicht unseres Daseins, nämlich der energetischen und diese wird verändert.

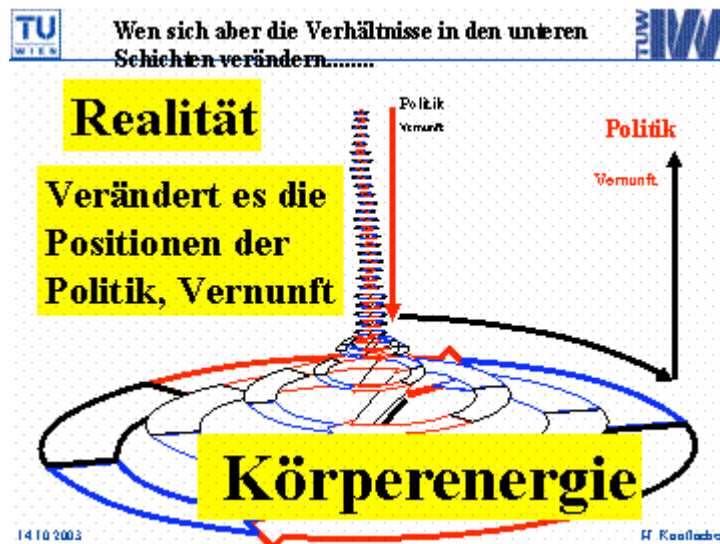


14.10.2003

63

H. Kaufmann

Da Veränderungen auf den Evolutionsschichten auf allen darüber liegenden, schwächeren durch-wirken - ändert damit das Auto alles was darüber liegt. Die Mächtigkeit der Evolutionsschichten ist nämlich gerade umgekehrt proportional zu den **Freiheitsgraden** und die Körperenergie dürfte wohl die mächtigste Schicht unseres Wesens sein. Es daher überhaupt nicht verwunderlich, dass die Politik, obwohl sie vorgibt menschenorientiert zu sein, tatsächlich autoorientiert ist. Die Änderung der Ebene der Körperenergie verändert alles.



Es entsteht damit ein neues Lebewesen, der Autofahrer.



Dieser Autofahrer ist nicht nur der Liebling der Konzerne, sondern unterscheidet sich vom Menschen weit mehr in diesem Sektor. Er ist das Mischwesen von Mensch und Konzern, da die Konzerne der Autoindustrie und der Erdölindustrie durch das Auto so tief in den Körper des Bürgers eindringen, dass es für ihn selbstverständlich wird sich im scheinbar eigenem Interesse für die Konzerne bedingungslos einzusetzen. Über die Energieebene beherrschen damit die Konzerne den Bürger beliebig, wie auch die Politik. Das Wertesystem geht



verloren. Es ist bisher keinem anderen aufgefallen, dass auch der Fußgeher gleiches Recht auf öffentlichen Gut hätte wie der Autofahrer.

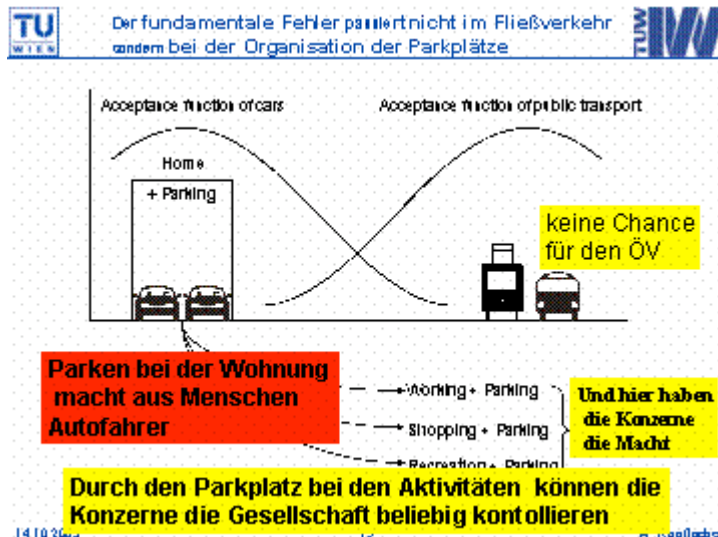


Es kann durch das Benützen eines sogenannten Gehzeuges dies auch jederzeit manifestieren. Würde Fußgeher dies machen, würde das eher einem Faschingscherz gleichkommen und weder von der Gesellschaft noch von der Politik ernst genommen.



Werden dazu aber Tonnen von Glas, Gummi und Metall verwendet, und dieser Unsinn im Auto praktiziert, wird es zu einer nationalen Katastrophe. Selbst die EU rechnet den Unsinn von Staukosten, was einen tiefen Einblick in die Qualität der von ihr verwendeten Experten zulässt. Kein Wunder, wenn die Kommission im Endeffekt von „Verrückten“ regiert wird.

Wegen dieses fundamentalen Zugriffs auf den Menschen kann er sich dieser Wirkung nicht entziehen. Dies wird auch noch durch die Bauordnungen erzwungen. Das Parken wird nämlich bei den Wohnungen und sonstigen Aktivitäten vorgeschrieben. Wenn nämlich Parken bei den Wohnungen und sonstigen Aktivitäten vorgeschrieben wird, braucht man nichts mehr in der Nähe.

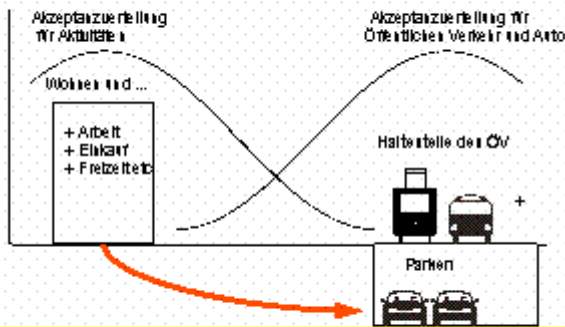


Über den Parkplatz bei den Aktivitäten, können die Konzerne die Gesellschaft beliebig kontrollieren, weil sie den Menschen sozusagen in der Hand haben. Der öffentliche Verkehr hat da keine Chancen. Damit ist es aber möglich, die Arbeitsplätze in die optimale Positionen für die Konzerne sie bringen und sie aus den menschlichen Strukturen herauszunehmen. Damit ist es aber möglich, die Kaufkraft in die Konzernstrukturen zu lenken und die lokalen, von den Konzernen unabhängigen Geschäftsstrukturen zu zerstören. Damit ist es aber auch möglich, in Zukunft den Freizeitbereich in einen immer größerem Ausmaß in die von den Konzernen kontrollierten Strukturen zu zwingen, weil der Nahbereich der Freizeitaktivitäten durch die Konzernaktivitäten zerstört wird.

### Wie kann es hier eine Lösung geben?

Nur wenn man die Strukturen – an der richtigen Stelle – ändert, kann sich das Verhalten und damit die Daten ändern. Die richtige Stelle ist nicht der Fließverkehr, es sind nicht die Kosten, die richtige Stelle ist die physische Struktur. Diese muss grundlegend geändert werden. Geht man davon aus, dass die Menschen Chancengleichheit in der Wahl zwischen Autoverkehr und öffentlichen Verkehr haben sollen, dann muss die Struktur diese garantieren. Dies ist aber nur dann möglich, wenn der Weg zum geparkten Auto mindestens genau so lang ist wie zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.

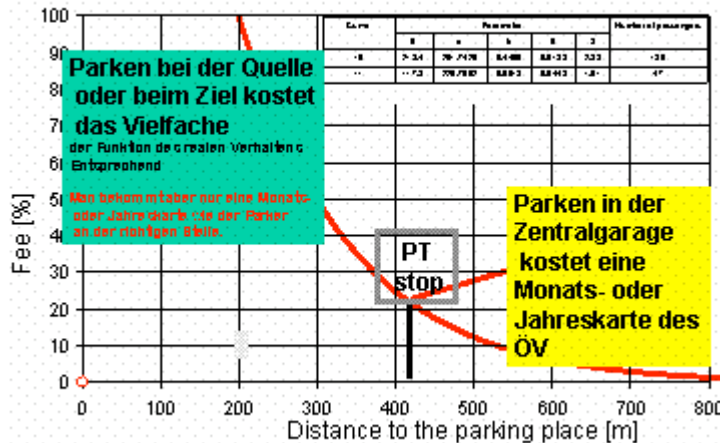
**Die Voraussetzung für eine vitale Stadt:**



**Die Entfernung zwischen allen Aktivitäten und dem Parkplatz muß zumindest so groß wie zur Haltestelle des ÖV sein**

Es müssen daher die Autos, gleichgültig ob am Land oder in der Stadt, aus der Fläche entfernt an die Haltestellen oder in eine adäquate Entfernung gebacht werden und dort auf Parkplätzen oder Garagen untergebracht werden. 70% der heutigen Fahrbahnen in den Siedlungsräumen werden damit autofrei. Damit kann man die strukturellen Voraussetzungen für eine Befreiung des Menschen aus der Konzernherrschaft schaffen.

**Vorschlag für die reale Umsetzung**



Es sind aber auch die Finanzstrukturen derzeit so beschaffen, dass sie die Menschen in die Konzernabhängigkeit zwingen. So schreiben die Bauordnungen pro Wohnung einen oder sogar mehr Stellplätze vor, also für ein Produkt der Konzerne, während sie für ein Produkt der Menschen, nämlich für Kinder, überhaupt keine Vorschriften haben. Es wird daher von den die Bauordnungen verfassenden Juristen angenommen, dass die Menschheit für alle Zukunft einen Stellplatz benötigt, aber keinen Platz für ihre Kinder mehr braucht. Wer keinen Stellplatz zur Verfügung stellt, muss eine sogenannte Ausgleichszahlung im erheblichen Ausmaß leisten. Damit werden die Bürger gezwungen, enorme Rauminvestitionen für

Konzernprodukte zu tätigen, aber nicht für Menschen. Es muss daher die Finanzstruktur bürgergerecht umgewandelt werden. Dazu ist eine Verkehrsabgabe einzuführen die dem Verursacherprinzip konsequent Rechnung trägt.

Diese ist so beschaffen, dass das Parken in den neuen zukünftigen zentralen Garagen etwa eine Monats- oder Jahreskarte kostet die der Autofahrer auch erhält. Parkt jemand sein Fahrzeug in der Nähe oder Zuhause, dann hat er das Mehrfache dieser Jahreskarte entsprechend der Verhaltensfunktion zu bezahlen. Je nach Entfernung kann dies das vier-, fünf- oder sechsfache der Jahreskarte sein – er bekommt aber nur eine. Diese Verkehrserregerabgabe gilt für alle Parkplätze, unabhängig davon, ob sie privat oder öffentlich oder von Firmen errichtet werden.

### **Wirkungen:**

Es entsteht eine Dynamik der Investitionen für die Bürgern. Ihr Lebensumfeld wird gegen den Zugriff der Konzerne geschützt. Es können sich in diesem Lebensumfeld wieder kleine lokale Strukturen entwickeln und damit werden kleine lokale Wirtschaftskreisläufe wieder aktiviert. Die Bürger können sich wieder frei bewegen und es kommt zur Bildung von gesunden Zellen für die Bürger und Menschen. Der Konzernmüll – ein Beiprodukt des Autoverkehrs – kann den Bürger nicht mehr so leicht erreichen, ihre Innovationskraft wird die Macht der Konzerne sehr schnell überschreiten. Die Politik muss sich ändern, wenn wieder für den Menschen und nicht mehr für Konzerne investiert wird.

Es kommt zu einer Umgestaltung der Lebensräume von solchen für die Konzerprodukte zu solchen für die Bürger. Mit der Finanzierung ist auch die Umgestaltung für die Gemeinden gesichert. Es ergeben sich damit wieder unendlich viele Möglichkeiten für nachhaltige Entwicklungen. Damit dies beschleunigt wird, sind sämtliche Investitionen für Autobahnen und Hochgeschwindigkeitsbahnen zu stoppen und die Investitionen in bürgernahe hochwertige Logistikstrukturen, zur Stärkung der lokalen Wirtschaft und der lokalen Gemeinschaft zu tätigen.

### **Literatur**

- Frisch, K. v. (1965): Tanzsprache und Orientierung der Bienen. Springer-Verlag Berlin-Heidelberg-New York.
- Knoflacher, H. (1981): Zur Frage des Modal Split. Straßenverkehrstechnik, 25. Jg., 5: 150-154.
- Knoflacher, H., et.al. (1985): Raumwirksamkeit von Verkehrssystemen. Bundesministerium für Bauten und Technik, Schriftenreihe Straßenforschung Nr. 268. Wien.

- Knoflacher, H. (1989): Generalverkehrsplan Wels. Durchgeführt im Auftrag des Magistrats der Stadt Wels.
- Knoflacher, H. (1989): Verkehrskonzept Eisenstadt. Durchgeführt im Auftrag der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt.
- Knoflacher, H. (1995): Economy of Scale – Die Transportkosten und das Ökosystem. GAIA, 4. Jg., 2: 100-108.
- Knoflacher, H. (1996): Landeshauptstadt Eisenstadt. Teil 2: Haushaltsbefragung 1995. Durchgeführt im Auftrag der Landeshauptstadt Freistadt Eisenstadt.
- Knoflacher, H. (1996): Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. 2., verbesserte und erweiterte Auflage. Böhlau Verlag Wien – Köln - Weimar.
- Knoflacher, H. (1997): Landschaft ohne Autobahnen. Für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Böhlau Verlag Wien – Köln – Weimar.
- Knoflacher, H. (2001): Stehzeuge. Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Böhlau Verlag, Wien.
- Nahverkehrskonzept Zentralraum Salzburg, Verkehrsuntersuchung 1982. Amt der Salzburger Landesregierung, Abt. VI – Nahverkehrskommission. 1986.
- Riedl, R. (1985): Die Spaltung des Weltbildes. Biologische Grundlagen des Erklärens und Verstehens. Verlag Paul Parey, Berlin und Hamburg.
- Schafer, A. (1998): The Global Demand for Motorized Mobility. Transportation Research Part A, Vol. 32, No. 6, pp. 455-477.