



Nachhaltigkeit und andere Ziele für den Bereich Mobilität

Konkurrenz der Leitbilder

Im zweiten Teil der Serie zu den Leitbildern ökologischen Wirtschaftens hat Armin von Gleich auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die mit der Operationalisierung und Vermittlung konkreter Politik im Zeichen von Nachhaltigkeit einhergehen (1). Auch Mobilität und Verkehr werden seit geraumer Zeit mit solchen Ansprüchen konfrontiert, und an diesem Beispiel lassen sich die Probleme und Grenzen ökologisch orientierter Leitbilder idealtypisch diskutieren.

Aus Sicht der Nachhaltigkeit ist der Verkehr eines der kritischen Felder. Er ist nicht nur ein komplexes gesellschaftliches Phänomen, sondern auch in hohem Maße steuerungsresistent. Vor diesem Hintergrund ist das Leitbild der *nachhaltigen Mobilität* sehr ambitioniert, und es droht zugleich hoffnungslos in Überfrachtung zu enden. Dies liegt nicht nur an der expliziten Integrationsabsicht entlang der drei Dimensionen, sondern auch am impliziten Netzwerkcharakter räumlicher Mobilität. Sie scheint das Bindeglied im Konzept der gesellschaftlichen Arbeitsteilung zu sein. Damit ist ein entschlossenes Agieren gegen den Trend, mit manifesten Reduktions- und Gestaltungszielen, per se schwer. Nachfolgend sollen verschiedene Leitbilder, verstanden als „kollektive Projektionen“ zur Bewertung und Entwicklung des Verkehrs, auf Gehalt und Relevanz hin diskutiert werden (2). Dabei werden auch aktuelle Entwürfe, die in Konkurrenz zur Nachhaltigkeit stehen, berücksichtigt.

► Wandel der Verkehrsleitbilder

Im Verkehrsbereich lassen sich mit Blick auf die jüngere Vergangenheit zwei bedeutende Paradigmen unterscheiden, die auch heute noch miteinander konkurrieren: ein traditioneller Ansatz einerseits und ein „moderner“ andererseits. Die *traditionelle* Verkehrspolitik, von *Oettle* auch als Politik der *Verkehrsdurchsetzung* bezeichnet, hatte ihre Ursprünge in der Wiederaufbauzeit der 50er-Jahre (3). Sie basierte vor allem auf dem Prinzip „Mehr Kapazitäten für mehr (Straßen-) Verkehr“, trotz massiver Regulation zugunsten von Bahn und öffentlichem Verkehr. Ihr ingenieurtechnischer Politikansatz materialisierte sich im Autobahnbau und in der autogerechten Stadt. Zentrales Ziel war die Sicherung von Leichtigkeit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs. Steigender

Verkehrsbedarf sollte durch Expansion der Infrastrukturen erfüllt, Probleme und Belastungen durch räumliche Verlagerung des Verkehrs mittels Umfahrungen und Tunnels behoben werden. Teilhabe an Mobilität und Verkehr galt schon zu jener Zeit, im Westen wie in der DDR, als wichtiges Modernisierungsversprechen und wurde vom Staat massiv gefördert.

Im Kontext einer gesellschaftlichen Sensibilisierung für die Kapazitätsgrenzen des Autoverkehrs und seine Umwelt- und Gesundheitsbelastungen entstand – voran getrieben durch fachliches und bürgerschaftliches Engagement – spätestens in den 80er-Jahren eine *moderne* Verkehrspolitik, von *Oettle* auch *Verkehrszähmung* genannt. Städtebauliche, soziale und ökologische Ziele traten als neue Planungsziele neben die Funktionstüchtigkeit des Verkehrs (4). Mit Blick auf das Thema *Nachhaltigkeit* wurde der normative Zielkatalog der Verkehrspolitik in den 90er-Jahren noch einmal erheblich ausgeweitet. In diesen Kontext gehört auch das Leitbild der *Verkehrswende* (5). Analog zur Energiewende wurde Verkehrsvermeidung statt mehr Straßen für mehr

Verkehr, die Schaffung verkehrssparsamer Rahmenbedingungen, etwa durch regionales Wirtschaften, und dezidierte Beiträge der Unternehmen gefordert. Im Unterschied zur Infrastrukturpolitik wurde nun auf ein verändertes Verkehrsverhalten gesetzt, zum Beispiel über Car-Sharing, autoarmes Wohnen oder Öko- und Stadtlogistik.

► Widersprüche und Grenzen

Soweit man Leitbilder überhaupt daran messen kann, wird die Realität dem hohen Anspruch bei Weitem nicht gerecht. Zwar wächst der Verkehr keineswegs generell, wie oft behauptet wird, und es gibt erst recht keinen Grund zur Rede vom „Infarkt“ – also dem Crash-Pfad, der alles blockiert und damit der Politik den Weg bereitet. Doch sind Mobilisierung und Motorisierung weiterhin bestimmende Trends – so verschieden die Resultate im Einzelfall auch sein mögen. Dies gilt vor allem für den Flugverkehr, den Autoverkehr außerorts sowie den Straßengüterverkehr. Öffentliche Verkehrsmittel stagnieren bestenfalls in ihren Anteilen, auch wenn sie am Verkehrswachstum teilhaben.

Eine Reduzierung der Umweltbelastung wurde vorrangig auf technischem Weg, nicht durch Verhaltensänderungen erzielt. Impliziert nachhaltige Mobilität auch soziale Ausgewogenheit und ökonomische Effizienz, öffnen sich große Widersprüche und Konfliktfelder – es sei denn, man folgt dem Postulat, dass in der Radfahrer- und Fußgängerstadt Mobilität für alle ökologisch verträglich möglich sei und man diese Fußgängerstadt nur noch herbeiplanen müsse. Gemessen am eigenen Anspruch fällt die Bilanz von Verkehrszähmung und Nachhaltigkeit ernüchternd aus. *Oettle* erklärt dies damit, dass „die bislang eingesetzten Mittel ... entweder unzulänglich oder mit den Zähmungszielen unvereinbar“ gewesen seien (6).

Nachhaltige Mobilität ist in ihrem begrifflichen Gehalt offenbar immer noch unklar, vor allem bei der Operationalisierung sozialer und ökonomischer Ziele. Sie vereint widersprüchliche, für unvereinbar gehaltene Zielkategorien und ist als gesellschaftspolitisches Umerziehungsprogramm nicht mehrheitsfähig. Gerade aus diesem Grund wurde sie als politisch-planerischer Entwurf bisher kaum realisiert. Selbst die Verkehrszähmung ist schon fast von der Tagesordnung abgesetzt, unter dem Druck eines veränderten Klimas und in Konkurrenz zum mächtigen Paradigma der Deregulierung. Andere Themen werden heute als prioritär eingeschätzt, immanente Verkehrsprobleme erscheinen weniger dringlich.

Sie wollen eine Anzeige schalten?

Bei Fragen rund um Anzeigen steht Ihnen unsere Anzeigenvertretung gerne zur Verfügung.

Kontakt:

BN-Service Agentur
Jochen Pfeiffer
Fon ++49/(0)9123/94 49 19
E-mail

anzeigen@service.bund-naturschutz.de

► Neue Leitbildinhalte

Parallel zur Diskussion um eine nachhaltige Mobilität, die vorwiegend innerhalb der Fachszene sowie der umweltbewegten Bürgerschaft geführt wurde, zeichnet sich eine veränderte gesellschaftliche Wahrnehmung von Mobilität ab, die auch mit einem Bedeutungswandel der Leitbilder einhergeht. So standen bei den bisher dominierenden Paradigmen bestimmte *Makroziele* im Hintergrund, die mit Mobilitätswachstum, Haushaltsmotorisierung oder einer anderen Verkehrsorganisation erzielt werden sollten – materieller Wohlstand, Umweltschutz, Langfristvorsorge. Nun hat sich die Entwicklung der Leitbilder von solchen Oberzielen scheinbar abgekoppelt und über einen *technisch-instrumentellen* Ansatz verselbständigt. Dies gilt für die westlichen Industrieländer deshalb *scheinbar*, weil die materiellen Aspekte der Mobilität weiter von Bedeutung sind, sie bilden den Bodensatz des Leitbildwandels. Und erst recht gilt dies für die so genannte Dritte Welt, in der das alte Paradigma – Entwicklung durch Straßenbau – unbeeindruckt weiterwirkt.

Zumindest vordergründig orientieren sich übergreifende Leitbilder hier zu Lande nicht mehr an einem bestimmten *Zweck*, sondern am entsprechenden *Mittel*, und damit folgen sie zunehmend eigenen Rationalitäten. Dies gilt nicht nur für die – immer noch hegemonialen – Leitbilder des Autoverkehrs, sondern auch für regulative Ideen, sei es Verkehrszählung oder Nachhaltigkeit. Diese sind derzeit sehr unübersichtlich, was mit der großen Verunsicherung ihrer Promotoren zu tun haben dürfte. Es ist wahrscheinlich Ausdruck mehrheitlicher Konsumentenpräferenzen, aber auch Reflex auf die schwierigen Steuerungsbedingungen, dass das *Produkt Auto* heute im Zentrum von Leitbildern moderner Mobilität steht, nicht mehr jedoch seine politisch motivierte Zählung – und erst recht nicht die schwer verkaufbare Bahn. Kein Zufall, dass zunehmend auch ökologisch orientierte Akteure an Technik-Entwürfen anknüpfen, wie Greenpeace mit seinem ökologisch modernisierten Renault Twingo *Smile*. Fast konsequent, dass die Weltstädtebaukonferenz Urban 21 vorrangig das Öko-Auto und die Regulierung knappen Straßenraums durch Road Pricing forderte. In den Kanon technisch fokussierter, politisch neutralisierter Mobilität reiht sich auch die Initiative einiger Bundestagsabgeordneter der Grünen ein, die Solarwasserstoff als Kern einer vermeintlich nachhaltigen Mobilität entdeckt haben wollen.

Politisch-taktische Leitbildvarianten sind zunehmend auf *Kompromiss* orientiert, wie die Formel von der Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrswachstum zeigt. Von Lösungen zum beiderseitigen Vorteil – etwa für Industrie und Umwelt – wird ein Aufbrechen klassischer Blockaden erhofft. Das dazu erforderliche pro-aktive Handeln der Unternehmen findet bislang aber kaum statt, zumindest nicht im Transportsektor.

Verhaltensänderungen, wie sie dem Leitbild der Nachhaltigkeit innewohnen, sind unpopulär und quasi out. Da sich niemand mehr von Verzichtsansätzen propagiert, die mit Assoziationen wie derjenigen vom „guten Leben *ohne* Auto“ arbeiten; ökologischer Suffizienz soll positiv mit Lebensqualität verbunden sein. Ihnen haftet jedoch das Stigma an, bislang auf eine gesellschaftliche Nische beschränkt zu sein. Rein mengenmäßig sind sie noch weit entfernt von Relevanz, vom Quantensprung ganz zu schweigen. Ideen der effizienten Mobilitätsorganisation, etwa durch Car-Sharing oder ein verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsmanagement, arbeiten konsequenterweise mit der Metapher vom „guten Leben *mit* dem Auto“. Doch der Beweis, dass man moderne Lebensstile und ökologische Gestaltung *zielführend* verknüpfen kann, steht noch aus.

► Und in Zukunft?

Die jüngere Geschichte der Verkehrsleitbilder zeigt sowohl *Vereinnahmung* wie auch *Verdrängung* von Ökologie als Thema. Will man den Leitbildwandel fortschreiben, landet man fast zwangsläufig bei der symbolischen Repräsentation von (Auto-) Mobilität. Auffallend ist zumindest die Konjunktur von themenbezogenen Events und Erlebnisparks, in denen Automobilkonzerne das Produkt Auto inklusive seines sozio-kulturellen Umfeldes inszenieren. Bei Volkswagen geschieht dies mit dem sinnigerweise *Autostadt* getauften, 800 Millionen Mark teuren Projekt in Wolfsburg; die Opel AG hat in Rüsselsheim kürzlich den Erlebnispark *Opel Live* eröffnet. Diese symbolische Politik hat mit der *Gläsernen Manufaktur* von VW in Dresden zur Montage von Luxusautos auch den Produktionsprozess erfasst; selbst der schlichte Vertrieb von Autos muss heute eingebettet sein in aufwändige, städtebaulich-architektonische Kulissen.

Bei der *nachhaltigen* Mobilität geht es nicht allein um Lösungen im technisch-ökonomischen Sinn. Es geht auch nicht nur um nachhaltige Konsummuster, für die mehrheitsfähige Leitbilder

eine wichtige – derzeit offenbar fehlende – Voraussetzung sind. Mit Blick auf die Kulturalisierung von Auto und Mobilität stellt sich die Frage, durch welche diesbezüglichen Eigenschaften eine ökologische Moderne gekennzeichnet sein kann. Projekte wie die Autostadt oder die Gläserne Manufaktur belegen ja nicht nur die große Macht der Bilder. Sie sind Ausdruck und prägendes Muster der Vergesellschaftung bestimmter Typen von Mobilität, Verkehr und Technik.

Gegen diese Bilder, Deutungsmuster und Konsumpraktiken haben ökologisch begründete Strategien derzeit noch einen schwachen Stand. Aber wer weiß, vielleicht liegt die Zukunft auf der Straße: bei Kickboards, Inline-Skatern, Rikscha und Co. Vielleicht ist die Blade Night – das zweiwöchentliche nichtmotorisierte Inline-Skater-Massenspektakel in der Berliner Innenstadt – schon der Aufbruch zu einer modernen Variante der alten „Autofrei“-Demo? Hier zeichnet sich ein neuer, gleichsam spielerischer Umgang mit dem Thema ab. Die Verfestigung eines entsprechenden Mobilitätsleitbildes würde erheblich begünstigt, wenn es ein Äquivalent auf der rationalen Ebene gäbe: bei der Wahrnehmung und Vermittlung der privaten und gesellschaftlichen Kosten und Nutzen des Verkehrs. Hier hat gerade die ökologisch-ökonomische Forschung ein immer noch unbestelltes Feld.

Anmerkungen

- (1) Vgl. Gleich, A. von: Zwischen Überleben und Gutem Leben. Leitbilder und Strategien der Nachhaltigkeit. In: Ökologisches Wirtschaften 3-4/00, S. 25-26.
- (2) Vgl. Canzler, W.: Das Zauberlehrlings-Syndrom. Entstehung und Stabilität des Automobil-Leitbildes. Berlin 1996.
- (3) Vgl. Oettle, K.: Verkehrsdurchsetzung oder Verkehrszählung? Zur Einseitigkeit herkömmlicher Verkehrspolitik. In: Meyer-Tasch, P./ Molt, W./ Tiefenthaler, H. (Hrsg.): Transit. Das Drama der Mobilität. Zürich 1990.
- (4) Wegweisend war hier Bundesbauministerium (Hrsg.): Stadtverkehr im Wandel. Bonn 1986.
- (5) Vgl. Hesse, M.: Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region. Marburg 1993.
- (6) Oettle, K.: Verkehrspolitik. In: Jenkis, H. (Hrsg.): Raumordnung und Raumordnungspolitik. München/Wien 1996.

Der Autor

Dr. Markus Hesse ist zurzeit tätig im Arbeitsbereich Stadtforschung am Fachbereich Geowissenschaften der Freien Universität Berlin.

Kontakt: Malteserstr. 74-100, 12249 Berlin,
Tel. 030/ 83870-209,
E-mail: mhesse@zedat.fu-berlin.de

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.