

Zum Sondergutachten Straßenverkehr und Umwelt des SRU

Analyse mit Glanz, Rezepte ohne Perspektive

Automobilität verursacht zweifellos Schäden und Probleme. Die Ursachen sind bekannt, reflektiert und dokumentiert. Die Vorschläge zum Umgang mit diesen Problemen sind jedoch wenig überzeugend und treffen auf eine schwierige öffentliche Meinung. Hilft das Gutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen weiter? **Von Markus Hesse**

Das Sondergutachten des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) zu Straßenverkehr und Umwelt enthält zwei Nachrichten: eine gute und eine schlechte. Die gute ist, dass es sich hier zweifellos um die zurzeit größte und informativste Zusammenstellung der Umwelaspekte des Straßenverkehrs handelt. Der im Internet frei verfügbare Band verdient eine weite Verbreitung und Rezeption, denn er bietet LeserInnen einen systematischen Überblick über den Umweltschaden, den der Automobilismus in Gestalt von Emissionen, Energie- und Landverbrauch angerichtet hat. Ebenso werden, auf der Basis einer bemerkenswert umfassenden Analyse und Reflektion von Ursachen und Bedingungen der Verkehrsmisere, Politikkonzepte und -strategien vorgestellt, mit denen darauf zu reagieren ist oder mit denen in den letzten Jahrzehnten reagiert wurde. Insofern ist das Sondergutachten zugleich ein Kompendium der jüngeren Geschichte der Umweltpolitik in Deutschland.

Kein Fortschritt bei Umweltproblemen

Die schlechte Nachricht ist indes, dass man den Eindruck gewinnen muss, bezüglich der Umweltprobleme durch Verkehr hätte sich in den letzten 30 Jahren wenig Substantielles verändert. Denn vergleicht man dieses Gutachten mit seinem Vorläufer aus dem Jahr 1973, dann häufen sich die Déjà-vu-Effekte. Das hohe Maß an Konstanz im Problemdruck ist

sowohl überraschend als auch ernüchternd. Man muss die Erwartungen an den politischen Wandel nicht allzu hoch schrauben um festzustellen, dass wir auch im 21. Jahrhundert im Gehäuse struktureller Probleme gefangen sind: Lebensweise, Unternehmenspolitik und Raumstruktur scheinen einem Beschleunigungszug aufzusitzen, der – wenn überhaupt – nur halbherzig gebremst wird: mit technologischen Versatzstücken, die damals Katalysator und heute Dieselfilter heißen, oder Ablenkungsmanövern wie Navigationssystemen. Die Politik sitzt auf der Lokomotive und heizt die Beschleunigung an. Die Art und Weise, wie Unternehmen und ihre Verbände eine Verkehrsumweltpolitik zu verhindern suchen, gleicht auffallend der Blockade von Tempolimit und Abgasreinigung in den 1970er und 1980er Jahren.

Kein Fortschritt bei den Lösungen

Zu den schlechten Nachrichten gehört aber auch, dass die Lösungsansätze, die im Gutachten offeriert werden, im Grunde ebenfalls aus dem Schubkasten der 1970er oder 1980er Jahre stammen könnten. Viele der Maßnahmen, die seither auf den Markt der politischen Möglichkeiten geworfen werden, sind entweder zur Problemlösung unzureichend oder aber gesellschaftspolitisch nicht mehrheitsfähig. Würde es sich beim politischen Problem nur um ein Umsetzungsproblem handeln, dann wäre es kon-

sequent, die klassische Gebetsmühle der Politikstrategien anzuwerfen. Vielleicht haben wir es hier mit etwas Neuem zu tun: mit Tendenzen der Verselbstständigung von Mobilität und Verkehr, die mit klassischen Ansätzen nicht mehr einzu-fangen sind. Dies fordert dazu auf, angemessene Strategien zu suchen, auch wenn diese ad-hoc noch nicht in Sicht sind.

Hauptadressaten einer solchen Überlegung sind vielleicht gar nicht die Unternehmen, die heute als Erfolg verkaufen, was ihnen seinerzeit von einer macht- und selbstbewussten Gesellschaft abgehandelt wurde, und nun umweltpolitische Innovation scheuen wie der Teufel das Weihwasser. Wichtige Adressaten einer solchen Überlegung sind Politik und Gesellschaft. Sie müssten die Chancen nutzen, die sich aus der absehbaren Verteuerung fossiler Energie ergeben, statt über die hohen Benzinpreise zu jammern.

Die fatalen Analogien zwischen den Problemsichten von 1973 und 2005 stellen aber auch ein Armutszeugnis für die Wissenschaft aus. Wo bleibt die substanzielle Kritik an der intellektuellen Bescheidenheit, mitunter Naivität der gegenwärtigen Mobilitätspolitik? Warum dröhnt es im politisch-administrativen Raum unwidersprochen von „integrierter“ Planung, ohne das gesagt wird, was, wie und auf wessen Kosten integriert werden soll? Wie können Umweltinstitute den PS-Bolzen von Mercedes-Benz wohlfeile Kommentare in ihren Nachhaltigkeitsbericht schreiben statt ihre Produkte als das herauszustellen, was sie sind: eine Aufforderung zu Maßlosigkeit, Redundanz und Verschwendung? Gäbe es eine Theorie der langen Wellen von Umweltpolitik, müsste nicht spätestens dieses Sondergutachten Ausgangspunkt einer echten Strategiedebatte sein?

AUTOR + KONTAKT

Dr. Markus Hesse ist Privatdozent am Institut für Geographische Wissenschaften der Freien Universität Berlin.

FU Berlin, Institut für Geographische Wissenschaften, Maltesserstraße 74-100, 12249 Berlin. Tel.: 030/838-70209, 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.