

## **Anmerkungen zum Thesenpapier von Albert Schmidt, Michael Hustedt und Fritz Kuhn zum Thema „Von der Verkehrswende zur nachhaltigen Mobilität“**

Tilmann Heuser, BUND-Verkehrspolitik, 28.4.2004

Zumindest ein Ziel hat das Thesenpapier „Von der Verkehrswende zur nachhaltigen Mobilität“ der drei grünen Abgeordneten Albert Schmidt, Michael Hustedt und Fritz Kuhn erreicht: die strategische Ausrichtung der Verkehrspolitik insgesamt rückt wieder in das Zentrum der Diskussion, die in den letzten Jahren auf Einzelthemen wie Mautdesaster, City-Maut, Kfz-Steuer-Begünstigungen für „Diesel-Panzer“ oder aber den Bau des Saale-Kanals konzentriert war.

Die Art der Diskussion offenbart das Dilemma der deutschen Verkehrspolitik. Statt über eine Erfolgsstrategie für die umwelt- und menschengerechte Gestaltung des Verkehrs wird um Symbolik gestritten. Der VCD kritisiert den vermeintlichen Abschied der Grünen von der Verkehrswende (vgl. VCD-PM vom 23.4.2004), die Autofahrerlobby begrüßt die Partei im Lager der Straßenbaufreunde<sup>1</sup>. Dazu herausgegriffen – von den Autoren durchaus bezweckt – werden einzelne Formulierungen. Die mit den Thesen intendierte Diskussion über die zukünftige Strategie einer nachhaltigen Mobilitätspolitik bleibt dagegen auf der Strecke. Dabei ist eine ehrliche Bestandsaufnahme der Erfolge und Misserfolge einer ökologischen Verkehrspolitik nach knapp sechs Jahren rot-grüner Realpolitik dringend überfällig.

Die Autoren des grünen Papiers konstatieren, was wir seit Jahren kritisieren. Die große Verkehrswende ist ausgeblieben. Ursache dafür: Nicht nur die Mutlosigkeit der rot-grünen Bundesregierung (ganz zu schweigen vom Fehlen irgendeiner konkreten verkehrspolitischen Konzeption im BMVBW), sondern auch eine infrastruktur- und instrumentenfixierte Verkehrspolitik, deren eingefahrene Institutionen bisher reformresistent sind. An deren sektoraler Ausrichtung sowie ihrer Spielregeln wiederum arbeiten sich Lobbygruppen und Politiker ab – die von allen geforderte integrierte Verkehrspolitik scheitert letztlich an Ressort- und Abteilungsinteressen (insb. Straßenbau- und Wasserstraßenverwaltungen). Weiterer Grund für ausbleibende Reformfortschritte: Für die notwendigen Maßnahmen einer Ökologisierung des Verkehrs haben wir bisher nur selten die Unterstützung der breiten Öffentlichkeit und der Medien. Trotz hohem Umweltbewusstsein ist das Auto immer noch das liebste Kind vieler Wähler, werden umweltfreundliche Mobilitätsalternativen aufgrund eingefahrener Verhaltensroutinen, mangelnder Attraktivität oder schlichten Fehlens nicht angenommen. Einem kurzfristigen Wandel im Verkehrsverhalten stehen zudem die in den letzten Jahrzehnten aufgebauten, autoaffinen Siedlungsstrukturen entgegen.

Die Analyse des Ist-Zustandes der Verkehrspolitik durch die drei grünen Autoren unterscheidet sich damit kaum von den Einschätzungen des BUND<sup>2</sup>. Neu ist allerdings, dass

---

<sup>1</sup> Zitat aus der Pressemitteilung der Initiative pro Mobilität vom 28.4.: „Die von Bündnis 90/ Die Grünen am vergangenen Wochenende bekannt gemachte neue Ausrichtung ihrer Verkehrspolitik, zeige deutlich, dass die Straße zum Schwerpunkt der Verkehrspolitik werden müsse.“

<sup>2</sup> „Die Handlungsstrategien der deutschen und europäischen Verkehrspolitik zur Bewältigung der heutigen und zukünftigen Verkehrs- und Umweltprobleme sind derzeit insbesondere auf den (parallelen) Ausbau der Infrastrukturen ausgerichtet (BVWP 2003, TEN). Ansätze einer nachhaltigen Mobilitätspolitik (Ökologische Finanzreform, Lkw-Maut etc.) werden nur isoliert vorangetrieben und lösen meist einen heftigen Widerstand der Verkehrsnachfrager aus. Der Diskurs über eine zukunftsfähige Mobilität und deren Konsequenzen für die Neuorientierung der Verkehrspolitik findet weitgehend innerhalb des umweltpolitischen Netzwerks statt und konzentriert sich dabei auf die Ausgestaltung einzelner Instrumente. Konkrete, für den einzelnen Bürger nachvollziehbare Visionen für die Zukunft der Mobilität sind dagegen Mangelware. Deren Kommunikation und schrittweise Realisierung ist jedoch die zentrale Voraussetzung für eine breite Akzeptanz der Umsetzung einer ökologischen Verkehrspolitik.“ (BUND-Projekt „Zukunft der Mobilität“).

das Ausbleiben der mit der rot-grünen Regierungsübernahme erhofften generellen Wende in der Verkehrspolitik offen reflektiert wird. Denn bisher wiesen gerade die Grünen – zumindest öffentlich - unsere Kritik an der real existierenden Verkehrspolitik weitgehend zurück (vgl. insbesondere BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland) bzw. griffen unsere grundsätzliche Analyse der Hindernisse einer nachhaltigen Mobilitätspolitik nur bedingt auf (z.B. Notwendigkeit der grundlegenden Reform des Planungs- und Finanzierungssystems statt Fixierung auf Einzelprojekte)<sup>3</sup>.

Ich halte es daher für äußerst positiv, dass die Grünen die Diskussion über durchsetzungsfähige Konzepte für eine nachhaltige Mobilität aufnehmen und vorantreiben. Denn nur wenn wir attraktive, kundenorientierte Mobilitätsalternativen aufzeigen, können wir über Parteigrenzen hinweg die erforderlichen Mehrheiten für eine konsequente ökologische Neuorientierung der Verkehrspolitik gewinnen (vgl. MobilCard-Ansatz des BUND).

Genau hier bietet das grüne Papier jedoch nur wenige bzw. kaum konkret ausformulierte Diskussionsansätze. Stattdessen liefert es Aussagen, die zwangsläufig fehlinterpretiert werden müssen. Im Überschwang, sich vom „Anti-Auto-Image“ abzugrenzen und deutlich zu machen, dass die Partei eigentlich für eine innovative, nachhaltige Mobilitätspolitik steht, wird so z.B. Verkehrsvermeidung und die Vermeidung von Mobilität gleichgesetzt. Mit dieser Gleichsetzung von Verkehr und Mobilität hat bisher die Autolobby versucht, die ökologische Verkehrspolitik in Misskredit zu bringen. Dabei zielt die Strategie der Verkehrseinsparung auf nichts anderes als eine Entkopplung von wirtschaftlicher Entwicklung und Verkehrswachstum bzw. die Umkehr des Trends zu immer größeren Entfernungen (z.B. durch zunehmende Zersiedelung). Damit wird Verkehrsaufwand reduziert (hier im Sinne von ökologischen und sozialen Kosten), die Mobilität als Teilhabe an gesellschaftlichen Prozessen erhalten („Mehr Mobilität, weniger Verkehr“).

Ebenso ist „Verkehrsvermeidung als Programm – Reiselust als Handlungsalltag“ keine Lebenslüge, sondern unter dem Stichwort „kognitive Dissonanz“ Fakt der gesellschaftlichen Entwicklung und damit eine der zentralen Herausforderungen für eine nachhaltige Mobilitätspolitik<sup>4</sup>. Auf diese sind Antworten zu finden, die bisher im Tagesgeschäft der verqueren verkehrspolitischen Debatten und am seit Jahren fast ähnlich lautenden Schlagabtausch zwischen den verschiedenen Positionen untergehen. Die – und das ist die zentrale Schwäche des grünen Thesenpapiers – auch von den Autoren unbeantwortet bleiben. Denn konkret ausformuliert werden vor allem die Innovationen für eine postfossile Mobilität – hier die „Ökologisierung“ der Antriebe und Kraftstoffe (und auf die Wasserstoff-Welle folgt jetzt die ebenso zweifelhafte Biokraftstoff-Euphorie). Dagegen werden soziale Systeminnovationen wie multimodale Verkehrsangebote nur kurz angerissen. Viele andere Themen wie Bahn, ÖPNV oder Kerosinsteuer fehlen ebenso wie eine verkehrssparende Raum- und Siedlungspolitik, aber das ist das Problem aller Thesenpapiere, die nicht gerade eine Bibel sein wollen.

Das grüne Papier ist in vielen Punkten mehr eine gezielte Provokation als eine Wende in der Verkehrspolitik. Und insofern eine Aufforderung an die Verkehrswende-Freunde, nicht nur den Stillstand in der Verkehrspolitik zu beklagen, sondern eine neue Strategie für eine

---

<sup>3</sup> An dem kommunikationswissenschaftlichen Sender – Botschaft – Empfänger-Problem (kontextabhängige Interpretation) litten unsere Papiere bisher offenbar genauso wie jetzt das grüne Thesenpapier.

<sup>4</sup> Die Feststellung, dass Grüne zu den Reisefreudigsten überhaupt gehören trifft auch auf BUND und VCD-Mitglieder zu. Zumindest wenn das Verkehrsverhalten mit dem Durchschnitt der Bevölkerung verglichen wird. Allerdings: Vergleicht man das Mobilitätsverhalten von Menschen aus gleichen sozialen Schichten bzw. Einkommensklassen, ist das Mobilitätsverhalten von „Grünen“ deutlich umweltbewusster.

nachhaltige Mobilitätspolitik zu entwickeln. Da sind wir angesichts der realen Verkehrspolitik längst dabei und werden uns deshalb als BUND nicht an dem grünen Thesenpapier (und insbesondere einzelnen „politisch nicht korrekten“ Formulierungen) abarbeiten. Sondern unsere Ideen für eine zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrssystems mehr in den Vordergrund rücken. Mit denen wir dann nicht nur die Grünen auf den „richtigen Kurs bringen“, sondern alle Parteien. Denn 10 % Wahlergebnis machen noch keine Verkehrswende.