

Verkehrswende – nein, danke?

Ökologische Verkehrspolitik ist mehr als nachhaltiges Autofahren: eine Frage von Werten

Der verkehrspolitische Sprecher der grünen Bundestagsfraktion hat Recht: Nach sechs Jahren grüner Regierungsbeteiligung ist die erhoffte Verkehrswende ausgeblieben. Man steht heute nicht weniger im Stau und ärgert sich eher noch mehr über die Bahn. Spürbar verbessert hat sich nichts.

Aus dieser ehrlichen Analyse ziehen Albert Schmidt sowie seine Bundestagskollegen Michael Hustedt und Fritz Kuhn jedoch einen völlig falschen Schluss: Weil die Verkehrswende nicht eingetreten ist, muss sie als Ziel aufgegeben und durch eine Politik zur Ökologisierung des Autos sowie einer Vernetzung der Verkehrsträger ersetzt werden. Schmidt und Co behaupten, die „Menschen blockieren das Ziel einer großen Verkehrswende“.

Das erstaunt doppelt. Zur Ehrlichkeit gehörte nämlich auch das Eingeständnis, dass die Bundesregierung die Verkehrswende überhaupt nicht versucht hat. Folglich kann sie auch kein Mensch blockieren. Erinnern Sie sich noch an Reinhard Klimmt und Kurt Bodewig? Das Verkehrsministerium ist zum Abstellbahnhof für Polit-Opas geworden. Manfred Stolpe denkt bei dem Begriff „Wende“ sicher nicht zuerst an moderne Stadtbahnfahrzeuge.

Andererseits dementiert Albert Schmidt die Erfolge seines engagierten Wirkens in der Koalition. 50% mehr Investitionsmittel für die Bahn, 15 Cent Ökosteuer auf den Benzinpreis und eine ökologische Reglementierung des Straßenbaus haben Spuren hinterlassen: Seit 1999 sinkt die Verkehrsleistung der PKW in Deutschland Jahr für Jahr, noch deutlicher der CO₂-Ausstoß.

Die Verkehrswende – möglich aber unversucht

Die Verkehrswende ist möglich. Wer es nicht glaubt, sollte reisen, zum Beispiel nach Karlsruhe. Dort hat ein einziger Mann, der Chef der Verkehrsbetriebe Dieter Ludwig, in nur zehn Jahren das größte S-Bahn-Netz der Republik aus dem Boden gestampft. Zwischen Bretten und Karlsruhe wurden die Fahrgastzahlen von 2.000 auf 16.000 gesteigert. Die Menschen lassen ihr Auto stehen, ganz ohne Umerziehungsmaßnahmen.

In Münster liegt der Fahrradanteil dreifach über dem deutschen Normalwert, in Zürich fahren doppelt so viel Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie in vergleichbaren deutschen Städten, der Schweizer fährt dreimal mehr mit der Bahn als der Deutsche, in Tübingen entsteht die „Stadt der kurzen Wege“.

Diese Beispiele zeigen: Eine Politik, die Bus, Bahn, Fahrrad und Fußverkehr klar den Vorzug gibt, die Angebote verbessert, Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung auf ökologische Ziele ausrichtet und den Autoverkehr maßvoll verteuert, eine solche Politik kann durchaus eine Verkehrswende bewirken. Es käme jedenfalls auf den Versuch an!

Schlechtes Gewissen mit schlechter Anthropologie

Wahrscheinlich liegen Schmidt, Kuhn und Hustedt trotzdem richtig. Für eine solche Politik fehlen die parlamentarischen Mehrheiten. Es entspricht auch der Realität, dass viele Menschen eher Würmer bei RTL essen als einen Regionalzug besteigen würden. Aber das ist nur ein Teil der Gesellschaft, und nicht der grüne.

Der schwerwiegendste Irrtum von Schmidt und Co besteht in der Verwechslung des Alltags eines Bundestagsabgeordneten mit der Normalität: „Unsere eigenen Mitglieder und WählerInnen reisen besonders gerne und viel: Der Urlaub in den USA, der Bekanntenbesuch in Kairo, die Konferenzteilnahme in London, ein paar freie Tage im Wellnesshotel an der Ostsee, mit den Kindern auf dem Land wohnen - all das erzeugt Verkehr. Verkehrsvermeidung als Programm - Reiselust als Handlungsalltag, das ist die Lebenslüge, das Auseinanderfallen von Anspruch (Verkehrsvermeidung) und Wirklichkeit (Verkehrserzeugung), welches das schlechte Gewissen wegen der ausbleibenden Verkehrswende ausmacht.“

Zwar gibt es grüne Mitglieder und Wähler, deren Mobilitätsverhalten sich so beschreiben lässt, doch der weitaus größere Teil hat dazu nicht die Möglichkeit. Und viele verhalten sich bewusst anders. Sie machen Urlaub am Bodensee oder Wandern in den Alpen, benutzen das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit, besuchen die Freunde mit der Bahn, wohnen flächensparend in der Stadt. Möglicherweise haben sie sogar verstanden, dass Verkehrsvermeidung nicht Mobilitätsvermeidung meint, sondern regionale Wirtschaftskreisläufe, Einkaufen in der Stadt statt auf der grünen Wiese, Nutzungsmischung in der Siedlungsplanung und Reduktion erzwungener Wege.

Diese Menschen gestalten ihren Alltag in ökologischer Verantwortung und pflegen einen Lebensstil, der für sie zugleich Identität, Sinnstiftung und Qualität bedeutet. Sie müssen sich von einem provokanten Bekenntnis zur Reiselust gepaart mit dem Vorwurf der Lebenslüge im Kern ihres politischen Bewusstseins zutiefst verletzt fühlen.

Die Wende zur Selbstaufgabe

Was bliebe von den Grünen, wenn sie alle Ziele aufgeben, die sich nicht gleich erreichen lassen? Im Diskussionspapier der drei Bundestagsabgeordneten wird ein interessanter Vergleich angestellt. Die Energiewende sei erfolgreich, weil man ohne Konsumverzicht und Einschränkungen des Komforts Ökostrom beziehen könne. Die Verkehrswende müsse hingegen scheitern, weil das Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel mit Umstellungen und Einschränkungen verbunden sei.

Das trifft in keiner Weise zu. Viele Menschen entscheiden sich bewusst für Bus und Bahn, weil sie ihre Zeit lieber lesend als lenkend verbringen, gesundheitsbewusste pendeln viele Kilometer täglich mit dem Fahrrad, um Sport zu treiben, das Auto ist ausweislich der täglichen Radiomeldungen zuverlässiger im Stau als in Bewegung.

Der Bezug von Ökostrom ist sehr wohl mit Umstellungen und Konsumverzicht an anderer Stelle verbunden. Nur 1% der deutschen haben sich bewusst für grünen Strom entschieden. Offensichtlich ist ihnen der Wechsel zu teuer und zu umständlich. Daraus haben die Grünen aber nicht das Ende der Energiepolitik abgeleitet, sondern ganz im Gegenteil umso engagierter die Veränderung der Rahmenbedingungen betrieben. Dabei haben sie auch den Wert der Selbstbestimmung hinten angesetzt. Kein Stromkunde kann heute entscheiden, ob er die Zwangsumlage für die Förderung der regenerativen Energien bezahlt oder nicht.

Wer so argumentiert, wie Schmidt, Hustedt und Kuhn, der muss den gesamten gesellschaftlichen Umgestaltungsanspruch der Grünen aufgeben, nicht nur die Verkehrswende. Drei Jahre nach der BSE-Krise dümpelt der ökologische Landbau noch immer bei einem Marktanteil von 3%, eine wesentliche Änderung ist so wenig in Sicht wie bei der Verkehrsmittelwahl. Im Gegenteil, der Marktanteil von Discountern wie Aldi und Lidl steigt, während die Preise der Lebensmittel sinken. Die Bauern protestieren gegen den Ruin, weil der Verbraucher „Masse statt Klasse“ verlangt. Soll man deshalb Renate Künast anraten, die Agrarwende aufzugeben und sich in Zukunft darauf zu beschränken, den Transport von Parmaschinken durch die Eisenbahntunnel der Schweiz statt über den Brennerstraßenpass zu organisieren?

Effizienz statt Suffizienz?

Die Grünen haben sich bislang eine gesunde Skepsis gegenüber blinder Fortschritts- und Technikgläubigkeit gewahrt. Ja, bis zu einem gewissen Grad gehört dies zu ihren Gründungsmythen. Auch wenn nicht alle Ängste der Vergangenheit berechtigt waren, ist ein Dementi dieses ureigenen Kerns der Grünen eine gefährliche Angelegenheit.

Schmidt, Hustedt und Kuhn negieren explizit den grünen Appell an das Verantwortungsbewusstsein des Individuums für globale Zusammenhänge und Konsequenzen seines Handelns. Implizit schlagen sie als Alternative technische Lösungen vor. Durch eine Ökologisierung des Autos soll der CO₂-Ausstoß drastisch gesenkt werden.

Das ist schon inhaltlich problematisch, weil der Klimaschutz ein wichtiges, aber nicht das einzige Umweltziel ist. Auch mit Biodiesel fährt man auf Straßen, für deren Bau Flächen versiegelt und Lebensräume zerschnitten werden müssen.

Auch strategisch ergeben sie Einwände: Welche Alleinstellungsmerkmale verbleiben der grünen Verkehrspolitik noch, wenn die Verkehrswende aufgegeben wird? „Autofahren mit Sonne und Wasser“ könnte auch die FDP propagieren.

Entscheidend ist aber die Zerstörung eines normativen Wertgebäudes, das die Grünen hervorgebracht hat und bis heute stark macht. Es ist eben keine Ideologie, sondern ein konstitutives Element grüner Identität, dass global gedacht und lokal gehandelt werden muss. Wer das in einem zentralen

Bereich individueller Einflussmöglichkeiten auf den Zustand des blauen Planeten außer Kraft setzt, legt die Axt an den Ast, auf dem er aufgewachsen ist.

Das grüne Wertgebäude stürzt in sich zusammen, wenn man Ökologie zur ausschließlichen Sache der Technik und des Staates degenerieren lässt. Selbstbestimmung kommt auf einem endlichen Planeten nicht ohne Selbstbegrenzung aus. Das grüne Milieu zeichnet sich durch dieses Verantwortungsbewusstsein und einen daraus abgeleiteten distinkten Lebensstil aus.

Das sollte man nicht mit Ideologie und Zeigefingerpädagogik verwechseln. Die gibt es auch. Aber mit der Mobilität verhält es sich ähnlich wie mit der Hochkultur: Wer in frühen Jahren ein Instrument lernt, wird später auch die Oper und das Theater besuchen. Kindern eine entsprechende Bildung mit auf den Weg zu geben, ist mit Recht das Bestreben gerade vieler grüner Eltern. Sich umweltfreundlich fortzubewegen, erfordert eine gleichartige kulturelle Reifeleistung.

Natürlich sind auch Grüne verführbar. Für 19€ fliegt auch der grüne Familienvater nach Barcelona. Natürlich fahren sie auch mit dem Auto zur Arbeit, wo der öffentliche Verkehr versagt und nehmen dabei die Pendlerpauschale in Anspruch. Aber sie verlangen eine Besteuerung des Flugverkehrs, damit dieser Billigwahnsinn endlich aufhört, sie erwarten von der Politik die Schaffung von Alternativen zum Auto, die ihnen eine ökologischere Verkehrsmittelwahl gestattet und sie sind für die Streichung der Zersiedelungspauschale.

Zu den „objektiven Bedingungen“ für Mobilität gehört eben auch, das heute 35% mehr Menschen zur Arbeit pendeln müssen als noch 1987. Das sind 35% mehr Menschen, deren Lebensrealität in Widerspruch zu grünen Zielen und Lebensstilpräferenzen geraten ist, weil die Politik keine entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen hat. Das zu ändern, ist der eigentliche Auftrag an eine grüne Bundestagsfraktion. Sie sollte diesen Auftrag schon aus Selbsterhaltungswillen nicht zurückgeben.

Verkehrswende plus

Eine fundamentale Differenz darf nicht über das hohe Maß an Gemeinsamkeiten in der grünen Verkehrspolitik hinwegtäuschen. Schmidt, Hustedt und Kuhn haben eine Debatte losgetreten, die für die Grünen fruchtbar sein wird. Sie müssen sich den Fragen der Bevölkerung stellen, warum sich so wenig im Verkehrssystem geändert hat und wie sie darauf politisch antworten wollen.

Die Antworten von Schmidt und Co sind in der Instrumentierung richtig. Von der Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans über die Besteuerung des Flugverkehrs bis zur Vergünstigung von Bahntickets und zur Fortsetzung der ökologischen Steuerreform verlangen sie eine Politik, die bessere Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität schafft. Sie ergänzen

diesen bekannten Maßnahmenkatalog um soziale und technische Innovationen auf dem Gebiet der Vernetzung der Verkehrsträger und der Ökologisierung des Autos. Der letzte Punkt ist bedeutsam, denn die von Schmidt kritisierte Bahnfixierung der Grünen hat tatsächlich 80% der Verkehrsleistung ausgeklammert.

In der Summe bedeutet das aber nicht die Aufgabe der Verkehrswende, sondern deren Ergänzung um neue Instrumente. Warum ist es in London möglich, eine Citymaut einzuführen, nicht aber in Deutschland? Die britische Hauptstadt hat die Verkehrswende mit dieser simplen Maßnahme erreicht. Der Stau in der City ist weg, der öffentliche Verkehr erlebt fantastische Zuwachsraten, die Umwelt atmet auf.

Die Verkehrswende verlangt den Abbau von Zutrittsbarrieren zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Warum sollte der Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr nicht ausprobiert werden? Mit einer Nahverkehrsabgabe von 200€ jährlich könnten viele Kommunen ihren Bürgerinnen und Bürgern die kostenlose Nutzung eines drastisch ausgebauten ÖPNV-Netzes mit dem Personalausweis ermöglichen und vermutlich Effekte wie in London erzielen. Zumindest die Möglichkeit zur Erhebung einer solchen Abgabe sollte der Bundesgesetzgeber den Kommunen schaffen.

Die Verkehrswende verlangt weiterhin eine korrekte Anlastung externer Kosten auf die Verkehrsträger, sie erfordert endlich eine effektive Förderung des Radverkehrs, und ja, sie verlangt vom größeren Teil der Bevölkerung einen Bewusstseinswandel. Gerade deshalb dürfen Grüne sie nicht aufgeben. Das Bewusstsein bestimmt das Sein. Grüne Verkehrspolitik der Zukunft, das kann nicht heißen, „Nachhaltig auf der Autobahn“, das muss heißen: Verkehrswende Plus!