

Boris Palmer

Wohin geht die Reise?

Grüne Mobilitätspolitik im Konflikt zwischen Freiheit und Verantwortung

Mit ihrer harschen Absage an die Verkehrswende haben Ali Schmidt, Michael Hustedt und Fritz Kuhn im Sommer 2004 eine Neuorientierung der grünen Verkehrspolitik verlangt. Provokativ formulierten sie:

„Die meisten Menschen blockieren das Ziel einer großen Verkehrswende, weil sie Bewegungsfreiheit und Mobilität wirklich wollen. Verkehrsvermeidung als Programm - Reiselust als Handlungsalltag, das ist die Lebenslüge, welche das schlechte Gewissen wegen der ausbleibenden Verkehrswende ausmacht.“

Die drei Autoren verlangten im Kern eine Abkehr von einer Politik, die den Verkehr verteuern, vermiesen und moralisch stigmatisieren will. An deren Stelle sollte eine ökologische Optimierung des Mobilitätssystems durch technische Innovation treten: Grüner Auto fahren mit Biokraftstoff und sparsameren Motoren.

Kurzzeitig führte dies zu einer hitzigen Debatte. Einige Umwelt- und Verkehrspolitiker (u.a. Reinhard Loske, Winfried Kretschmann und der Autor dieses Artikels) stellten sich der Absage an die Verkehrswende entgegen und verlangten ein Festhalten an ökologischer Verantwortung als Imperativ für individuelle Mobilitätsentscheidungen.

Im Zentrum dieses ungelösten Disputs steht ein Wertekonflikt zwischen kollektiver ökologischer Verantwortung und individueller Freiheit. Reicht es aus, die Ressourcen- und Umweltschadensintensität des Verkehrs technisch zu reduzieren? Oder verlangt die ökologische Krise des 21. Jahrhundert individuelle Einschränkungen der Mobilitätswünsche? Ich bin dezidiert der Meinung, dass wir die Menschen nicht aus der ökologischen Verantwortung entlassen können. Global betrachtet übertrifft der Zuwachs der Verkehrsleistung die Fortschritte bei der Ressourcen- und Umweltintensität des Verkehrs deutlich. Der Ölverbrauch, der Klimaschaden, der Flächenverbrauch, die Verlärmung der Landschaft, alle wesentlichen Indikatoren entwickeln sich negativ.

Wir können zur Lösung dieser drängenden Probleme auf technische Innovation nicht verzichten. Aber das allein reicht nicht aus. Wer Lebensqualität in einer begrenzten Lebensspanne durch ein Maximum an Mobilität definiert, überdehnt vorerst die Möglichkeiten der Technik und die Leidensfähigkeit des globalen Ökosystems. Kurzflugreisen auf die Malediven und der Einkaufstrip am Wochenende nach New York sind ohne ökologisches Bewusstsein für mehr Menschen attraktiv, als wir uns leisten können.

Als Leitlinie grüner Verkehrspolitik brauchen wir deshalb einen neuen Konsens über das richtige Verhältnis von Freiheit und Verantwortung. Die technischen Innovationen voranzutreiben ist unstrittig richtig. Wie weit wir darüber hinaus mit ökologisch motivierten Eingriffen in die Freiheit des einzelnen eingreifen, ist neu zu klären.

Einigkeit besteht sicher noch darin, dass die Steuerfreiheit des Flugverkehrs beendet werden muss. Doch wie steht es mit weiteren Erhöhungen der Mineralölsteuer? Ist es sozial verträglich, die Energiepreise so weit zu steigern, bis die Umweltfolgekosten voll abgedeckt sind? Dürfen Preissignale so gesetzt werden, dass umweltschädliches Verhalten prohibitiv verteuert wird? Ist zum die Idee einer Nahverkehrsabgabe als Zwangsumlage für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel wieder opportun? Dürfen wir die verkehrsproduzierenden Neubausiedlungen in den Speckgürteln der Ballungsräume planungsrechtlich verhindern oder ist der Wunsch nach Wohnen im Grünen zu akzeptieren?

Spannende Fragen. Mein Wunsch ist, dass wir uns in der Zukunftsdebatte vom „Magdeburger Fünfmarkstrauma“ lösen und darauf einlassen, das ökologisch Notwendige zu denken.