

Sven Kesselring

Beitrag zur Session I: Zukunftsfähige Mobilität. Vom Technikwechsel zum Mentalitätswechsel?

„Der Klimawandel und das Ende fossiler Ressourcen machen Mobilität zum gesellschaftlichen Problem, denn echte Alternativen fehlen im Verkehr. Mobilität wird teurer oder nur eingeschränkt funktionieren. Wird daher Reisen künftig zum Privileg der Reichen? Stehen wir vor neuen sozialen Konflikten? Oder können demokratische Gesellschaften ihren Bewegungsbedarf minimieren, ‚erneuerbar‘ gestalten oder gar digital substituieren?“

Nachhaltige Mobilität und Verkehr werden ohne grundlegende Innovationen eine schöne aber weithin ferne Utopie bleiben. Aber es fehlt nicht nur an zukunftsfähigen technischen Innovationen, auch wenn diese keineswegs marginal sind. Doch im Vergleich dazu, dass moderne Gesellschaften ihr Verständnis, ihre affektiven und mentalen Beziehungen zur Mobilität, zum Raum, zur physischen Nähe zu anderen grundlegend verändern müssen, im Vergleich dazu sind erfinderische Prozesse der Ingenieurskunst vermutlich relativ einfach. Jene „Stellschraube“, anhand derer wir das Verhalten der Menschen, ihre Mobilität, ihren Konsum, ihren Flächenverbrauch in Richtung Nachhaltigkeit drehen können, bleibt wohl ähnlich unentdeckt wie der Gral den Rittern der Tafelrunde. Natürlich haben Preise eine steuernde Wirkung. Eine City Maut oder eine Umweltzone in den urbanen Zentren sind Schritte in die richtige Richtung. Aber nur, weil sie mit Veränderungen im normative Gerüst, in den Wertsetzungen von Gesellschaften und ihren Verantwortlichen, den Stakeholders, einhergehen. Sie zeigen, dass die urbanen Mobilitätsregime sich nicht nur wandeln müssen, sondern tatsächlich in Veränderung sind.

Ein Beispiel: München, die Weltstadt mit Herz ist eine Landeshauptstadt mit inzwischen 1,4 Millionen Einwohnern; und dort ist man längst nicht mehr weit von einer City Maut entfernt. In einem komplexen Governance-Prozess hat man sich dort seit Mitte der 1990er Jahre darauf verständigt, dass sanftere Instrumente wie Parkraummanagement und die erwähnte Umweltzone ähnlich positive Auswirkungen auf CO₂-Emissionen, Feinstaub und die Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum haben. Und tatsächlich: die Zahlen scheinen das zu bestätigen. Die Bevölkerung in München steigt, der automobile Verkehr ist absolut rückläufig; der Fahrradverkehr hingegen nimmt signifikant zu. Ähnliches, sogar noch viel deutlicher, wird aus Kopenhagen und anderen Europäischen Städten berichtet.

Der Hintergrund für diese erfolgreichen planerischen und politischen Prozesse sind neue Wege in der Planung und in der Beteiligung. Participatory planning nennen das die Engländer und Amerikaner, als deliberative Politik hat es einst Jürgen Habermas bezeichnet und es ist die Rede von advocacy coalitions, new discourse coalitions. Als reflexive Governance prägte der Soziologe Ulrich Beck diesen gesellschaftlichen Wandel. Ökonomen sprechen davon, dass es zu neuen Formen der Allokation von Wissen und Expertise kommt. Man kann auch sagen: in den Städten von heute sitzt eine Koalition der Engagierten zusammen, um die Mobilitätsprobleme zu lösen. In München gab es beispielsweise während der vergangenen 18 Jahre einen wirklich bemerkenswerten Lernerfolg, der das städtische Mobilitätsregime verändert hat. Vielleicht sogar nachhaltig bzw. in Richtung der Nachhaltigkeit von Mobilität und Verkehr. Das, was den Akteuren von politisch rechts bis links, von Automobilklub bis zu grünen Aktivisten, von Verkehrsplanern bis hin zu den Kontrolleuren des Verkehrs und den Automobilherstellern möglich war, das wird teils angegangen oder zumindest ernsthaft diskutiert.

Jüngst hat man sich zusammengefunden, um die Grundlagen für die Münchner Mobilität im Jahr 2050 zu legen.

Aber, um es ganz klar zu sagen, dieses und ähnliches in anderen Städten wird nicht genügen, um eine Stadt wie München mit 1,4 Millionen Menschen auf kleiner Fläche und im internationalen Wettkampf mit anderen potenten Standorten und im Prozess der Zersiedelung auf Dauer nachhaltig zu gestalten. Das reicht nicht, um Städte und Regionen fit zu machen für die postfossile Zukunft.

Eine Koalition derjenigen Akteure im urbanen Raum, die Handlungsfähigkeit besitzen und die gemeinsam ihre Gestaltungsmacht verbessern, gar optimieren können, das sind richtige Schritte und unausweichlich. Für ideologische Grabenkämpfe fehlen schlicht Zeit und Ressourcen.

Daher muss man dringend darüber nachdenken, wie man diese Koalitionen der Handlungsfähigen vorantreibt und damit dem Ideal der nachhaltigen Mobilität näher kommt. Die Mobilität der Zukunft, so meine These, können wir nicht mit einer Koalition - Sie verzeihen mir das bitte und nehmen das nicht persönlich - der „üblichen Verdächtigen“ gestalten. Rationalistische Planung, die allein auf Modellierung und rationale Wahl der Bürger und Verkehrsteilnehmer und auf individuelle Kosten-Nutzen-Kalküle vertraut, muss scheitern. Eine Mobilitätskultur zu verändern, das ist vielleicht das härteste und schwierigste Projekt überhaupt. Das ist eine höchst emotionale Sache, keine allein rationale. Nehmen Sie Stuttgart 21, diesen Clash of Cultures im Herzen der einst konservativen schwäbischen Metropole. Zu allerletzt, soweit würde ich gehen, ging es in diesem Kampf um eine Frage der besseren Planung. Hier ging und geht es noch immer um Identität, um symbolische Fragen der Zugehörigkeit und der Affinität. Hier ging es um städtische aber auch um Planungskultur. Und, vor allem, es geht darum, dass der einst mächtige Konsens der Industriegesellschaft – „höher, schneller, weiter“ – sichtbar zerbrochen ist. Nochmals der Soziologe Ulrich Beck: er hat einmal gesagt, je intensiver wir rationale Prinzipien anwenden, desto mehr an Irrationalität, oder zumindest an scheinbarer Irrationalität, ernten wir. Der dänische Planungstheoretiker Bent Flyvbjerg nennt das salopp: „A good idea with a bad outcome“.

Das gilt es ernst zu nehmen. Und natürlich, weder Beck noch Flyvbjerg - und schon gar nicht ich - haben letzte Antworten auf die Frage, wie denn eine Politik der Irrationalität, der Emotionalität, aussieht. Aber an einem Punkt bin ich mir sicher: wir als Experten sorgen mit dafür, dass sich die Planung nachhaltiger Mobilität von den Lebenswirklichkeiten und den „messy realities“ der Bürgerinnen und Bürger und letztlich unserer eigenen Lebenswirklichkeiten entfernen. Mein Plädoyer ist daher: bei der Planung und Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte müssen wir noch viel radikaler und mutiger werden. Um es auf den Punkt zu bringen: Um beim Technikwechsel den Mentalitätswechsel mit zu vollziehen, um sozial, ökonomisch und ökologisch nachhaltige Mobilitätskulturen Wirklichkeit werden zu lassen brauchen wir neben den Ökonomen, Soziologen und Philosophen, den Ingenieure, den Planern auch die Künstler, die Musiker, die Artisten, Akrobaten und Schriftsteller. Nur so werden wir neu über Mobilität nachdenken und verstehen, was Mobilität ist und in Zukunft sein soll. So kommen wir von den Koalitionen der Machbarkeit zu den neuen Koalitionen der realistischen Utopien.