Die Mobilitätswende : eine radikale Umweltbewegung tut not

Autor(en): **Ringger, Beat**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Widerspruch : Beiträge zu sozialistischer Politik**

Band (Jahr): **28 (2008)**

Heft 54

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-651859

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Beat Ringger

Die Mobilitätswende

Eine radikale Umweltbewegung tut not

Der vierte Bericht *des Intergovernmental Panel on Climate Change IPCC* vom Februar 2007 warnt vor einer Verschärfung und Beschleunigung des Klimawandels. Die Sorge um das Klima müsste dazu führen, dass der Treibstoffverbrauch konsequent reduziert wird. Stattdessen wird die Produktion von Agrotreibstoffen forciert, was mit ein Grund ist für die Explosion der Nahrungsmittelpreise, welche Millionen Menschen in den Hunger treibt. Wenige Monate nach der Veröffentlichung des IPCC-Berichts schob die Schweizer Regierung die Einführung einer CO_2-Abgabe auf Treibstoffe erneut auf die lange Bank, obwohl die Gesetzeslage dies eigentlich gar nicht mehr zugelassen hätte. Eine solche Praxis müsste ernsthafte Proteste auslösen und liesse erwarten, dass die grünen Parteien radikalere Forderungen stellten. Doch das Gegenteil ist der Fall: Die Grünen rücken nach rechts und verlieren an sachpolitischem Einfluss. In Hamburg kommt es erstmals zu einer grün-schwarzen Regierungskoalition. In der Schweiz erzielen die Grünliberalen – eine Rechtsabspaltung der Grünen Partei – an Wahlen markante Erfolge. Dies wiederum führt innerhalb der Grünen Partei zu Stimmen, man müsse die Politik vermehrt auf die Mittelschichten ausrichten und den „Modernitätsbonus" verteidigen.

Die erste globale Umweltbewegung der 70er bis 90er Jahre hat aufgehört zu existieren. Ohne den Druck der Strasse sind die Grünen in den Sog institutioneller Politik und neoliberaler Dominanz geraten. Die Welt benötigt daher eine zweite Umweltbewegung, damit die derzeitige Lähmung aufgebrochen wird. In einem Rückblick auf die letzten dreissig Jahre versuche ich herauszuarbeiten, an welche Grenzen die erste Ökologiebewegung gestossen ist und was daraus zu lernen ist. Ich tue dies vor dem Hintergrund der Mobilitätsfrage und der Erfahrungen, die wir mit der sogenannten Verkehrshalbierungsinitiative von „umverkehR" gemacht haben.

umverkehR und der Kollaps der Umweltbewegung

Die umverkehR-Volksinitiative kam im März 2000 zur Abstimmung. Sie forderte, dass das Volumen des individuellen motorisierten Strassenverkehrs innerhalb von zehn Jahren auf die Hälfte reduziert wird. umverkehR war und ist eine BürgerInnenbewegung*, unabhängig von Parteien und etablierten Umwelt-NGOs. Die Organisation stützt sich einzig auf das Engagement ihrer AktivistInnen. Zur Überraschung der etablierten Umweltorganisationen gelang es der Gruppierung, aus eigenen Kräften 108'000 gültige Unterschriften für das radikale Anliegen zu sammeln und

1.2 Mio Fr. Spendengelder für die Abstimmungskampagne zusammenzubringen. Die Organisation strebte eine Mobilitätswende an, die dem Kriterium der Nachhaltigkeit zum Durchbruch verhelfen sollte. Dies trug ihr viel Zustimmung ein: Dutzende von prominenten WissenschafterInnen und Kulturschaffenden unterstützten das Anliegen, etwa Denis Meadows, Mitbegründer des Club of Rome, Harmut Grassl, einer der führenden Klimaforscher, Kulturschaffende wie Pipilotti Rist oder Jehudi Menuhin, und auch Anthony Giddens. Die Grünen, die Sozialdemokratische Partei und die Evangelische Volkspartei beschlossen die Ja-Parole. Doch gegen Schluss der Abstimmungskampagne brach die Mobilisierungsdynamik ein. Die breiten Bevölkerungsschichten wurden vom politischen Diskurs rund um die Initiative nicht erfasst. Waren im Vorfeld der Initiative noch beachtenswerte 33 Prozent Ja-Stimmen vorausgesagt worden, erhielt sie schliesslich 21.5 Prozent Zustimmung.

Im Rückblick betrachtet wird deutlich, was die umverkehR-AktivistInnen damals schon spürten, aber mit ihrem Engagement zu überwinden versuchten: Die Umweltbewegung war erschöpft. Das Netz von Mobilisierungen, Debatten, Bioläden und Alternativbetrieben war weitgehend zerfallen. Die AktivistInnen der 80er und 90er Jahre hatten resigniert oder waren zu professionellen Umweltlobbyisten mutiert. Die breiten Bevölkerungsschichten waren durch die endlos kontroversen Debatten und die politischen Blockierungen abgestumpft und hatten sich vom Umweltthema abgewendet. Dies wurde wenige Monate später vollends deutlich: Im September 2000 erlitten drei energiepolitische Initiativen, die Lenkungsabgaben auf dem Energiekonsum forderten und im Parlament teilweise auch Unterstützung von bürgerlicher Seite erhalten hatten, an der Urne Schiffbruch. Ausschlaggebend für das Scheitern war eine millionenschwere Nein-Kampagne des Arbeitgeberdachverbandes Economiesuisse. Und ein Jahr nach dem umverkehR-Urnengang erreichte eine gemässigte Initiative des grünen Verkehrsclubs VCS für Tempo 30 in Quartieren noch weniger Stimmenanteile als die Halbierungsinitiative (20.9 Prozent).

Das Umweltthema wird neoliberal besetzt

umverkehR kann als Ausläufer der globalen Umweltbewegung verstanden werden, die bereits in den 60er Jahren eingesetzt und sich in den folgenden Jahren in Opposition zu Atomkraftwerken bündelte. Noch Ende der 70er Jahre galt diese Bewegung dem bürgerlichen Mainstream als sektiererisch, rückwärtsgewandt oder kommunistisch unterwandert. Doch dann schaffen es deren Anliegen bis in die Topagenda der institutionellen Politik. Eine Serie von Katastrophen in Harrisburg (1979), Bhopal (1984), Tschernobyl (1986) und Schweizerhalle (1986) sowie die sichtbaren Folgen des Waldsterbens (1984 erschien in Deutschland der erste Waldschadensbericht) verliehen der Umweltthematik enormen Auftrieb. Mitte der 80er

Jahre sah sich das bürgerliche Lager gezwungen, umfassend zu reagieren. Es galt zu verhindern, dass die Umweltbewegung zu einer ernsthaften Bedrohung für die Macht der Konzerne und für die neoliberale Deregulierungspolitik würde. Nach anfänglichen Orientierungsschwierigkeiten bildete der bürgerliche Mainstream ein erstaunlich kohärentes Set von Massnahmen und Ideologien aus, um die Umweltthematik in kapitalismusverträgliche Bahnen zu lenken. Dabei kam ihm zweifellos der damalige Aufschwung des Neoliberalismus entgegen, der es wesentlich erleichterte, den Umweltdiskurs auf Marktkonformität zu trimmen. Im Ergebnis fand eine Neoliberalisierung der Umweltthematik statt.

In diesem Prozess lassen sich zwei Phasen unterscheiden: die Phase der Eindämmung und jene der Rückeroberung des Terrains. In der ersten Phase ging es darum, den Schwung der Umweltbewegung aufzufangen. In den meisten Ländern wurde der Ausbau der AKW gestoppt, es kam zum Verzicht auf geplante oder sogar zur Stilllegung gebauter Anlagen. Damit wurde das zentrale mobilisierende Element der Umweltbewegungen eliminiert. Im Hinblick auf Luftschadstoffe und sauren Regen wurden zwei technische Lösungen vorangetrieben, um die Lage zu entschärfen. Dank klarer, harter und zeitlich ehrgeiziger Vorschriften und Verbote liessen sich rasche Verbesserungen erzielen: Die obligatorische Einführung des Katalysators für Automobile, die vollständige Entschwefelung des Heizöls sowie die Durchsetzung von Qualitätsvorschriften für Heizanlagen führten zu raschen Entlastungen. Die akuten Ursachen des Waldsterbens und der Luftverschmutzung in Ballungsgebieten wurden effizient zurückgedrängt. So konnten die Stickoxid-Werte in der Schweiz im Zeitraum von 1985 bis 1995 halbiert werden, und sie sanken danach weiter ab. Der bürgerliche Diskurs folgerte daraus, dass technische Lösungen ausreichend seien, um die Umweltprobleme in den Griff zu bekommen. Weitergehende Massnahmen, etwa der Ersatz eines Grossteils des motorisierten Privatverkehrs durch Öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr oder die konsequent auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Regulierung der Produkten und Produktionsabläufen, seien unnötig und würden die Wirtschaft über Gebühr schädigen. Im nachhinein kann man mit Verwunderung feststellen, wie damals Verbote und Vorschriften als „technische Lösung" durchgingen.

Damit war die Lage zunächst einmal entschärft. Nun ging es für die bürgerlichen Kräfte in einer zweiten Phase darum, das Terrain zurückzuerobern und die genuinen Inhalte der Umweltbewegungen einer bürgerlich-kapitalistischen Politik unterzuordnen. Zu diesem Zweck wurde der Diskurs verschoben. Die zentrale Gegenüberstellung lautete nun nicht mehr „Technik" gegen „Strukturänderung", sondern „marktwirtschaftliche Instrumente" gegen „Verbote und Zwang". Letztere wurden – obwohl eben gerade noch äusserst erfolgreich angewandt – als freiheitsfeindlich diffamiert. Die Ausrichtung auf Marktmechanismen diente nicht nur der Abwehr von weiteren Regulierungen. Sie erlaubte es auch, die Verantwortung der

KonsumentInnen zu betonen und von der zentralen Rolle der Produzenten abzulenken. Gleichzeitig wurden marktkonforme Betätigungsfelder gefördert, die einen beträchtlichen Teil der Umwelt-Bewegungen absorbierten. Viele Umwelt-Engagierte verlegten ihre Energien darauf, sich als Anbieter umweltfreundlicher Produkte und Dienstleistungen zu engagieren, so etwa in der Förderung neuer Technologien und Verfahren der Energiegewinnung oder in der Einführung von giftfreien Produkten und Nahrungsmitteln. So sinnvoll dies ist, es trug im vorherrschenden Kontext zusätzlich zu einer Entpolitisierung der Umweltbewegung bei. Zudem gelang es, umweltschonende Produkte als Nischenmärkte zu positionieren, in denen die KonsumentInnen für ihre gesellschafts- und umwelterhaltende Gesinnung deutliche Aufpreise zu zahlen hatten (und haben). Diese Verschiebung des Praxisfeldes und des Diskurses verlief insgesamt äusserst erfolgreich.

Aus Sicht des Bürgertums war damit die Hauptarbeit getan. Ein wachsender Teil der Grünen setzte nun ebenfalls auf die Marktkräfte, die alles richten würden, sobald die „externen Effekte internalisiert" seien. Die Unterordnung unter die „Marktkräfte" führte jedoch dazu, dass die Durchsetzung technischer Neuerungen weit unter dem erforderlichen Niveau blieb, und all die Potentiale, die durch die Kombination technischer Innovationen mit einem strukturellen Umbau und verbindlichen Vorschriften hätten erreicht werden können, wurden verspielt. Der damals vielzitierte Faktor Vier, d.h. die Idee, dank konsequenter technischer und organisatorischer Innovationen doppelten Wohlstand mit halbiertem Naturverbrauch zu verbinden, benannte zumindest näherungsweise die möglichen und auch erforderlichen Dimensionen (Weizsäcker et al. 1996). Doch der Faktor Vier ist heute aus den Debatten weitgehend verschwunden.

Die neoliberale Wende in der Umweltpolitik wurde in der Schweiz besonders radikal vollzogen. Von Mitte der 80er bis Mitte der 90er Jahre galt die Eidgenossenschaft zurecht als umweltpolitisch fortschrittlichstes Land der Welt. Doch das Schweizer Bürgertum ist stark geprägt von den Interessen einiger weniger, global operierender Grosskonzerne und Finanzinstitute, die der Binnenentwicklung des Schweizer Wirtschafts- und Lebensraums verhältnismässig wenig Bedeutung beimessen. Banken, Versicherungen und andere Finanzmarkt-Akteure sind in hohem Masse an tiefen Steuern interessiert, weil sie dadurch einen bedeutsamen Konkurrenzvorteil erzielen. Deshalb wird in der Schweiz jede staatliche Abgabe besonders heftig bekämpft, selbst dann, wenn sie nur bescheidene Ausmasse annimmt oder gar staatsquotenneutral angelegt ist wie der Ökobonus. Das ist auch der Hintergrund, weshalb der Wirtschaftsdachverband Economiesuisse im Sommer 2000 mit der erwähnten millionenschweren Abstimmungskampagne die marktwirtschaftlich ausgerichteten Energieinitiativen erfolgreich bekämpfte.

Individuelle Verhaltensänderungen können im Einzelfall durchaus ein wichtiger Angelpunkt für eine erfolgreiche Umweltentlastung sein. Etwa im Bereich Recycling: Sind Sammelprozesse erst einmal etabliert, dann summieren sich individuelle Entscheidungen zu einem Gesamteffekt, der sich sukzessive steigern lässt. Recycling-Raten erreichen denn auch Traumwerte von bis zu 90 Prozent (Altglas). Im Mobilitätsbereich hingegen sind individuelle Verhaltensänderungen – insbesondere der Umstieg vom Auto auf den Öffentlichen Verkehr – vollkommen wirkungslos und können sogar kontraproduktiv wirken, wenn sie nicht durch konsequente strukturelle Massnahmen begleitet sind. Angenommen, 20 Prozent der Autofahrenden wechseln für den Grossteil ihrer Fahrten auf den Öffentlichen Verkehr. Dies dürfte in etwa in der Grössenordnung dessen liegen, was sich in der zweiten Hälfte der 80er Jahre an Mobilitätsverlagerungen in der Schweiz getan hat. In der Folge würde dann der Strassenverkehr flüssiger, was die verbliebenen 80 Prozent Autofahrenden dazu veranlasst, deutlich mehr zu fahren. Dadurch werden die Umweltbemühungen der 20 Prozent UmsteigerInnen zunichte gemacht.

Tatsächlich hat das Volumen des motorisierten Strassenverkehrs nie abgenommen, auch nicht in den umweltpolitisch bewegtesten Jahren 1985 bis 1990. Wegen der Umsteigeeffekte muss eben heute der Öffentliche Verkehr ausgebaut werden, um die Mobilitätsbedürfnisse der UmsteigerInnen zu decken. Im Ergebnis nimmt deshalb die Gesamtmobilität zu. Dieser Effekt wird verstärkt und verstetigt: Je mobiler die Leute sind, umso mehr werden Arbeits-, Einkaufs-, Vergnügungs- und Erholungszentren räumlich auseinandergezogen. Ein gut ausgebautes S-Bahn-Netz schafft neue Siedlungsräume und Gewerbezonen. Gleichzeitig tritt ein psychologisch negativer, demotivierender Effekt ein: Wer aus Umweltgründen aufs Autofahren verzichtet, fühlt sich geprellt. So entsteht umgehend „Bedarf" an neuen Strassenkapazitäten.

Ganz anders die Wirkung, wenn Strassenkapazitäten zurückgenommen werden. Dazu gibt es eine Reihe von Erfahrungen, etwa im Zusammenhang mit Brückensperrungen, Tunnelsanierungen und der Schaffung autofreier Innenstadt-Zonen. Die VerkehrsplanerInnen erwarten in solchen Fällen jeweils eine markante Zunahme von Staus, was jedoch zum allgemeinen Erstaunen in aller Regel nicht eintritt. Der Rückbau von Strassenkapazitäten löst nämlich Verhaltensänderungen aus, beispielsweise Umsteigeeffekte oder die Bildung von Mitfahrgemeinschaften. Diesmal allerdings werden diese Effekte nicht zunichte gemacht. Als einer der ersten hat der Wiener Verkehrsexperte Hermann Knoflacher solche Prozesse beobachtet und beschrieben. Dasselbe Phänomen konnte etwa in Zürich anlässlich der Sanierung des Schöneichtunnels (ein wichtiger Tunnel, der den Norden der Stadt mit dem Zentrum verbindet) in den Jahren 2001 und 2002 beobachtet werden (Tages-Anzeiger, 10. März 2001).

Eine Politik der individuellen Verhaltensänderungen, die nicht von strukturellen Massnahmen begleitet ist, kann also konträre Wirkungen zeitigen. Dasselbe gilt für die freiwillige Förderung umweltschonender Automobiltechnologien, wie sie in der Schweiz als Alternative zur Einführung einer CO_2-Abgabe seit Jahren praktiziert wird mit dem Ziel, den Benzinverbrauch von Neuwagen zu senken. Zwar sind die Motoren tatsächlich effizienter geworden. Da die Autohersteller jedoch möglichst viel verdienen wollen, werden enorme Mittel in Ausstattung, Grösse und Leistungsfähigkeit der Automobile gepumpt – mit dem Effekt, dass die Effizienzsteigerungen durch das wachsende Gewicht der Automobile bei den Motoren aufgehoben werden.

Aus diesen und weiteren Gründen (erwähnt sei z. B. die Zunahme des Flug- und Güterverkehrs) hat sich die Problemlage hinsichtlich der Mobilität in den letzten Jahren nicht entspannt, sondern massiv verschärft. Hätten die entwickelten Länder des Nordens in den letzten zwanzig Jahren eine konsequent nachhaltige Verkehrspolitik betrieben, dann sähen sich Indien und China heute mit dem Vorbild einer umweltverträglichen Mobilität konfrontiert. Nun aber drängen beide Länder mit Wucht in Richtung eines ebenso autophilen Mobiltitätswahns, wie er in den entwickelten Industrieländern immer noch herrscht.

Eine wirkungsvolle Mobilitätswende einleiten

Kein anderer Wirtschafts- und Lebensbereich bindet vergleichbar hohe Ressourcen an sich wie die Mobilitätsbranche. Die gegenwärtige Auto-Mobilität korrespondiert mit einer gigantischen Energie- und Materialschlacht. Um die 1.6 Personen zu bewegen, die sich im Schnitt in der Schweiz in einem Auto befinden, werden 1.5 Tonnen Material mitbewegt (so viel wiegt ein durchschnittlicher PWs). Das Gesamtgewicht aller in der Schweiz zugelassenen 3.9 Millionen PW beträgt 5.84 Milliarden Tonnen. Dieses Gewicht wird jeden Tag während durchschnittlich rund einer Stunde durch die Gegend gefahren Trotz aller Effizienzsteigerungen ist der Automotor immer noch eine Verschwendungsmaschine und kommt über einen durchschnittlichen Wirkungsrad von 15 Prozent nicht hinaus. Die Autobranche dominiert den Verkehr nicht nur in der Schweiz, sondern weltweit. Nimmt man die Finanzbranche aus, dann sind gemäss der Global-500-Liste des US-amerikanischen Wirtschaftsmagazins Fortune im Jahr 2007 neun der zehn umsatzstärksten Weltkonzerne (ohne Finanzbranche) im Auto- oder Erdölgeschäft tätig. Auf der Liste des deutschen Handelsblattes tauchen unter den 50 weltweit umsatzstärksten Konzernen 13 Erdöl- und 10 Autofirmen auf (ebenfalls ohne Finanzbranche).

Jede ernsthaft konzipierte Politik der Nachhaltigkeit muss eine radikale Mobilitätswende beinhalten. Schadstoffausstoss und Ressourcenverbrauch müssen drastisch gesenkt werden. Diese Wende kann nur mit einem

Mix von Massnahmen gelingen. Genau dies war – bezogen auf den motorisierten Strassenverkehr – die Kernidee der Verkehrshalbierungs-Initiative. Die umverkehR-InitiantInnen schlugen ein Massnahmenpaket von zwölf aufeinander abgestimmten Massnahmen vor. Diese wurden in einer Studie des Bundes als „kohärentes Konzept" beurteilt, das „grundsätzlich flexibel dosiert und stufenweise und modular umgesetzt werden kann" und „zweckmässig" sei (Dienst für Gesamtverkehrsfragen, 1997).

Zu den zentralen vorgeschlagenen Massnahmen gehörten die Rückbindung der Strassenkapazitäten in Städten und Erholungsgebieten. Ein Teil der städtischen Verkehrsflächen, die heute dem MIV zur Verfügung stehen, sollten für FussgängerInnen, Langsamverkehr und ÖV ausgeschieden werden. An prominenter Stelle stand auch die Einführung des Ökobonus: Der Benzinpreis wird deutlich erhöht, die Mehreinnahmen werden der Bevölkerung pro Kopf zurückerstattet. Wer viel fährt, wird per Saldo zur Kasse gebeten; wer wenig fährt, erhält eine finanzielle Entschädigung. Zum umverkehR-Massnahmenpaket gehörten im übrigen ein massvoller Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und die Einführung eines deutlich vergünstigten ÖV-Generalabonnements, die konsequente Förderung von Fahrradverkehr, ökologischen Leichtmobilen und Car-Sharing sowie vier autofreie Sonntage. Technische Massnahmen bei der verbleibenden Autoflotte waren zwar nicht Teil der Initiative, müssten aber begleitend mit klaren Vorschriften erwirkt werden: Nach einer kurzen Übergangszeit werden nur noch Autos zugelassen, die maximal 5 Liter Benzin auf 100 km verbrauchen; nach einer weiteren Übergangszeit wird die Limite auf 3.5 Liter gesenkt.

Gemäss der erwähnten Studie des Bundes würden die von umverkehR vorgeschlagenen Massnahmen innerhalb von zehn Jahren eine Senkung der motorisierten Strassenverkehrs um 16 bis 40 Prozent ermöglichen; dies käme zweifellos der von der Initiative angestrebten Wende gleich. Es ist dabei jedoch nicht nur wichtig, soziotechnisch schlüssige Massnahmen vorzuschlagen. Von ebenso grosser Bedeutung ist es, dass der nachhaltige Umbau des Verkehrs zu einer kollektiven politischen Erfahrung wird. Individuelle Verhaltensänderungen werden – weil sie in den Rahmen eines gesellschaftlichen Umbaus eingebettet sind – als Teilnahme an einem zielgerichteten und wirksamen kollektiven Prozess erlebt. Doch vor solchen Erfahrungen schreckt das Bürgertum instinktiv zurück. Denn dann wäre es nicht mehr der Markt, der das Geschehen regelt, sondern die Politik, nicht mehr die Konsumentinnen und Konsumenten, sondern die Bürgerinnen und Bürger.

Die Renaissance einer neuen Umweltbewegung ist notwendig

Ohne die Renaissance einer Umweltbewegung, die auch mit den Mitteln direkter Aktionen neue Durchsetzungskraft erreicht, bleiben wir an die institutionelle Politik und an die Erfordernisse der Kapitalakkumulation

gefesselt. Blockaden, Streiks, Geländebesetzungen, Boykottbewegungen und so weiter müssen die Kraft erzeugen, mit der auf die Rechtswende in der institutionellen Politik wirksam reagiert werden kann. Doch unter welchen Voraussetzungen kann eine solche neue Bewegung entstehen? Eine verbreitete Auffassung besagt, es brauche dazu den nötigen Leidensdruck. Es gibt jedoch keine Kausalität zwischen Leiden und entsprechendem politischen Handeln. Sozialkritische, emanzipatorische Bewegungen folgen andern Mustern und sind zudem nur schwer voraussehbar. Zwar ist die unmittelbare Betroffenheit ein wichtiges Motiv für Widerstand. Doch für eine Ausweitung von lokalen Widerstands-Aktivitäten zu einer umfassenden Bewegung reicht Betroffenheit nicht aus. Es braucht zusätzlich die politische Autonomie, die es erlaubt, den vorherrschenden Argumentationen Alternativen entgegenzusetzen. Deswegen muss sich eine erneuerte Umweltbewegung radikal von einer marktwirtschaftlichen Orientierung verabschieden, wenn sie Erfolge erzielen will.

Auf der Ebene der Massnahmen heisst das: Es ist weitaus einfacher und effizienter, die Produzenten in die Pflicht zu nehmen, als den Lösungsweg über marktwirtschaftliche Instrumente einzuschlagen. Verantwortung und Handlungsmacht müssen übereinstimmen. Ein Abschieben der Verantwortung auf die KonsumentInnen ist fatal und irreführend. Diejenigen, die produzieren, können am raschesten handeln. Sie tun es in der Regel nicht freiwillig: Vorschriften und Verbote müssen rehabilitiert werden. Es gibt keinen vernünftigen Grund, weshalb die Produktion von energie-ineffizienten, umweltbelastenden Gütern zulässig sein soll, wenn technische Alternativen bereitstehen. Lenkungsabgaben sind nur als subsidiäre Massnahmen sinnvoll. Erst im Verbund mit Regulierungen und Strukturmassnahmen können sie starke Wirkungen entfalten.

Blockiert Umweltschutz die freie Wahl des Lebensstils? Die Diversität von Lebensstilen sollte nicht davon abhängen, dass umweltzerstörerische Varianten zur Wahl stehen. Diversität lässt sich auch unter Bedingungen erreichen, die die Erhaltung der Lebensräume sichern. Priorität hat das gemeinsame Abwenden von katastrophalen Entwicklungen. Dass sich dabei das Alltagsverhalten ändern muss, ist klar. Das aber hat mit „Lebensstil" überhaupt nichts zu tun. Ebenso zu verabschieden ist die Vorstellung, wirksamer Umweltschutz lasse sich nur durch marktwirtschaftliche Anreizsysteme erreichen. Die Vermarktung des Umweltschutzes entspricht dem Interesse des Kapitals, sämtliche gesellschaftlichen Bereiche der Kapitalverwertung zugänglich zu machen. Um wirkungsvollen Umweltschutz geht es dabei höchstens am Rande. Der Ablasshandel mit Umweltzertifikaten ist dafür ein beredtes Beispiel. Ebenso ins Reich der Illusionen gehören die Ansätze, über die Finanzmärkte ernsthafte Wirkungen zu erzielen. Solange Kapital im Überfluss vorhanden ist – und ein solcher Überfluss gehört zu den Grundmerkmalen der gegenwärtigen Phase des Kapitalismus –, so lange lassen sich mit Umweltfonds und ähnlichen In-

strumenten keine nennenswerten Wirkungen erzielen. Jedes Vorhaben wird genügend Kapital anziehen, sofern es gewinnversprechend ist, sei es ökologisch noch so bedenklich. Nicht zuletzt geht es auch darum, der Einschränkung nachhaltiger und ökologischer Produkte ein Ende zu bereiten. Umweltbelastende Güter müssen durchgängig durch verträgliche Güter ersetzt werden.

Die steigenden Lebensmittelpreise und die Verschärfung der Welternährungskrise schaffen ein unmittelbares Junktim zwischen der sozialen und der ökologischen Frage. Wir können nicht zulassen, dass Millionen von Menschen verhungern, damit Agrobusiness und Finanzmärkte ihre Gewinne optimieren können und so Formen der Mobilität perpetuiert werden, die in keinerlei Hinsicht nachhaltig sind. Sollte es nicht gelingen, die Hungerkrisen zu verhindern, wird dies weltweit zu einer weiteren Schwächung der Menschenrechte und zu einer Entwertung menschlichen Lebens führen. Ein mörderischer Zynismus wird sich dann durchsetzen, von dem alle Lebensverhältnisse und Länder erfasst werden könnten.

Die Forderung nach einer Mobilitätswende ist deshalb mit der Forderung nach einer neuen Welt-Ernährungspolitik zu verknüpfen. Wie dies beispielsweise konkret der Fall ist in den Forderungen nach einem Verzicht auf die Herstellung von Agrotreibstoffen, nach der Abschaffung von Patenten auf Saatgut und landwirtschaftlichen Produkten, nach der Einführung einer globalen Kerosensteuer, nach der Ausrichtung der Landwirtschaft an den vitalen Bedürfnissen der Bevölkerung vor Ort. Die globalisierungskritische Bewegung könnte zum Motor und Bezugspunkt einer solchen Bewegung werden. Die Welt-Sozialforen müssten sich von der selbstauferlegten Enthaltsamkeit gegenüber konkreten Forderungen lösen, um die Verbindung globaler Antworten mit regionalen Bewegungen zu fördern und Anstösse für die Renaissance einer Umweltbewegung zu geben, die sich gleichermassen gegen Hunger und gegen die Zerstörung der natürlichen Lebensgrundlagen wendet.

* Für eine Verkehrswende in den Städten: umverkehR lanciert im Jahr 2008 in den Städten Basel, Zürich, Luzern, St. Gallen und Winterthur parallele städtische Volksinitiativen, die eine Steigerung des Verkehrsanteils von FussgängerInnen, Fahrrad und Öffentlichem Verkehr um 10 Prozent fordern. In Genf soll ebenfalls eine Initiative lanciert werden, deren Inhalt noch erarbeitet wird. Die Ausrichtung auf die Städte hat den Vorteil, sich an die durch den Verkehr am meisten geplagte Bevölkerung richten zu können. Allerdings sind die Handlungsspielräume der Städte in der Verkehrspolitik beschränkt, weshalb sich nur relativ bescheidene Ziele formulieren lassen. Dennoch bieten die umverkehR-Initiativen eine konkrete Gelegenheit, die Mobilitätsdebatte wieder zu beleben. Mehr Informationen unter: www.umverkehr.ch.

Dienst für Gesamtverkehrsfragen GS EVED, 1997: Reduktionspotentiale beim motorisierten Strassenverkehr. Grundlagenbericht zur Verkehrshalbierungsinitiative. Bern
Landert, Fargo, Davath und Partner, 2000: Expertise zum Verkehrsverhalten der Schweizer Wohnbevölkerung. Zürich
Guggenbühl, Hanspeter, 2007: Der mobile Leerlauf. WOZ vom 26.7. Zürich
Knoflacher, Hermann, 2001: Stehzeuge – Fahrzeuge: Der Stau ist kein Verkehrsproblem. Wien/Köln
Ringger, Beat (Hg), 2008: Zukunft der Demokratie. Das postkapitalistische Projekt. Zürich
Tages-Anzeiger, 2001: 13'000 Autos weniger. 10.3.2001, Zürich
umverkehR, 1997: Schlank, sanft, nachhaltig. Zwölf Massnahmen zur Verkehrshalbierung. Zürich
Weizsäcker, Ernst Ulrich v./ Lovins Amory B. / Lovins L. H., 1996: Faktor vier. Doppelter Wohlstand – halbierter Naturverbrauch. München
Wolf, Winfried, 2007: Verkehr – Umwelt – Klima. Die Globalisierung des Tempowahns. Wien
WWF et al., 1996: Auf zu grossem Fuss. Zahlen und Ziele für eine zukunftsfähige Schweiz. Zürich

Buchhandlung am Helvetiaplatz
Stauffacherstrasse 60
8026 Zürich 4
Telefon 044 241 42 32
Telefax 044 291 07 25
www.helvetiabuch.ch
info@helvetiabuch.ch

Politik und Literatur
von > Autonomie
bis > Zwangsneurose