

Fazit

Im Jahr 2020 gingen die CO₂-Emissionen Corona-bedingt erstmals deutlich zurück (vgl. Friedlingstein et al. 2020). Doch wie schon nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise 2010 ist auch im Zuge der wirtschaftlichen Erholung nach der Corona-Pandemie ein sprunghafter Wiederanstieg der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor zu erwarten. Wenn der Zwang der Pandemie nicht von einem verkehrspolitischen Gestaltungswillen abgelöst wird, wird sich die hier skizzierte Verkehrsentwicklung fortsetzen. Den wesentlichen Anteil am Wachstum der Klimagase hat dann weiterhin der Verkehrssektor und der verkehrspolitische Anspruch sowie die tatsächliche Verkehrsentwicklung klaffen weiter auseinander – mehr noch, sie verlaufen diametral entgegengesetzt. Statt der angestrebten Senkung der CO₂-Emission steigt sie, statt einer Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene nimmt der Straßengüterverkehr zu und auch der Flächenverbrauch kann nicht in dem Maße reduziert werden, wie ursprünglich geplant wurde. Die Zersiedlung im suburbanen Raum setzt sich weiter fort und zieht entsprechenden Autoverkehr nach sich. Eine integrierte Verkehrspolitik und -planung, die Raum-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung systematisch zusammendenkt, ist nach wie vor nicht erkennbar.

Auf diese verkehrspolitische Negativbilanz reagiert die Bundesregierung bisher mit einer abgeschwächten Nachhaltigkeitsstrategie, in der der Verkehr weitgehend ausgespart bleibt bzw. Zielkriterien, wie man sie in einer Strategie erwartet, für den Verkehr nicht angegeben werden (vgl. Bundesregierung 2016). Es entsteht der Eindruck, als hätte die deutsche Politik den Anspruch aufgegeben, die Verkehrsentwicklung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklungsstrategie zu gestalten. Sowohl Deutschland wie die Europäische Union verfolgen stattdessen eine End-of-pipe-Strategie, die sich darauf beschränkt, die negativen Effekte der vermeintlich naturwüchsigen Verkehrsentwicklung durch technische Innovationen möglichst gering zu halten. Die für eine er-

folgreiche Nachhaltigkeitsstrategie im Verkehrssektor notwendigen sozialen Innovationen hingegen, die mit Verhaltensänderungen verbunden sind und auf eine Verkehrsvermeidung zielen, werden weitgehend negiert. Hier gerät die Verkehrspolitik, indem sie das Wachstumsparadigma infrage stellt, an systemische Grenzen, die sich aus dem engen Wirkgefüge von Wirtschafts- und Verkehrswachstum ergeben.

Die Verkehrspolitik fürchtet sich vor den Konsequenzen der eigenen Ansprüche. Sie weiß, ohne es sich einzugestehen, dass es tiefgreifender gesellschaftlicher Veränderungen bedarf, um die selbstgesteckten Ziele einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu erreichen. Sie weiß aber auch, dass dies politische Kämpfe erfordert, die die bestehenden Macht- und Herrschaftsverhältnisse grundlegend infrage stellen. Das verkehrspolitische Herrschaftszentrum – die deutsche Automobilindustrie – müsste entmachtet werden. Das erscheint heute ebenso unvorstellbar wie noch vor wenigen Jahren die Entmachtung der vier großen Energiekonzerne. Und ebenso wie die Energiewende nicht von dem Oligopol der Energiekonzerne ausging, wird auch die Verkehrswende nicht durch die etablierte Verkehrswirtschaft vorangetrieben werden. Das Dilemma besteht aktuell noch darin, dass die Politik einen Teil des Machtkartells mit der Automobilindustrie und den Gewerkschaften bildet. Wie zuvor bei der Energiepolitik stellt sich auch bei der Verkehrspolitik die Frage, wie sie vom Teil des Problems zum Teil der Lösung werden kann.

Während die aktuelle verkehrspolitische Situation im doppelten Wortsinn ›verfahren‹ erscheint, macht das Beispiel der Energiewende Mut, auch wenn sie weiterhin politisch umkämpft bleibt (vgl. Kemfert 2017). Es zeigt, dass beharrliches politisches Engagement durch zivilgesellschaftliche Akteure, abseits der etablierten Politik, verkrustete Machtstrukturen aufbrechen kann. Dabei besteht die zentrale verkehrspolitische Herausforderung in einer sozialen Innovation, die auf den Bruch mit dem Wachstumsparadigma im Verkehrssektor gerichtet ist. Ohne eine gesellschaftliche Transformation, die eine Entkopplung der Verkehrsentwicklung vom Wirtschaftswachstum ermöglicht, wird es keine nachhaltige Verkehrsentwicklung geben. Vieles deutet darauf hin, dass eine menschengerechte Verkehrsentwicklung auf Basis der kapitalistischen Produktionsweise nicht möglich ist (vgl. Mason 2016). Diese Einsicht bildet die notwendige Voraussetzung für eine gesellschaftliche Auseinandersetzung über die Frage, wie wir unser Leben und Arbeiten zukünftig neu gestalten wollen.