

## **Rede Jochen Flasbarth im Forum Mobilität, Auftaktveranstaltung des Rates für Nachhaltige Entwicklung am 28.9.01 in Berlin**

Sehr geehrte Damen und Herrn,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

namens der AG Mobilität des Nachhaltigkeitsrates begrüße ich Sie sehr herzlich zu diesem Workshop, mit dem wir die Arbeit des Nachhaltigkeitsrates im Bereich Mobilität präsentieren und mit Ihnen beraten möchten.

Sicherlich ist es nützlich, wenn ich Ihnen zunächst einmal einige Grundinformationen gebe, wie wir unsere Arbeit organisiert haben: Der Rat hat entsprechend den Themenschwerpunkten Energie/Klima, Landwirtschaft/Ernährung /Gesundheit sowie Nachhaltige Mobilität drei Arbeitsgruppen eingerichtet, deren Mitglieder aus der Mitte des Rates kommen. Für die AG Mobilität sind dies Bischöfin Käßmann, Herr Putzhammer, Herr Heinisch und ich. Da wir gemeinsam der Auffassung waren, dass wichtige Bereiche der Mobilitätsdebatte durch die Mitglieder der AG nicht abgedeckt werden, haben wir für einen Zeitraum von etwa einem Jahr beratende Mitglieder als Gäste der AG gewinnen können, nämlich Herrn Werner Brög von Sozialdata in München, Herrn Dr. Reinhold Kopp, Generalbevollmächtigter von VW sowie Herrn Dr. Peer Witten, Logistikvorstand des Otto-Versandes. Ich halte diese etwas breitere Plattform für die Nachhaltigkeitsdiskussion für außerordentlich bedeutsam – und die Teilnehmerliste für diesen Workshop bestärkt mich in dieser Auffassung: Die Mehrzahl der hier anwesenden kommt aus dem Umweltbereich, von Agenda-21-Initiativen oder allgemeiner aus dem Umfeld, dass für eine Korrektur der bisherigen Verkehrspolitik eintritt. Nur wenige Vertreter der Automobilwirtschaft, der “Straßeninteressen” im weitesten Sinne, der verladenden Wirtschaft oder auch aus dem Bereich des Flugverkehrs haben sich hier eingefunden. Veranstaltungsprogrammen des kürzlich vom BDI gegründeten Forums Nachhaltigkeit habe ich entnommen, dass diese Klientel sich eher dort zu Diskussionen eintrifft. Ich meine, dass der Erfolg der Nachhaltigkeitsdebatte allgemein – und erst recht in einem so schwierigen und durch extrem unterschiedliche Interessenlagen gekennzeichneten Politikfeld wie dem Mobilitätssektor – davon abhängt, ob es uns gelingt, die verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen zu einem echten Dialog zusammen zu bringen. Dies hat die bisherigen Überlegungen der AG Mobilität gekennzeichnet.

Meine Damen und Herrn, kürzlich erzählte mir ein Freund, der in einem kleinen Dorf in Brandenburg lebt, dass seine Nachbarin, eine ältere Dame von vielleicht 75 Jahren, eine Freundin in einem 10 Kilometer entfernten Dorf besucht hat. Tagelang vorher erzählte sie von diesem Besuch, alles wurde sorgfältig vorbereitet. Als sie am Abend des Besuchstages wieder im heimatlichen Dorf ankam sagte sie: “Das war wirklich schön – aber zu Hause ist es eben doch am allerschönsten.” Ich erzähle diese kleine Geschichte, um die Grundsatzfrage aufzuwerfen, was eigentlich das Leitbild nachhaltiger Mobilität ist. Wird das von dieser Frau repräsentiert, deren Aktionsradius selten im Leben eine Entfernung von 10 Kilometern überschreitet, die auch kaum auf Güterverkehre von kontinentalem oder gar globalen Ausmaß angewiesen ist? Niemand wird wohl bestreiten, dass die alte Dame jedenfalls nicht gegen die grundlegenden Regeln der Nachhaltigkeit verstößt. Aber ist sie zugleich auch die Meßlatte?

Nicht die Geschichte, aber die Frage, nach den Grenzen der Mobilität stand in unserer Arbeitsgruppe ganz am Beginn der Überlegungen: Ist Mobilität nur in ihrer Funktionalität zu sehen oder Ausdruck von Freiheit oder vielleicht sogar eines der grundlegenden Wesensmerkmale menschlichen Daseins? Kann Mobilität aus Gründen der Nachhaltigkeit eingeschränkt werden? Oder muss man möglicherweise sogar Verkehr als konkrete Realisierung von Mobilität begrenzen, um Mobilität als Option auf Verkehr zu erhalten? Welche Grenzen des Verkehrs sind aus ökologischer Sicht aber auch aus sozialer Sicht bereits erreicht? Und: Können auch ökonomische Nachhaltigkeitsgrenzen des Verkehrs erreicht werden oder ist es ein Mehr an Verkehr immer im Interesse der Ökonomie?

Zunächst einmal ist das eine Vielzahl von sehr grundlegenden Fragen, die den einen oder anderen, der über Lösungen ganz konkreter Verkehrsprobleme sprechen möchte, zu dem Schluss bringen könnte, dass im Nachhaltigkeitsrat offenbar nur in einer solchen Allgemeinheit gesprochen wird, dass konkrete Politikvorschläge von hier aus nicht zu erwarten sind. Ich glaube – und ich hoffe – das nicht. Wir brauchen aber bei der Debatte zunächst einmal ein einigermaßen solides Fundament an gemeinsamen oder zumindest wechselseitig akzeptierten Ausgangspositionen, um bei den konkreteren Diskussionen nicht ständig aneinander vorbei zu reden oder rituell eingeübte Positionen auszutauschen.

Die AG Mobilität hat sich beispielsweise bei der Frage, in welchem Umfang Verkehr als Ausdruck von Freiheit angesehen werden muss und deshalb in mehr oder weniger jedem beliebigen Umfang als gegeben anzusehen ist, zunächst einmal darauf verständigt, dies nach verschiedenen Verkehrsarten zu betrachten:

Güterverkehre beispielsweise unterliegen einer rein ökonomischen Rationalität. Die Frage, ob ein Gut von A nach B verschickt wird, hängt von den Transportpreisen ab ebenso wie von den regionalen Preisgefällen für dieses Gut und schließlich von Substitutionsmöglichkeiten. Wenn man hier zu dem Schluss kommt, dass die volkswirtschaftlichen Kosten – einschließlich der externen Effekte – nicht in den Marktpreisen abgebildet werden und es demgemäß zu Fehlallokationen kommt, kann dies – etwa durch Einführung einer Steuer – korrigiert werden. Die höheren Preise führen dann zu einem Rückgang der Verkehrsnachfrage und die ökonomische Welt ist wieder in Ordnung.

Im Personenverkehr gelten neben dieser ökonomischen Rationalität aber auch die Emotionen. Und hier wiederum ist zwischen verschiedenen Personenverkehren zu unterscheiden: Zum einen solche, die kaum als Ausdruck besonderer Freiheit angesehen werden, wie etwa die Fahrten zum Arbeitsplatz oder aber auch Besorgungsfahrten. In gewisser Weise könnte man dies als erzwungene Mobilität bezeichnen. Hier können politische Lösungsansätze auf eine rationale Debatte zumindest hoffen. Ganz anders ist dies mit den – im übrigen beständig steigenden - Freizeitverkehren. Dies trifft genau den Teil der Debatte, der mit sehr viel Emotionalität verbunden ist, der das Freiheitsgefühl der Menschen betrifft und bei dem regulierende Ansätze der Politik auch besonders leicht auf Widerstand stoßen.

Wir haben in einem weiteren Schritt in der Arbeitsgruppe versucht, Ziele und Indikatoren für eine Nachhaltige Entwicklung im Mobilitätssektor zu entwickeln und glauben, dass wir dazu in absehbarer Zeit ein Diskussionspapier in die Debatte einbringen können. Aus Umweltsicht gehören dazu beispielsweise die Verringerung der Treibhausgasemissionen, die Verminderung von Schadstoffen oder der weiteren Flächeninanspruchnahme für den Verkehr. Soziale Ziele sind die Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe, die Schaffung und der Erhalt von Arbeitsplätzen im Verkehrssektor Und die ökonomische Dimension umfasst Ziele wie die Sicherung von Wettbewerbsgleichwischen den Verkehrsträgern oder die Ermöglichung einer arbeitsteiligen Wirtschaftsweise.

Die Arbeitsgruppe Mobilität hat sieben Handlungsfelder ermittelt, mit denen die AG sich in den nächsten Jahren schwerpunktmäßig beschäftigen möchte. Dies sind:

- Dauerhafte Veränderung des Modal split zugunsten von Schiene, ÖPNV und Radverkehr
- E-Commerce (im Sinne von Verkehrslogistik (Telematik) und Serviceportal)
- Verkehrsmengenentwicklung (Verkehrseffizienz, Verkehrsvermeidung, Verkehrserzeugung)
- Nachhaltigkeit und Auto-Mobilität
- Flugverkehr
- Infrastrukturentwicklung
- Kostenwahrheit

Ich würde mich sehr freuen, wenn wir aus unserer heutigen Veranstaltung auch Anregungen zu diesen oder weiteren – vielleicht sogar wichtigeren – Handlungsfeldern erhalten könnten. In jedem Fall wollen wir die konkrete Diskussion zu diesen Themen später nicht ausschließlich innerhalb des Rates oder gar nur in der Arbeitsgruppe Mobilität führen, sondern wir jeweils den Dialog mit denen suchen, die sich mit den Fragen bereits lange beschäftigen und hier besonders engagieren.

Schließlich hat die AG Mobilität sich auch mit den vom Staatssekretärsausschuss vorgeschlagenen Projekten – der Förderung der mobilen Brennstoffzelle und dem Projekt Bahnverkehr in der Region beschäftigt.

Die mobile Brennstoffzelle wird als wichtige Zukunftstechnologie angesehen, die einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten kann. Dies setzt jedoch voraus, dass der eingesetzte Wasserstoff auf regenerativer Basis erzeugt wurde und andere Verwendung der regenerativen Energie mit höherem Nutzungsgrad nicht möglich oder sinnvoll sind.

Das Projekt Bahnverkehr in der Region wird im Ansatz als richtig angesehen. Allerdings bestehen im Rat Zweifel, ob die vorgeschlagenen Instrumente zur Stärkung des regionalen Bahnverkehrs ausreichend sind.

In den nächsten Sitzungen wird die AG Mobilität eigene Vorschläge für ein "Leuchtturmprojekt" zur nachhaltigen Mobilität prüfen und entwickeln. Anregungen dazu heute oder auch im Nachgang zu dieser Veranstaltung sind hoch willkommen.

-----