

# Ökologische Krise und städtische Mobilität

## Zur Bedeutung individuellen Verhaltens in einer nachmodernen Gesellschaft

Thomas Krämer-Badoni

**Zusammenfassung:** Im ersten Teil werden die gesellschaftsstrukturellen Tendenzen dargestellt, die auf eine Ausweitung der automobilen Mobilität hinwirken: der epochale Individualisierungstrend, die Zunahme der Frauenerwerbstätigkeit, Einkommens- und Freizeitentwicklung u. a. m. Der zweite Teil geht mit den asketischen Zügen des Ökologiediskurses ins Gericht: Argumentative Verzichtsmuster führen – so die These – zu einer zunehmenden Wirkungslosigkeit ökologischer Argumentationen. Im letzten Teil wird auf der Grundlage einer empirischen Untersuchung der Frage nachgegangen, ob es trotz des gesellschaftlichen Trends zu einer Zunahme des Automobilverkehrs Ansätze zu einer neuen ökologischen Verkehrskultur gibt, die auf einer individuellen Entscheidung für ein besseres Leben *ohne* Automobil beruhen.

Der Motorisierungsgrad der modernen Industriegesellschaften hat schon lange das Maß eines ökologisch verträglichen Verkehrs überschritten, daran kann inzwischen kein Zweifel mehr bestehen. Auf der wissenschaftlichen Ebene sind die Untersuchungen über die aus dem Verkehr, speziell aus dem Automobilverkehr, resultierenden Belastungen kaum noch zu zählen. Auf der praktischen Ebene zeigen die Smog-Alarmpläne die Grenzen des Erträglichen auf. Wer z. B. verfolgt, was in den ersten Monaten des Jahres 1993 in den italienischen Städten an Fahrbegrenzungen und Fahrverboten wegen der Grenzwertüberschreitungen ausgesprochen worden ist, kann auch hieran keine Zweifel haben. Zweifel allerdings kann man sehr wohl daran haben, ob solche Maßnahmen mehr als nur ein unzureichendes Kurieren an Symptomen darstellen. Dennoch tut sich auf der politischen Ebene wenig. Gewiß, der Bundestag hat eine Enquetekommission „Vorsorge zum Schutz der Erdatmosphäre“ eingesetzt, in welchem Umfang aber die dort geforderte Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes tatsächlich zum Inhalt politischen Handelns wird, ist trotz einiger programmatischer Äußerungen noch völlig offen. Das Bundesforschungsministerium hat inzwischen ein Großprojekt unter dem Titel: „Ökologisch verträgliche Mobilität in Stadtregionen – Modelle, Kriterien, Handlungsstrategien“ ausgeschrieben. Immerhin also, das

Problem scheint erkannt zu sein, was fehlt sind Handlungsstrategien, vielleicht sogar die Vorstellungen von einer anders zu realisierenden Mobilität.

Wenn aber das Problem für jeden einzelnen, der es wissen will, so klar auf der Hand liegt, warum richten wir uns insgesamt nicht danach? Warum nehmen die Zulassungszahlen zu, warum fahren wir trotzdem mit dem Automobil zur Arbeit, zum Einkaufen, in Ferien und Freizeiten? Erst kürzlich wurde über eine Umfrage berichtet, nach der die meisten Bundesbürger trotz des Wissens um die ökologischen Probleme und einer Anhebung des Benzinpreises auf DM 5,- pro Liter weiterhin mit dem Auto zur Arbeit fahren würden. Und selbst Wolfgang Zuckermann, Mitarbeiter von *Ecoplan* in Paris, geht in seinem jüngsten Buch *The End of the Road – the world car crisis and how we can solve it* von der Notwendigkeit des Automobils im modernen Leben aus. Die Wirklichkeit entwickelt sich offenbar anders, als es unser Wissen über sie erforderte. Und wir selber handeln anders, als es die zunehmend größere Verbreitung ökologischen Bewußtseins vermuten lassen würde.

Für die Soziologie sind solche Phänomene nicht neu. Daß Wissen nicht unmittelbar in Handlungen umgesetzt wird, ja daß selbst Einstellungen keineswegs in ein verändertes Verhalten einmünden, ist den Sozialwissenschaften hinlänglich vertraut.