

Peter Cornelius Mayer-Tasch

Prof. Mayer-Tasch, geb. 1938, verheiratet, ist Rektor der Hochschule für Politik München sowie Gründer und Leiter der Forschungsstelle für Politische Ökologie an der LMU München und zur Zeit Gastprofessor an der Venice International University.

Aktivitäten und Forschungsschwerpunkte:

Professor em. für Politikwissenschaft und Rechtstheorie an der Universität München. Weitgespannte Beratungs- und Vortragstätigkeit mit Schwerpunkt Politische Ökologie; Kuratoriumsmitglied des Öko-Instituts, der Deutschen Umweltstiftung, Beiratsmitglied der Zeitschrift „Natur und Kultur“ und Mitherausgeber der „Zeitschrift für Politik“.



Unterwegs und doch verfahren

Einführende Überlegungen zu einer europäischen Verkehrspolitik

Verbindung und Mobilität sind menschliche Grundbedürfnisse, und Verkehr verbindet. Verkehr verbindet nicht nur Menschen, er sorgt auch für die Versorgung der Menschen mit dem Nötigen. Verkehr ist nötig für den Austausch von Menschen und Gütern, von Waren, Diensten, Kapitalien, für das Wachstum der Wirtschaft, für Arbeit und Beschäftigung. Ohne Verkehr geht Vieles nicht. Das gilt zumal für eine Europäische Union, die – vielleicht – gerade im Entstehen ist, und eine Globalisierung wäre ohne Mobilität ohnehin undenkbar.

Prima facie ist Mobilität unabdingbar. Verkehr ist aber nicht umsonst, Mobilität ist vielmehr teuer, sehr teuer sogar. Mehr als nur teuer, unbezahlbar, sind die Menschen, die Toten und Verletzten, die der Verkehr regelmäßig als Tribut fordert. Die Zerstörung der Umwelt erscheint nur teuer, vielleicht ist aber auch sie unbezahlbar.

Handelt es sich beim menschlichen Bedürfnis nach Mobilität und deren letztlich letalen Folgen also um einen echten Antagonismus, einen unauflösbaren Widerspruch? Ja und nein, es kommt darauf an, wie wir diesem Widerspruch begegnen. Die in jeder Hinsicht teuerste Form des Verkehrs ist der motorisierte Individualverkehr, gefolgt vom Straßengüter- und Luftverkehr. Ein Weg, dieser Belastung zu begegnen, ist, Kostenwahrheit und Kostenzurechnung in vollem Umfang herzustellen, ein anderer, den (europäischen) Schienen-, aber auch Schiffsverkehr endlich zu modernisieren, zukunftstauglich zu gestalten, und den Personen- und Güterverkehr von der Straße (und aus der Luft) auf die Schiene (und auf das Schiff) umzuleiten. Damit wäre viel gewonnen, wenn auch nur vorübergehend, denn bekanntlich ziehen gute Verkehrswege den Verkehr förmlich an; alle Verkehrsprognosen deuten darauf hin. Das würde selbst für den Schienenverkehr gelten, dessen grenzenloser Ausbau keineswegs als wünschenswert angesehen werden kann; am Beispiel der alpinen Tunnels lässt sich das leicht belegen.

Als echter, als Heils-Weg bleibt damit nur der ‚geordnete Rückzug‘ auf „Mitte und Maß“. Dabei drängt sich der maßvolle Rückzug auf ein autochthones, am klassischen Vorbild von Autarkie und damit auch Autonomie orientiertes Leben in der eigenen (Inter-)Region geradezu auf. Dieser auf die (inter)regionale Stärke und Solidarität bauende Weg stärkt nicht nur Europa, er entlastet auch andere Teile der Welt.

Das Verkehrs-Chaos, in das sich die Industriewirtschaften gestürzt haben, ist nicht zuletzt Ausdruck ihres Bewusstseins-Chaos. Der Heilsweg verlangt deshalb nicht weniger, als einen individuellen wie kollektiven Bewusstseinswandel in die Wege zu leiten.