

Gesamtgesellschaftliches Konsum- und Mobilitätsverhalten

“Viel liegt am Verkehrsverhalten unzähliger Einzelentscheider. Zunächst zumindest. Tiefgründig betrachtet beruhen viele dieser Einzelentscheidungen auf falsche Weichenstellungen der Politik.”

Von Alexander Franz

Kein politischer Mandatsträger, egal welcher Gruppierung er auch angehören mag, kann sich aufgrund der Nähe zur Wirtschaft gänzlich frei von Interessenskonflikten machen.

So bleibt es gerade bei handlungsbedürftigen umwelt- und verkehrspolitischen Themen meist bei “freiwilligen Selbstverpflichtungen” der Großunternehmen, die viel Spielraum der Interpretation offenlassen.

Letztendlich steuere aber ich selbst, als einzelnes Individuum, anhand all meiner Einzelentscheidungen, wen oder was ich fördere, und was nicht.

Dabei könnten wir heute mit weitaus umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln unterwegs sein, wenn wir es mit einer entsprechenden Nachfrage denn auch einfordern würden.

Warum breiten sich heutzutage im Stadtstraßenverkehr zum Beispiel immer mehr überdimensionierte Geländewagenlimousinen der Premiumklasse aus? Weil man seinen Mitmenschen gegenüber damit etwa seine besondere Naturverbundenheit deuten möchte?

Die erwartete soziale Anerkennung über den Besitz eines dieser identitätsstiftenden Erkennungsmerkmale wiegt in dem Fall höher, als ein Verantwortungsbewusstsein, hohen Verkehrsaufkommen in Ballungsgebieten mit dem Ändern der eigenen Mobilitätsgewohnheiten entgegenzuwirken und somit seinen persönlichen Beitrag zur Verminderung der Verkehrsbelastung zu leisten.

Der Statuskonsum kehrt in diesem Fall die Nachfrage-Angebot-Reihenfolge einfach um. Nicht die Nachfrage steuert das Angebot, sondern umgekehrt. Eine Lebenshaltung, die darauf ausgerichtet ist, das Bedürfnis nach neuen Gütern immer wieder aufs Neue zu befriedigen. Konsumieren des Konsum wegen und nicht nach dem Kriterium der Notwendigkeit.

Ein zentrales Grundmerkmal unserer heutigen auf grenzenlosem Wachstum und unerschöpflichen Energie- und Rohstoffhungers ausgerichteten Wirtschaft.

Natur- und Umweltverbundenheit drückt man, um nochmals auf die überdimensionierte Geländewagenlimousine zurückzukommen, jedenfalls anders aus.

Gerade Stadtbewohner leben mit dem Luxus, jeden Tag aufs Neue mit einer Fülle unzähliger Einzelentscheidungen konfrontiert zu werden.

Die Freiheit, das eigene Auto für die kurzen Wege, die kleinen Besorgungen Zuhause einfach stehen lassen zu können.

Denn in einer Stadt der kurzen Wege ist ein verantwortungsbewusst umweltfreundliches Verkehrsverhalten ohne großen Aufwand und bei vielen dieser täglichen Einzelentscheidungen oftmals sofort umsetzbar, die Bereitschaft dafür jedoch vorausgesetzt.

Um es an einem anderen Beispiel zu erläutern, dass trotz der fatalen Weichenstellungen in der deutschen auf Export orientierten Agrarpolitik es Minderheiten fertigbrachten, ihre Lebenseinstellung heute bis in die gesellschaftliche Mitte zu transportieren.

Vegetarismus und Biolandbau einiger weniger Idealisten mag vor 20 Jahren noch von vielen belächelt und als Spinnerei abgetan worden sein. Heute gibt es, wenn überhaupt noch wenige Betriebskantinen, Speiselokale, die sich dem Potential, sich vegetarisch ernährender Kundschaft verweigern.

Landwirte, die damals dem Ruf des Bauernverbandes und der Politik (wachse oder weiche) nicht folgten, haben heute mit Biolandbau und Direktvermarktung im Gegensatz zu vielen konventionellen Landwirten noch eine Lebensgrundlage behalten.

Die Nachfrage sollte das Angebot bestimmen.

Und in welche Richtung wir uns künftig hinbewegen werden, steht auf jeden einzelnen Rechnungs- und Kassenzettel, den man uns beim Konsumieren in die Hand drückt.