

# Mobilität: Soziale Teilhabe im Zeichen des Klimawandels



Verkehr ist seit einigen Jahren wieder auf der Agenda der Tagespolitik. Es wird sogar über eine „Verkehrswende“ diskutiert. Mehr und mehr rückt ins Bewusstsein, dass mit über 47 Mio. zugelassenen Pkws Grenzen der Belastbarkeit erreicht sind. Doch wie sehen die Alternativen jenseits des privaten Autos aus? Während für viele Jahre die Formel galt, dass der soziale Aufstieg eng mit der Verfügbarkeit von immer größeren und leistungsfähigeren Fahrzeugen verbunden war, hat sich dies in den letzten Jahren verändert: in den urbanen Milieus sinkt die Zahl der Fahrzeuge, während in den Stadtrandlagen mit niedrigen Haushaltseinkommen die Autozahlen steigen. Das Auto wird für Geringverdiener zum Überlebensvehikel und eröffnet damit neue Fragen nach der Gerechtigkeit in der Klimapolitik. Fragen von der Vereinbarkeit der sozialen und räumlichen Mobilität mit den Erfordernissen der Nachhaltigkeit rücken in den Vordergrund.



Andreas Knie

## Anlass: Verkehr wieder neu auf der Agenda der Politik

Vordergründig geht es zurzeit in der Tagespresse um Dieselskandal, Fahrverbote, Tempolimit, Tretroller und neue Fahrradwege. Umfragen werden zitiert, die zeigen, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung mit der Verkehrssituation insbesondere in den Städten unzufrieden ist und dass eine Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland eine „Verkehrswende“ fordert. So befragt beispielsweise das Umweltbundesamt schon seit Jahren einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung nach ihrer Einstellung zum Auto. In den letzten 10 Jahren hat die Akzeptanz von verkehrspolitischen Maßnahmen stark zugenommen, die bisher gewohnte Freiheiten des Autofahrens einschränken; mittlerweile ist eine Mehrheit von deutlich mehr als 60 Prozent sogar dafür. Aber repräsentative Querschnitte sagen in der heutigen individualisierten Welt wenig aus. Bei den Befragten unterhalb von 65 Jahren und bei Menschen, die in Städten

wohnen, sind es mehr als zwei Drittel, die beispielsweise schärfere Grenzwerte für Motoren, mehr Platz für andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad und einen deutlich besseren ÖPNV fordern (UBA 2019). Die Verkehrsforschung weiß seit Jahrzehnten, dass zwischen Einstellungen und tatsächlichem Verhalten oft eine Lücke klafft. Dennoch kann auch mit Blick auf die vielen anderen Befragungen (InnoZ 2017, 2018; Canzler/Knie/Ruhrort/Scherf 2018) sehr valide festgehalten werden, dass die überwiegende Mehrheit, die mit der aktuellen Verkehrspolitik unzufrieden ist, weiterhin auf die kontinuierliche Fortschreibung und Festigung des mit Diesel- und Ottomotoren angetriebenen Automobilflotte setzt.

Dabei kommen mehrere Aspekte zusammen: Einmal die Sorge um den Wert und die Funktionstauglichkeit des privaten (Diesel-)Autos, aber auch zunehmender Stress durch immer längere Pendlerwege und eine wachsende Sor-

ge um die Folgen des Klimawandels. Jedenfalls besteht weitgehende Einigkeit darin, dass eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik nicht aussichtsreich erscheint (Agora 2017).

Dies ist deshalb erstaunlich, weil in der Nachkriegszeit und viele Jahrzehnte danach, der große gesellschaftliche Konsens darin bestand, dass möglichst alle Menschen sehr viele Autos kaufen können (Flink 1975; Kuhm 1997). Das



Eine Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik scheint nicht aussichtsreich

Ziel kann mit mehr als 47 Mio. zugelassenen Kraftfahrzeugen im Jahre 2019 als erreicht gelten. Verkehrspolitik hat für eine Vielzahl von Vorteilen gesorgt, wie steuerliche Erleichterung für den Kauf und den Betrieb von Fahrzeugen sowie eine einheitliche Straßenverkehrsordnung mit eingebauter Vorfahrt