

WORKSHOP SYNOPSE

September 2021 | Quincey Stumptner & Anton Fromageot

Die ökologische Transformation des Verkehrs

Mobilität sozial gestalten

Ein gemeinsames
Projekt von



und



Transformationen sind komplexe und herausfordernde Prozesse. Die sozial-ökologische Transformation wird zusätzlich dadurch erschwert, dass für die Bewältigung der Klimakrise nahezu alle gesellschaftlichen Bereiche radikal umgestaltet werden müssen. Dies setzt nicht nur eine immense gesamtgesellschaftliche Koordination voraus, sondern wirft auch große soziale Fragen auf. Die Herausforderung ist es, diese Fragen adäquat anzugehen, bestehende Ungleichheiten nicht zu verstärken und die sozial-ökologische Transformation als Chance zu nutzen, die Gesellschaft gerechter zu gestalten.

Einem Teil dieser Herausforderungen widmet sich die dreiteilige Workshopreihe “Die Quadratur des Klimas: Verteilungsfolgen und Pfade der Großen Transformation”, die das Progressive Zentrum gemeinsam mit der Bonner Akademie für Forschung und Lehre Praktischer Politik veranstaltet. Im ersten Workshop wurden zentrale Fragen des industriellen Wandels herausgearbeitet. Der zweite Teil “Die ökologische Transformation des Verkehrssektors - Mobilität sozial gestalten” brachte ausgewählte Vertreter:innen aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen, um die Herausforderungen der ökologischen Verkehrswende zu diskutieren.

Die Verkehrswende in Deutschland steht vor der Herausforderung, dass ein über Jahrzehnte gewachsener, fossil betriebener Individualverkehr plötzlich nicht mehr zu den Anforderungen einer klimaneutralen Gesellschaft passt und deshalb klimaneutral umgestaltet werden muss. Der Fokus des Workshops lag auf den verteilungspolitischen Dimensionen dieser Transformation. Denn die Bekämpfung alter und potenziell neu entstehender Ungleichheiten im Zuge der massiven Veränderungen unserer Mobilität ist essenziell, um die Verkehrswende nicht nur ökologisch, sondern auch gesellschaftlich nachhaltig zu gestalten. Die Ergebnisse des Workshops sind im Folgenden zusammengefasst.

Illusionen überwinden und Konflikte benennen

Die Verkehrswende ist ein komplexer und konfliktträchtiger Prozess, dem die gegenwärtige Debatte nur bedingt gerecht wird. Zu oft werden Sachverhalte

nicht in ihrer Gänze dargestellt und Lösungen präsentiert, die zwar augenscheinlich weniger (Verteilungs-) Konflikte mit sich brächten, jedoch für die ökologischen Zielsetzungen unzureichend sind. Dies zeigt sich besonders in der Verkürzung der Verkehrswende auf die sogenannte Antriebswende: Die Elektrifizierung der Antriebe. Zwar ist dies ein integraler Bestandteil der Transformation – aber eben auch nur ein Teil davon. Tatsächlich funktioniert eine nachhaltige Verkehrswende erst, wenn sich zusätzlich Mobilitätsverhalten verändern und damit eine Reduktion des Individualverkehrs einhergeht – also weniger Autos auf den Straßen sind.

„Uns fehlt ein gesellschaftlicher Konsens darüber, dass die Verkehrswende nur mit weniger Autos zu schaffen ist und Arbeitsplätze in der Automobilindustrie wegfallen werden. Alles andere wäre eine Illusion.“

Weert Canzler

Dass Politiker:innen sich scheuen, eine konfliktträcht-

ge Wende in Aussicht zu stellen mag kurzfristig verständlich erscheinen. Doch ist es für das Gelingen einer ganzheitlichen Verkehrswende notwendig, eine ausgewogene und gut informierte demokratische Debatte aktiv zu führen, die auch die mittel- und langfristigen Aspekte der Umgestaltung in den Blick nimmt.

Die Entscheider:innen haben die Möglichkeit, diese Debatte selbst zu akzentuieren. Sie können herausstellen, dass es vielleicht nicht die Verkehrswende ist, die zu Kosten und Verteilungskonflikten führt, sondern der Status-Quo des fossilen Individualverkehrs. Denn dieser geht bereits mit zahlreichen strukturellen Ungleichheiten zu Lasten niedriger Einkommenschichten einher, schafft verminderte Lebensqualität in Städten und produziert desaströse Folgen für Mensch und Umwelt.

Der industrielle Wandel verlagert Jobs von der Produktion in den Dienstleistungssektor

Einigt man sich auf die Prämisse, dass die Verkehrswende nur mit weniger Autos gelingen kann, heißt das zugleich, dass dadurch viele gut bezahlte, gewerkschaftlich organisierte Jobs in der Automobilbranche verloren gehen. Wichtiger werden dafür Beschäftigungen in der Dienstleistungs- und Plattformbranche. Für ein Industrieland wie Deutschland bedeutet dies enorme Herausforderungen sowohl in der Umsetzung dieses Beschäftigungswandels als auch in seiner Kommunikation. Denn eine Politik, die durch gezieltes Lenken des Mobilitätsverhaltens ihrer Bürger:innen bewusst den Abbau von Jobs in einer industriellen Schlüsselbranche forciert, wird sich mit immensen Widerständen konfrontiert sehen.

Umso wichtiger ist es, dass alle relevanten gesellschaftlichen Akteure in dieser Veränderung die Chancen erkennen und ihrer Verpflichtung nachkommen, neue und vor allem gute Jobs in anderen Segmenten der Mobilitätsbranche zu gestalten. Diese neuen Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor sind bisher zu oft prekär und schlecht gewerkschaftlich organisiert. Gewerkschaften kommt daher die Aufgabe zu, sich stärker in diesen Branchen zu engagieren. Die Politik sollte die rechtlichen Rahmenbedingungen dafür schaffen und Dienstleistungs- sowie Plattformbranche gesetzlich adäquat einbetten.

Die Stadt-Land Differenz anerkennen und soziale Folgen von Maßnahmen mitdenken

Während die Verkehrswende in vielen Städten vorangeht, schwelt dort trotz allem oftmals ein Konflikt mit den Stadträndern und den umliegenden ländlichen Regionen. Denn obgleich gerne von einer Einheitlichkeit der Bedürfnisse und Möglichkeiten ausgegangen wird, unterscheiden sich die weniger dicht besiedelten Regionen mit ihren längeren Wegen stark von den verkehrsräumlich verdichteten Innenstädten. Die Abkehr vom Individualverkehr und der Ausbau von ÖPNV und Fahrrad sind zwar Kernelemente einer nachhaltigen Verkehrswende. Doch muss dabei berücksichtigt werden, dass sich die Bedürfnisse und Möglichkeiten teils erheblich zwischen Stadt und Land unterscheiden. Maßnahmenpakete für die Transformation sollten daher ehrlich auf diese Unterschiede hin evaluiert werden und offen fragen, was den ländlichen Regionen kurz- bis mittelfristig angeboten werden kann, um auch dort die Menschen in der Transformation „mitzunehmen“.

Außerdem einbezogen werden müssen die sozialen Folgen einer Verdrängungspolitik des Autos durch Flächenverknappung und Verteuerung. Viele Städte haben durch Maßnahmen, wie steigende Parkpreise oder eine City-Maut die Kosten-Nutzen-Rechnung erfolgreich zu Ungunsten des Autos gedreht. Jedoch sind die - zumindest kurzfristigen - Verlierer einer solchen Politik die untere Mittelschicht, während Besserverdienende die zusätzliche Kostenbelastung relativ gut verschmerzen können. Daraus den Schluss zu ziehen, dass preisliche Anreize für die Transformation nicht genutzt werden sollten oder sie notwendigerweise unsozial sind, wäre gleichwohl verfehlt. Die entstehenden Verteilungskonflikte müssen vor allem offen angesprochen und kommuniziert werden, damit man passende Wege findet, mit ihnen umzugehen. Ausgleichsmechanismen müssen sowohl kompensatorische Sozialtransfers beinhalten, als auch adäquate Mobilitätsalternativen schaffen. Ansonsten droht entweder der Ausflug in die Stadt zum „Luxus“ zu werden oder die Verkehrswende zu scheitern.

Technische Innovationen zielgerichtet einsetzen

Neue Technologien sind eine Säule der Verkehrswen-

de. Dazu gehört neben sauberen und effizienten Antrieben auch das autonome Fahren. Besonders für den ländlichen Raum ist dieses eine Chance, Fläche zu erschließen und den notwendig unregelmäßigeren Mobilitätsbedürfnissen seiner Bewohner:innen gerecht zu werden. Denn das ÖPNV-Konzept der Innenstädte kann nicht einfach auf Randgebiete übertragen, aber durch autonomes Fahren sinnvoll ergänzt werden.

„Innovation ist nur insoweit sinnvoll, wie sie einem gesellschaftlichen Ziel dient. Wir können nicht auf Innovationen warten und diese dann politisch anpassen, sondern wir müssen erst politische Rahmenbedingungen schaffen und Innovationen dann gezielt fördern.“

Oliver Lah

Jedoch gilt es zu vermeiden, dass solche Innovationen wieder zu einem Anstieg von Individualverkehr führen und öffentlichen Verkehrsmitteln dadurch Privilegien entzogen werden. Dadurch würden die in Städten schon jetzt akuten Flächenkonflikte nur weiter eskalieren. Es gilt also technische Innovationen strategisch in die langfristigen Ziele der Transformationen einzubinden und gezielt einzusetzen.

Kommunen befähigen, die Verkehrswende umzusetzen

Die Implementierung der Verkehrswende findet zu einem Großteil in den Kommunen statt - sie sind der erlebbare Teil der Mobilitätswende. Die finanzielle und personelle Ausstattung der Kommunen sowie ihr oftmals eingeschränkter rechtlicher Handlungsspielraum lässt jedoch Zweifel aufkommen, ob sie die Herausforderungen in der notwendigen Geschwindigkeit bewältigen können. Nicht nur werden zahlreiche neue Arbeitskräfte im ÖPNV fehlen. Allein die Beantragung von Fördermitteln überfordert derzeit zahlreiche Kommunen, was die ohnehin schon dünne Finanzierung weiter belastet. Zudem kommt auf Kommunen eine Gleichzeitigkeit verschiedener Transformationen – Verkehrswende, Energiewende, Industriegewende – zu, die massive Investitionen in allen Bereichen, inklusive eines Kompetenzaufbaus in der Verwaltung, notwendig macht.

„Wir müssen schnell handeln, doch gibt es immer noch Umsetzungshürden in den Kommunen. Wie bekommen wir ein Changemanagement in die Kommunen, um der Geschwindigkeit der Transformation gerecht zu werden?“

Anne Klein-Hitpaß

Zu beobachten ist jedoch auch, dass viele Kommunen als Vorreiter:innen vorangehen und trotz ihrer begrenzten Mittel die Verkehrswende kreativ gestalten. Optimistisch stimmt, dass sich der möglicherweise ausbleibende Erfolg dabei nicht auf Faktoren wie Größe oder Topografie reduzieren lässt. Trotz der erwähnten Hürden besitzen die Kommunen manchen politischen Gestaltungsspielraum. Auch wenn es keine einheitlichen Rezepte für die lokale Umsetzung gibt, so können doch einige Grundprinzipien festgehalten werden. So sollte z.B. früh in der Stadtplanung eine Priorisierung des ÖPNV mitgedacht werden und der Zeitvorteil gegenüber dem Individualverkehr gesteigert werden. Notwendig scheint insgesamt ein Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen, der den motorisierten Individualverkehr unattraktiver macht und den Verzicht auf das Auto nicht zum Nachteil werden lässt. Gleichzeitig darf nicht vergessen werden, dass Mobilität aufgrund ihrer bedeutenden Rolle für unser Leben auch eine emotionale Dimension hat, die schwer wegzurationalisieren ist. Dem wird am besten begegnet, indem man die Verkehrswende erlebbar macht.

Ausblick

Wir haben es auch in diesem Feld der ökologischen Transformation weniger mit einem Erkenntnis- als mit einem Umsetzungsproblem zu tun. Die klimapolitische Dringlichkeit einer Verkehrswende ist im Wesentlichen unbestritten. Jedoch geben sich weite Teile der Öffentlichkeit und Politik der Illusion hin, dass wir eigentlich weitermachen können wie bisher – nur eben elektrisch. Es gilt dieser Einstellung entgegenzuwirken und die anstehenden Konflikte klar zu benennen: Mobilitätsbedürfnisse sind vielfältig, es gibt Gewinner und Verlierer der Transformation und des Status Quo, und – besonders wichtig – die Verkehrswende in der „Autonation Deutschland“ gelingt nur mit weniger Autos. Sicher ist auch, dass die Umsetzung der Verkehrswende zu einem wesentlichen Teil in den Kommunen stattfindet. Ihnen muss die Möglichkeit gegeben werden, die Umgestaltung noch aktiver und gemeinsam mit ihren Bewohner:innen voranzutreiben.

Die Autoren



Quincey Stumptner ist Projektmanager im Programmbereich Strukturwandel des Progressiven Zentrums. Sein Fokus liegt auf Themen der wertorientierten Digitalisierung, Technologie- und Klimapolitik sowie sozialen Ungleichheiten. Er studierte Philosophie und Public Policy an der LSE (UK) sowie an der Universität Witten/Herdecke. Zuvor war er in der Technologiebranche, bei der GIZ und im NGO-Sektor tätig.

quincey.stumptner@progressives-zentrum.org



Anton Fromageot ist Projektsistent im Programmbereich Strukturwandel. In seinem Studium der Politikwissenschaft und Anglistik in Heidelberg und Leeds (UK) beschäftigte er sich mit Theorien sozioökonomischer Transformation. Zuvor war Anton u.a.

beim BMZ sowie bei der GIZ tätig. Zuletzt arbeitete er als Praktikant im Bundestagsbüro von Katharina Dröge zu Themen der Industriepolitik und Wirtschaft.

anton.fromageot@progressives-zentrum.org



Das Progressive Zentrum ist ein unabhängiger und gemeinnütziger Berliner Think-Tank, der 2007 gegründet wurde. Ziel des Progressive Zentrums ist es, gemäß dem

Dreiklang „Vordenken – Vernetzen – Streiten“ evidenzbasierte Politikideen und praxisorientierte Handlungsempfehlungen zu erarbeiten und öffentlich zu debattieren. Wir möchten mit unserer Arbeit dazu beitragen, qualitative Debatten zu führen, die politische Bildung und den internationalen Austausch zu fördern sowie neue Netzwerke progressiver Akteure unterschiedlicher Herkunft für den ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Fortschritt zu stiften.



Als An-Institut der Universität Bonn verfolgt die **Bonner Akademie für Forschung und Lehre praktischer Politik (BAPP)** GmbH unter der Leitung ihres Präsidenten,

Prof. Bodo Hombach, das Ziel einer engeren Vernetzung zwischen wissenschaftlicher Forschung und beruflicher Praxis in Politik, Wirtschaft und Medien. An dieser Schnittstelle schafft sie als innovativer „Think Tank“ ein breites Lehr-, Forschungs- und Publikationsangebot und veranstaltet regelmäßig Expertenworkshops und öffentliche Diskussionsveranstaltungen.

Impressum

© Das Progressive Zentrum e.V., 2021.
Alle Rechte vorbehalten. Abdruck oder vergleichbare Verwendung von Arbeiten von Das Progressive Zentrum auch in Auszügen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung gestattet.

V.i.S.d.P.: Dominic Schwickert
c/o Das Progressive Zentrum e.V.
Werftstraße 3 | 10577 Berlin, Germany

Vorsitzende: Michael Miebach, Judith Siller, Katarina Niewiedzial, Thomas Kralinski

Geschäftsführer: Dominic Schwickert

www.progressives-zentrum.org
mail@progressives-zentrum.org
www.facebook.com/DasProgressiveZentrum
twitter: @DPZ_Berlin

Grafik & Layout: Clara Toker & Johanna Siebert