

Pressemitteilung

Hannover, 6. Juli 2023

Mobilitätswende: Komplex und konfliktbehaftet

Wie schaffen wir die Mobilitätswende und gestalten unseren Alltag gerechter, lebenswerter, gesünder und grüner?!

*Wissenschaft und Praxis sollten mutig sein, mehr Experimente wagen und Veränderung erlebbar machen, um so gesellschaftliche Widerstände gegen notwendige Veränderungen abzubauen. Zwei Tage diskutierten Fachleute aus Wissenschaft und Praxis auf dem **ARL-Kongress 2023** in Leipzig über die Notwendigkeiten und Hemmnisse zukunftsfähiger Mobilität. Im Austausch zwischen den verschiedenen Fachdisziplinen wurde deutlich, dass es bereits sehr umfangreiches Wissen darüber gibt, welche grundlegenden Veränderungen notwendig sind und in welche Richtung die Mobilitätswende gehen müsste. Weitaus schwieriger gestaltet sich die Um- und Durchsetzung: Hier stehen sich viele Akteure mit oft schwer vereinbaren Interessen gegenüber.*

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und noch nie waren Gesellschaften so mobil wie heute. Entsprechend groß ist der negative Einfluss des Verkehrssektors auf das Klima. In der EU ist es der einzige Sektor, in dem die Emissionen nicht sinken, sondern seit 1990 angestiegen sind. In Deutschland war der Verkehrssektor laut Umweltbundesamt 2019 für rund 164 Mio. t Treibhausgase und somit rund 20 % der Treibhausgasemissionen insgesamt verantwortlich. Das bedeutet, dass trotz vorhandener Effizienzgewinne durch den Einsatz modernerer Motoren, Flugzeugturbinen und Kraftstoffe die absoluten Treibhausgasemissionen, die durch den Verkehr verursacht werden, auf hohem Niveau bleiben, weil das Verkehrsaufkommen in Deutschland stetig wächst und die Fahrzeuge zugleich immer größer und schwerer werden. Hinzukommt, dass auch die anderen Verkehrsträger (ÖPNV, Sharing-Angebote, E-Scooter) nicht zu einer Verminderung des Mobilitätsaufkommens beitragen, auch wenn ihr ökologischer Fußabdruck kleiner ist als der des Autoverkehrs.

Autoland Deutschland: Kulturwandel in Sicht?

In Deutschland ist die Begeisterung für das Auto sehr eng mit dem Wirtschaftswunder der Nachkriegsjahre, mit sozialem Aufstieg, individueller Freiheit und Unabhängigkeit verknüpft. Auch wenn Umfragen nahelegen, dass die Bedeutung des Autos als Statussymbol abnimmt, ist es für viele auch weiterhin nicht nur ein Fahrzeug, sondern bedeutsames Statussymbol. Entsprechend leidenschaftlich und wenig sachorientiert werden hierzulande die Debatten um Tempolimit, Parkplätze und motorisierte Pferdestärken geführt. Die Politik hat dies jahrzehntelang mit einer sehr autozentrierten Wirtschafts-, Verkehrs- und Siedlungspolitik sowie staatlichen Anreizen und steuerlichen Subventionen aktiv befördert.

Zugleich steht das Straßenverkehrsrecht einer klimagerechten Mobilität im Weg, da es die Gestaltungsspielräume der Kommunen stark einschränkt und im Wesentlichen die Sicherheit und Leichtigkeit des motorisierten Individualverkehrs fördert. Und so orientiert sich die Verkehrsinfrastruktur und die Nutzung des öffentlichen (Straßen)Raums auch wie selbstverständlich vor allem am Auto und nicht an den vielen anderen Verkehrsträgern oder gar dem menschlichen Maßstab. Würden Wohnungen wie Städte geplant werden, dann bliebe sinnbildlich gesprochen das größte und schönste Zimmer der Wohnung dem Auto vorbehalten.



Keynotevortrag von Anne Klein-Hitpass, Leiterin des Forschungsbereichs Mobilität beim Deutschen Institut für Urbanistik (Difu); © ARL/Dario Eidens-Holl

Kurze Wege und mehr Grün und Blau

Eine Verkehrs- und Mobilitätswende erfordert daher den Auf- und Ausbau klimafreundlicher Alternativen zum Auto: das heißt als Basis braucht es einen attraktiven, gut ausgebauten und bezahlbaren ÖPNV. Dazu gehören mehr Busse und Bahnen, andere Taktungen und Tarife, aber auch mehr Raum und gezielte Förderung des aktiven Verkehrs, wie Rad- und Fußverkehr. Der motorisierte Individualverkehr könnte überdies durch Car- und Bikesharing-Angebote und Plattformen zur Förderung von Fahrgemeinschaften, autonome Fahrangebote etc. reduziert werden.

Aus raumplanerischer Sicht ist neben neuen Prioritätensetzungen bei der Verkehrsinfrastruktur und veränderten Routinen im Mobilitätsverhalten der Ausbau der nahräumlichen Versorgungsangebote von großer Bedeutung – alles sollte möglichst

fußläufig oder mit dem Rad erreichbar sein. So lassen sich im Alltag viele Wege, Zeit und Ressourcen einsparen. Wenn öffentlicher (Straßen)Raum zudem nicht mehr automatisch als Dauerparkraum genutzt wird und Flächen nicht weiter versiegelt, evtl. sogar entsiegelt werden, gibt es mehr Platz für Bäume und Grün, Bänke, Spielmöglichkeiten und ruhige Aufenthaltsbereiche. Wasser könnte eine größere Rolle im Stadt- oder Landschaftsbild spielen, indem es gestalterisch oder in Form von Regenrückhaltungsmöglichkeiten, wie z. B. Zisternen, eingesetzt wird. Zugleich gibt es mehr Raum für einen sicher abgegrenzten, barrierefreien Fuß- und Radverkehr und entsprechende Unterstellmöglichkeiten. Lärm, Geruch und Schadstoffbelastungen reduzieren sich. Die Umgebungstemperatur kann gesenkt werden, da sich geparkte Autos ähnlich wie Gebäude stark aufheizen und diese Wärme dann auch wieder abstrahlen.

Das Ziel mehr Raum für begrünte Bereiche und Wasserflächen zu schaffen, ist klimapolitisch notwendig und schützt besser vor künftigen Hitzewellen und Extremwetterereignissen. Zugleich entstehen mehr Sicherheit und Gesundheit im Alltag und die Aufenthalts- und Lebensqualität steigt. Darüber hinaus bietet die Mobilitätswende die Chance bestehende soziale Ungleichheiten zu reduzieren und die Mobilität von weniger mobilen Gruppen zu erleichtern. Dazu aber müssen die Bedürfnisse bisher benachteiligter Gruppen sowie das Umland und der ländlichen Raum raumplanerisch stärker berücksichtigt werden.

Sozial gerecht? Mobilität für vulnerable Gruppen sichern!

Die Mobilität von ärmeren Haushalten ist signifikant geringer, als die von Haushalten mit höherem Einkommen. Dies gilt im globalen Vergleich, aber auch innerhalb der Gesellschaften sind die Unterschiede enorm. Dies ist in mehrfacher Hinsicht problematisch: Zum einen gilt, je mobiler eine Gesellschaft ist, desto schwerer wiegt der Ausschluss oder die unfreiwillige Einschränkung von Mobilität. Zum anderen erzeugen die hochmobilen Lebensweisen weiter Treibhausgasemissionen, welche den Klimawandel beschleunigen. Erreichbarkeit und soziale Teilhabe waren daher zentrale Aspekte im Kontext des ARL-Kongresses. Klimagerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit sollten stärker zusammengedacht werden.

Wer aber ist mobilitätseingeschränkt? Als zentrale Faktoren zur Bestimmung von Unterschieden im Mobilitätsverhaltens lassen sich die soziale Situation, die Erwerbstätigkeit und das Vorhandensein von Kindern im Haushalt nennen, wichtig sind außerdem Alter, das Geschlecht bzw. damit verbundene soziale Rollen, die Lebensphase, Haushaltstyp, ökonomischer Status, PKW-Verfügbarkeit und auch wo jemand lebt, also in einer Klein- oder Großstadt oder eher ländlich oder ländlich abgelegen.

Denn vor allem auf dem Land ist Mobilität häufig „autoabhängig“. Hier ist der Besitz eines Autos oft gleichbedeutend damit, zur Arbeit oder in die Sportgruppe in den nächstgrößeren Ort fahren oder die Fachärztin in der Kreisstadt aufsuchen zu können. Wer überdies Kinder hat oder Familienangehörige betreut, fährt zusätzlich pro Tag viele kleine Wege.

Die durch Betreuung und Sorgearbeit entstehenden Wege sind im Vergleich zur Fahrt zur Arbeitsstelle oder dem Wocheneinkauf meist kürzer. Weil diese Wege aber oft quer zu den

Hauptverkehrsachsen liegen, welche sich zudem eher an den Stoßzeiten des Verkehrs und der Verbindung zwischen Wohnen, Arbeit und Konsum orientieren, sind sie aufwendiger, kleinteiliger und lassen sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln häufig nicht realisieren.

Im Ergebnis sind Sorgewege daher nicht nur zeitintensiv, sondern in besonderem Maße autoabhängig. Daher müssen Mobilitätsanforderungen, die aus Sorgearbeit oder dem Wohnort resultieren, bei der Transformation des Verkehrssektors viel stärker mitgedacht werden als bisher.

Was heißt das mit Blick auf die Mobilitätswende?

Um die Vision einer zukunftsfähigen Mobilität zu verwirklichen, müssen unterschiedliche staatliche Verwaltungsebenen sowie weitere ganz verschiedene Akteursgruppen politisch und planerisch zusammenarbeiten. Mobilität ist ein Querschnittsthema: Verkehrs-, Stadt- und Raumplanung müssen integriert betrachtet sowie verkehrs- und steuerrechtlich flankiert werden. Für die Planung ist zudem eine differenzierte Datenbasis wichtig, um die Mobilitätsbedürfnisse und -erfordernisse von Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen und insbesondere die benachteiligter sowie weniger mobiler Gruppen adäquat zu berücksichtigen. Diese integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung ist nahräumlich fokussiert und denkt zugleich über die Stadt- und Landkreisgrenzen hinaus, um Kommunen und ihr Umland miteinander sowie verschiedene Kommunen untereinander und auf regionaler Ebene effektiv und ressourcensparend zu verbinden.

Wer von den Veränderungen betroffen ist, muss beteiligt, mitgenommen und überzeugt werden. Dazu gehören gezielte Anreize und Allianzen, aber auch Experimente und Dialog, da Veränderungen, wie die Reduzierung von Parkraum, die Umwandlung von Fahrspuren in Radwege, autofreie Quartiere etc. vielfach Widerstand auslösen. Wenn Gewohntes gegen Neues eingetauscht werden soll und der Abbau bestehender Privilegien im Raum steht, dann sind Konflikte vorprogrammiert. Sie müssen gesellschaftlich ausgehandelt werden. Dies wird aber nur gelingen, wenn es klare Weichenstellungen seitens der Politik gibt, größere Gestaltungsräume für die Kommunen, gezielte Anreize für regionale bzw. interkommunale Zusammenarbeit und mehr Beteiligung und Planung für benachteiligte Gruppen.

Der **ARL-Kongress 2023 – Zukunftsfähig mobil!** fand am 22. und 23. Juni 2023 in Leipzig statt, mehr zum Kongress und dem Programm finden Sie hier: [ARL-Kongress 2023 – Zukunftsfähig mobil! | ARL-Net](#)

Fachlicher Kontakt

Dr. Martina Hülz (Leiterin des Referats „Wirtschaft und Mobilität“ der ARL)
Tel. +49 511 34842-28
martina.huelz@arl-net.de

Pressekontakt

Tanja Ernst/Carolin Pleines (ARL-Wissenschaftskommunikation)

Tel. +49 511 34842-56 oder -54

wiko@arl-net.de

Die ARL – zukunftsweisendes Wissen und Handeln für nachhaltige Raumentwicklung

Die ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft steht für die nachhaltige Entwicklung lebenswerter Räume, Städte und Landschaften. Große Herausforderungen unserer Zeit, wie der Klimawandel, aber auch die Wirtschafts- und Versorgungskrisen wirken sich räumlich ganz unterschiedlich aus. Die ARL sucht Wege, wie sich Energie- und Mobilitätswende oder neue Formen des Wirtschaftens umsetzen lassen. Als zentrales Forum für Fachleute der Raumplanung und Raumentwicklung aus Wissenschaft und Praxis führt die ARL verschiedene disziplinäre Perspektiven, theoretisches Wissen und praktische Erfahrungen zusammen: mit dem Ziel Raumentwicklung nachhaltig zu gestalten – inter- und transdisziplinär, wissenschaftlich fundiert, gesellschaftlich relevant und praxisnah.

arl-net.de // arl-international.com

Der ARL-Kongress 2023 wurde inhaltlich aktiv vom **ARL-Arbeitskreis „Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe“** mitgestaltet. Die 14 Mitglieder aus Wissenschaft und Praxis haben zentrale Ergebnisse und Empfehlungen aus der gemeinsamen Arbeit in einem **Positionspapier** zusammengefasst. Dieses ist in Kürze **Open Access** über diesen [Link](#) auf der ARL-Website für alle Interessierten frei verfügbar.