

---

wissenschaftsplattform  
nachhaltigkeit  
2030

Dialog

**Nachhaltig unterwegs -  
Mobilität jetzt attraktiv gestalten**

Prof. Dr. Gesine Schwan, Katja Treichel und Anne Höh

In Kooperation mit:



**HUMBOLDT-VIADRINA  
Governance Platform**

## Zur Studie

### Hintergrund

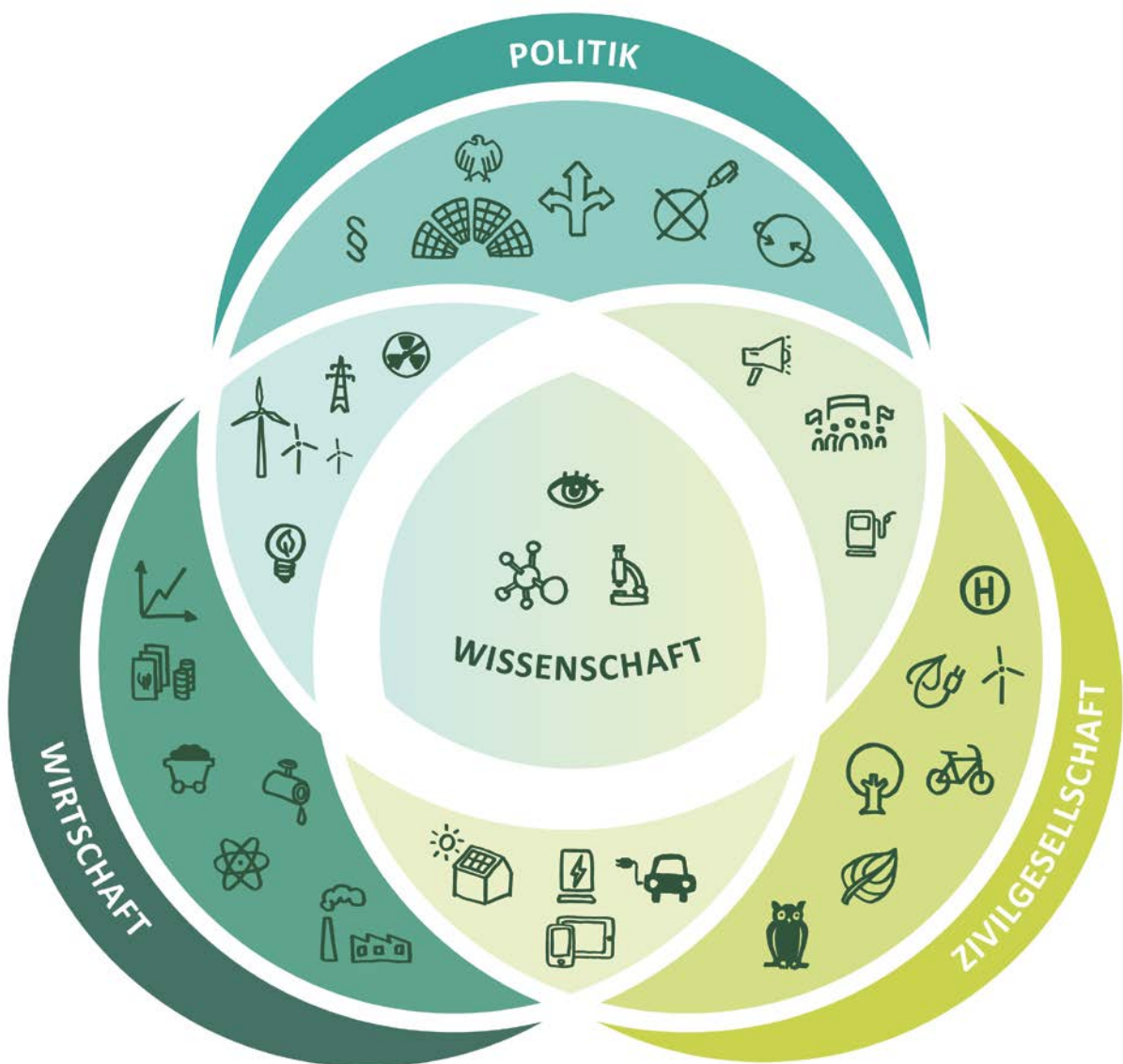
Wie gelingt eine Wende hin zu nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätssystemen in Deutschland, die möglichst effektiv zur Erreichung der globalen Nachhaltigkeitsziele beiträgt? Unter anderem diese Frage bearbeitet die Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 (wpn2030) mit dem Ziel, wissenschaftlich basierte Handlungsempfehlungen für politische Akteure zu entwickeln. Zu diesem Zweck hat sich 2017 über die Plattform die Arbeitsgruppe „Mobilität“ formiert, geleitet von Prof. Dirk Messner (Co-Vorsitzender wpn2030), Ursula Mathar (BMW Group, wpn2030-Lenungskreismitglied) und Christian Hochfeld (Agora Verkehrswende). In diesem Rahmen wurde unter anderem der Dialog „Nachhaltig unterwegs - Mobilität jetzt attraktiv gestalten“ mit der Humboldt-Viadrina Governance Platform veranstaltet. Das vorliegende Papier ist der Ergebnisbericht des Dialogs. Maßgeblich für die weitere AG-Arbeit ist ein breiter interdisziplinärer Austausch mit der Wissenschaft sowie ein transdisziplinärer Austausch mit Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft in mehreren Schritten.

### Empfohlene Zitierhinweis

Schwan, Gesine; Treichel, Katja; Höh, Anne: „Nachhaltig unterwegs - Mobilität jetzt attraktiv gestalten“ Öffentlicher Bericht ETR/02-2019 zum Dialog vom 19.06.2019

# Nachhaltig unterwegs - Mobilität jetzt attraktiv gestalten

Prof. Dr. Gesine Schwan, Katja Treichel und Anne Höh



Bericht zum Dialog am 19. Juni 2019

---

# Nachhaltig unterwegs - Mobilität jetzt attraktiv gestalten

Prof. Dr. Gesine Schwan, Katja Treichel und Anne Höh

## Über die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform gGmbH

Die HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform gGmbH ist eine gemeinnützige Gesellschaft, die sich für die Förderung von demokratischen Prozessen und durchdachten Governance-Strategien in Deutschland, Europa und der Welt einsetzt. Unser Beitrag zu Good Governance konzentriert sich insbesondere auf die Grundprinzipien Transparenz und Partizipation. Mit unseren Multi-Stakeholder-Initiativen und Trialogen entwickeln wir Verfahren, mit dem Anspruch möglichst viele Perspektiven zu integrieren und sie transparent zu machen. Denn nur über Transparenz und Partizipation sind die Berücksichtigung aller Stakeholdergruppen und die daraus resultierende Stärkung von Vertrauen in politische Entscheidungsprozesse möglich.

## Über die Wissenschaftsplattform

Die Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 ist ein zentraler Ort der Wissenschaft, an dem sie mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft drängende Fragen der Nachhaltigkeitspolitik reflektiert. Träger der Plattform sind die internationalen wissenschaftlichen Netzwerke Sustainable Development Solutions Network Germany (SDSN Germany), das Deutsche Komitee für Nachhaltigkeitsforschung in Future Earth (DKN Future Earth) sowie das Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS), das zusätzlich die Geschäftsstelle der Wissenschaftsplattform beherbergt.

Die Wissenschaftsplattform speist ihre Ergebnisse ein in verschiedene politische Prozesse zur Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und zur globalen Agenda 2030 sowie in die Wissenschaft zur Anregung weiterer Forschung. Sie wird gefördert durch das Programm FONA – Forschung für Nachhaltige Entwicklung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung.



**Empfohlene Zitierweise:** Schwan, Gesine; Treichel, Katja; Höh, Anne: „Nachhaltig unterwegs - Mobilität jetzt attraktiv gestalten“ Öffentlicher Bericht ETR/02-2019 zum Trialog vom 19.06.2019

---

## INHALTSVERZEICHNIS

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Beschreibung des Konzepts.....</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1      | Das Trialog-Verfahren .....  | 4         |
| 1.2      | Trialog für die AG Mobilität der Wissenschaftsplattform.....   | 5         |
| <b>2</b> | <b>Beschreibung der Ziele und des Ablaufs des Trialogs .....</b>   | <b>9</b>  |
| 2.1      | Hintergrund und Ziele .....  | 9         |
| 2.2      | Auswahl der Inputgebenden.....   | 10        |
| 2.3      | Agenda.....  | 11        |
| <b>3</b> | <b>Analyse des Trialogs .....</b>  | <b>12</b> |
| 3.1      | Auswertungsmethode und Überblick.....  | 12        |
| 3.2      | Ausgangslage: Mobilitätsstrukturen heute.....  | 14        |
| 3.3      | Ziele, Zielkonflikte und Mobilitätsdilemmata .....   | 19        |
| 3.4      | Akteure, Verantwortung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität .....                                      | 22        |
| 3.5      | Was muss sich ändern, um eine Mobilität zu etablieren, die den Zielen der<br>Agenda 2030 gerecht wird? ..... | 24        |
| 3.5.1    | Ein neues Mobilitätsnarrativ .....   | 24        |
| 3.5.2    | Dialogkultur .....   | 27        |
| 3.5.3    | Regulierung .....  | 27        |
| 3.5.4    | Digitalisierung.....   | 29        |
| 3.5.5    | Mobilität auf dem Land – gleiche Bedürfnisse, andere Infrastrukturen .....                                   | 30        |
| 3.6      | Konsenskorridore und offene Fragen .....   | 32        |
| <b>4</b> | <b>Ausblick auf Folgeaktivitäten .....</b>   | <b>34</b> |
| <b>5</b> | <b>Stakeholder-Auswertung .....</b>  | <b>35</b> |
|          | <i>Annex: Diskussionsbeitrag Dirk Messner, Christian Hochfeld und Ursula Mathar .....</i>                    | <i>i</i>  |

## 1 Beschreibung des Konzepts

### 1.1 Das Trialog-Verfahren

Die Trialoge der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform sind ein erprobtes Verfahren, um **gesellschaftspolitische Diskussionen fair und vertrauensbildend** zu gestalten und politische Entscheidungsprozesse fundiert vorzubereiten. Hauptpunkte des Verfahrens sind eine ganztägige Trialog-Veranstaltung mit relevanten Stakeholdern im Rahmen des zu diskutierenden Themas sowie die anschließende Analyse der Diskussion.

Als Stakeholder fungieren in den Trialogen Vertreterinnen und Vertreter von Politik und Verwaltung, Wirtschaft und organisierter Zivilgesellschaft, begleitet von Wissenschaft und Medien. Sie treten in einen argumentativen Austausch miteinander, einer sog. **Deliberation**. Ziel unserer Trialog-Veranstaltungen ist es, **Verständigungsprozesse durch Perspektivenvielfalt und die Begründung von Argumenten zu initiieren und Grundkonsense aufzudecken**.

Die gesellschaftlichen Herausforderungen sind so komplex, dass wir die Hilfe der Wissenschaft benötigen. Gleichzeitig entwickelt die Wissenschaft mitunter eigene Logiken, die im Konkreten nicht mehr zielführend sind. Daher ist es wichtig, Theorie und Praxis, Wissenschaft und Gesellschaft zusammenzuführen. So kann die Anschlussfähigkeit wissenschaftlicher Ergebnisse gestärkt, verschiedene Wissenstypen integriert und umsetzungsfähige Politik vorangebracht werden, die nicht nur technologisch und ökonomisch umsetzbar ist, also ein Geschäftsszenario unterlegt hat, sondern auch auf das Gemeinwohl hinwirkt.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Trialoge decken aufgrund ihrer unterschiedlichen Funktionen, Erfahrungen und Machtpotenziale ein breites Spektrum wesentlicher gesellschaftlicher Perspektiven ab. Durch ihre argumentative, durchaus konflikthafte Auseinandersetzung schaffen sie Transparenz, eröffnen Win-Win-Situationen und bereiten so einen überparteilichen Korridor vor, innerhalb dessen **gemeinwohlorientierte Lösungen** gefunden und nachhaltige Entscheidungen getroffen werden können.

Dazu ist es unabdinglich, dass die Offenheit des vertraulichen Austausches gewahrt wird und Positionen nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Ebenso sollen die Positionen nicht einfach nebeneinander oder einander gegenübergestellt werden, sondern aneinander anknüpfen. Nur so kann ein Verständigungsprozess angeregt werden, der breit akzeptierte Lösungen vorbereitet.

Wichtig ist zu diesem Zweck die Teilnehmenden so auszuwählen, dass sie in ihrem Bereich kompetent und ebenso argumentationsfähig wie verständigungswillig sind. Über die

---

**Chatham House Rule**<sup>1</sup> wird Vertraulichkeit hergestellt, die durch eine kompetente und faire Moderation weiter unterstützt wird.

## 1.2 Dialog für die AG Mobilität der Wissenschaftsplattform

*„Wenn Wissenschaft auf Freiheit, eine freiheitliche Gesellschaft, eine freiheitliche Verfassung angewiesen ist, in dem Verständnis wie wir Wissenschaft meinen, dann ist es auch nicht völlig unangemessen; ihr nahe zu legen, dass sie beiträgt zu der Erhaltung und Weiterentwicklung dieser gesellschaftlichen und politischen und kulturellen Voraussetzungen“* (organisierte Zivilgesellschaft).

Im Jahr 2030 werden voraussichtlich 8,5 Milliarden Menschen auf der Erde leben. 2030 ist auch das Jahr, in dem die Staaten der Welt gemeinsam einen nachhaltigen Wandel vollzogen haben wollen, damit genau diese 8,5 Milliarden Menschen und folgende Generationen ein gutes Leben führen können – ohne Hunger und mit gleichen Entwicklungschancen, in Frieden, gerechten Gesellschaften und einer intakten Umwelt.

Dazu bekennen sich die Mitgliedsstaaten der Vereinten Nationen in der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung mit ihren 17 Nachhaltigkeitszielen. Für das Erreichen müssen alle Staaten ihren Teil beitragen. Die Bundesregierung strebt dies im Rahmen der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie an.

Hinter jedem Ziel stecken hochkomplexe Fragestellungen: Damit die Ziele erreicht werden können, erproben viele Menschen und Institutionen weltweit neues Denken, Organisieren und Handeln. Die Herausforderungen sind enorm, denn jedes der 17 Nachhaltigkeitsziele ist auch mit Interessenskonflikten verknüpft, die immer auch eine globale Dimension haben.

International ist ein Ambitionsverlust in Bezug auf die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen (Sustainable Development Goals - SDGs) festzustellen. Akteure aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft greifen diese Ziele auf, aber von der Politik werden diese auf internationaler Ebene nicht zureichend vorangetrieben. Auch die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie ist bisher kein Instrument, welches die Bundesregierung prioritär zum Handeln antreibt.

Auch deshalb wurde die **Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 (WPN 2030)** gegründet. Sie soll als Ort der Wissenschaft fungieren, an dem sie mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft fortlaufend drängende Fragen der Nachhaltigkeitspolitik reflektiert. Wissen für Nachhaltigkeit wird dort zusammengetragen und weitergetragen, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

---

<sup>1</sup>„Bei Veranstaltungen (oder Teilen von Veranstaltungen), die unter die Chatham-House-Regel fallen, ist den Teilnehmern die freie Verwendung der erhaltenen Informationen unter der Bedingung gestattet, dass weder die Identität noch die Zugehörigkeit von Rednern oder anderen Teilnehmern preisgegeben werden dürfen.“ Royal Institute of International Affairs, London.

Die Plattform arbeitet unabhängig und ist systematisch eingebunden in den offiziellen politischen Steuerungs-, Dialog und Umsetzungsprozess der Agenda 2030 – um wirksam agieren zu können. Die Plattform ist offen für alle Akteure, die Nachhaltigkeitspolitik durch Wissenschaft stärken wollen. Sie organisiert auf Grundlage von wissenschaftlicher Kompetenz Dialogformate. So können Expertisen gebündelt an die Bundesregierung herangetragen werden.

Die Ziele der Wissenschaftsplattform:

- Zusammenarbeit fördern für eine breite Aktivierung der Wissenschaft für Nachhaltigkeit
- Intensivierung des transdisziplinären Dialogs zu Nachhaltigkeitswissen
- Bündelung von Nachhaltigkeitswissen für den politischen Umsetzungsprozess und Rückkopplung von Forschungsbedarfen in die Wissenschaft
- Kritisch-konstruktive Begleitung von Nachhaltigkeitspolitik aus der Perspektive der Wissenschaft

In Arbeitsgruppen bearbeitet die Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 besonders drängende Themen. Die Auswahl der Arbeitsschwerpunkte erfolgt durch den Lenkungskreis anhand folgender übergeordneter Kriterien:

- Wissenschaftliche Relevanz, Strahlwirkung in das Wissenschaftssystem, Bedarf an Orientierungswissen
- Politische Relevanz, Aktualität und Handlungsbedarf für die Agenda 2030 und die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie
- Globale Relevanz und internationale Ausstrahlung Transformationsbedarf und -potential
- Vermeidung von Duplikation von vergleichbaren Arbeiten anderer Akteure und Prozesse

Die Arbeitsgruppen sind transdisziplinär zusammengesetzt mit Vertretern aus Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Sie tragen bestehendes Wissen zum Thema zusammen, bündeln es und verarbeiten es weiter zu politisch fruchtbaren Impulsen. Der Arbeitsprozess wird dabei immer wieder geöffnet für weitere Akteure aus verschiedenen Gesellschaftsbereichen, damit Relevanz, Belastbarkeit und potenzielle Fruchtbarkeit des Wissens möglichst breit geprüft werden.

Die **Arbeitsgruppe „Mobilität“** wird vertreten durch Dirk Messner (Co-Vorsitzender SDSN-Sustainable Development Solutions Network Deutschland), Christian Hochfeld (Agora Verkehrswende) und Ursula Mathar (BMW Group). Sie prüft bestehende wissenschaftsbasierte Szenarien für eine nachhaltige Mobilitäts- beziehungsweise



---

Verkehrswende in, mit und durch Deutschland und diskutiert sie mit Vertreter\*innen unterschiedlichster Gesellschaftsbereiche. Dabei verknüpft die AG Mobilität die Themen Klimaschutz im Mobilitätssektor mit Fragen der Lebensqualität und des Wohlergehens der Menschen und ordnet die Verkehrswende somit in einen größeren Nachhaltigkeitsrahmen im Sinne der Agenda 2030 ein.

Um sich der Thematik zu nähern, hat sich die AG zunächst informiert, welche anderen Teams und Arbeitsgruppen in Europa zu Mobilitätsfragen arbeiten. Deren zentrale Studien hat die AG analysiert, um festzustellen, wo Dissense und Konsense liegen. In einem nächsten Schritt hat die AG die Wissenschaftler\*innen zusammengebracht, um relevante Fragestellungen zu eruieren. Anschließend wurden die bisherigen Erkenntnisse mit Praktiker\*innen von öffentlichen Mobilitätsanbietern, von Automobilunternehmen und aus kommunalen Verwaltungen diskutiert. Ein wichtiges Zwischenergebnis war, dass die Umstellung der Antriebssysteme auf Elektromobilität nicht ausreicht, sondern dass eine weitergehende Systemwende bis hin zur Umgestaltung von Städten notwendig sei. „Im Gegensatz zur Energiewende muss man sagen, erscheint die Verkehrswende als ein noch komplexeres Anliegen, weil hier geht es nicht nur um eine technische Infrastruktur, sondern um das Zusammenspiel zwischen einer technischen Infrastruktur und der Veränderung von Lebensräumen, Lebenswelten, Städten und diesen Gesamtzusammenhang, den wollten wir uns vor Augen führen“ (Wissenschaft).

Für eine Differenzierung der unterschiedlichen Herausforderungen werden verschiedene Begriffe verwendet, allerdings nicht einheitlich: Mobilitätswende, Antriebswende, Verkehrswende, Energiewende im Verkehr. Im vorliegenden Text wird auf die Begriffsdefinition der Agora Verkehrswende zurückgegriffen. Demnach umfasst die Verkehrswende alle Maßnahmen, um die Klimaneutralität des Verkehrs bis 2050 sicherzustellen. Dabei ruht die Verkehrswende auf zwei Säulen: die Mobilitätswende und die Energiewende im Verkehr (Agora Verkehrswende):

Die Mobilitätswende zielt darauf ab, dass der Endenergieverbrauch des Verkehrssektors ohne Einschränkung der Mobilität sinkt. Dabei stützt sie sich auf technologische Entwicklungen, sorgt dafür, dass sich das Verkehrsangebot erweitert und multimodales Verkehrsverhalten erleichtert wird. Das muss durch den entsprechenden politischen Rahmen unterstützt werden, um bislang nicht gehobene Potenziale der Vermeidung, der Verlagerung und der Verbesserung des Verkehrs zu erschließen. „Demgegenüber ist die Energiewende im Verkehr vor allem eine technische Herausforderung, die allerdings ebenfalls politischer Gestaltung bedarf. Ziel der Energiewende ist es, sicherzustellen, dass der verbleibende Endenergiebedarf des Verkehrs mit klimaneutralen Antriebsenergien gedeckt wird und dass diese Energien in motorisierten Fahrzeugen effizient und sparsam eingesetzt werden“ (Agora Verkehrswende).



Quelle: Agora Verkehrswende<sup>2</sup>

In einer dritten Runde tauschte sich die AG Mobilität mit Parlamentarier\*innen und Verkehrspolitiker\*innen aus, bevor im Dialog dann organisierte Zivilgesellschaft, Politik & Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft gemeinsam diskutierten. Die bis dahin erfolgte Fokussierung umfasste die Unterthemen Dekarbonisierung (technologische Möglichkeiten und Infrastrukturen), Umbau von Städten, um neue Mobilitätssysteme zu ermöglichen und Lebensqualität. Letzteres bezieht sich auf Studien, die zeigen, dass Stadtgestaltung in den 1,5km<sup>2</sup> rund um den eigenen Wohnort darüber entscheidet, wie die Stadt genutzt wird, und ob Vertrauen zwischen den Nachbarn und im Kiez entsteht. In unwirtlichen Umgebungen werden nur Grundbedürfnisse befriedigt, wie Einkaufen und die Kinder zur Schule bringen. In Städten mit öffentlichen Räumen können Kommunikationsräume und Lebensqualität entstehen. Wenn diese Räume genutzt werden, kommt es zum Austausch mit anderen Bürgerinnen und Bürgern, was Voraussetzung für eine funktionierende Bürgerdemokratie ist. Allerdings müssen auch ländliche Räume stärker untersucht und berücksichtigt werden, da dort die Voraussetzungen andere sind. In Bezug auf die Agenda 2030 ist es von Bedeutung die Verkehrswende eben nicht nur als Energiewende im Verkehr zu verstehen sondern als Chance, um weitere Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Denn Veränderungen im Verkehr können sich auf diverse Ziele auswirken, wie bspw. SDG 3 Gesundheit und Wohlergehen, SDG

---

<sup>2</sup> Agora Verkehrswende online: <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/die-verkehrswende-gelingt-mit-der-mobilitaetswende-und-der-energiewende-im-verkehr/>

9 Industrie, Innovation und Infrastruktur, SDG 11 Nachhaltige Städte und Gemeinden, SDG 12 Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster oder nicht zuletzt SDG 13 Maßnahmen zum Klimaschutz.



## 2 Beschreibung der Ziele und des Ablaufs des Dialogs

### 2.1 Hintergrund und Ziele

Der Dialog „Nachhaltig unterwegs. Mobilität jetzt attraktiv gestalten“, der gemeinsam mit der Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 und in enger Abstimmung mit der AG Mobilität organisiert wurde, fand am 19. Juni 2019 in Berlin statt. Im Mittelpunkt der Diskussion standen die Herausforderungen für eine Wende hin zu nachhaltiger Mobilität, denn „unterwegs zu sein“ spielt eine zentrale Rolle in Gesellschaften weltweit: als menschliches Grundbedürfnis, zum Gütertausch, aber auch als Ausdruck von Lebensqualität. Die Kehrseite: In der Summe verschlingt die Mobilität des Menschen aktuell massenhaft endliche Ressourcen und ihre Emissionen belasten Klima, Luftqualität und Gesundheit. Die im Pariser Klimaabkommen vereinbarten Ziele erfordern schnelles und umfassendes Handeln, gerade auch im Verkehrssektor. Die Frage, wie nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätssysteme zukünftig ausgestaltet werden sollen, ist keine rein technische. Die Komplexität der Herausforderungen spiegelt sich beispielsweise in den Diskussionen der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ wider, die u.a. über ein konkretes Maßnahmenpaket für mehr Klimaschutz durch sozialverträgliche Dekarbonisierung des Verkehrs in Deutschland berät. Es wird in Zukunft auch viel darum gehen, ob und wie das Nutzer\*innenverhalten geändert werden kann, welche Möglichkeiten von Mobilität

akzeptiert und weiterentwickelt werden, welche Spannungsverhältnisse, bspw. in Bezug auf Flächenkonkurrenz oder Gesundheit, entstehen und wie diese gelöst werden können.

Ausgangspunkt für die Diskussion waren ein **Positionspapier der AG Mobilität der Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit** (siehe Annex) sowie drei Fragen, die im Vorfeld gemeinsam abgestimmt wurden:

1. **Dekarbonisierung der Mobilität:** E-Mobilität bietet das Potential für eine zügige Dekarbonisierung von Verkehrsträgern. Allerdings stehen für eine umfassende und effektive Implementierung der E-Mobilität noch tiefgreifende Fragen im Raum, insbesondere: Was kann und muss die Ordnungspolitik leisten? Wie kann die soziale Akzeptanz von Dekarbonisierungsmaßnahmen der Mobilität gewährleistet werden? Welche Rolle spielt die Preisgestaltung, wie ist sie zu regeln?
2. **Umbau von Städten:** Dass Mobilitätswenden in Städten machbar sind, wird durch zahlreiche Vorbilder belegt, wie etwa Kopenhagen. Lassen sich solche Modelle auf andere Städte übertragen? Was braucht es für effektive Übertragungen? Wie können Städte, öffentliche und private Anbieter von Mobilitätsangeboten besser zusammenarbeiten? Wie können erfolgreiche Kooperationen zwischen Transportmodalitäten bzw. Koordination zwischen Stadt- und Verkehrsplanung aussehen?
3. **Mobilität auf dem Land:** Der ländliche Raum muss bei einer nachhaltigen Mobilitätsplanung für Deutschland gleichwertig mit urbanen Räumen mitbedacht werden. Auch hier stellen sich noch grundlegende Fragen: Wie unterscheiden sich die Probleme und Lösungsmöglichkeiten für eine Mobilitätswende von denen im städtischen Raum? Wären Lösungen aus dem städtischen Raum übertragbar?

## 2.2 Auswahl der Inputgebenden

Dem Trialog-Format entsprechend wurden die Inputgebenden entlang der Stakeholder-Zuordnung eingeladen. Dabei wurde nicht der Anspruch erhoben, dass die Inputgebenden alle vermeintlichen Gemeinwohlinteressen vertreten, sondern im Gegenteil, dass sie durchaus ihre Teilperspektiven präsentieren, die gegebenenfalls auch im Gegensatz zu einander oder zu den Positionen einzelner oder mehrerer Teilnehmenden stehen. Dass es sehr wohl auch Überschneidungen zwischen den Sektorenvertretern gibt, ist klar und nötig, um zu einem *Grundkonsenskorridor* zu gelangen. Dieser ist wiederum essentiell, um das überparteiliche Ziel der Energiewende gemeinwohlorientiert und effektiv umzusetzen.

Als wissenschaftlicher Vertreter der AG Mobilität der Wissenschaftsplattform gab Dirk Messner, Co-Vorsitzender der Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit einen einführenden Vortrag in das Thema und die Arbeit der AG.

Danach folgten Impulsvorträge aus Sicht der einzelnen Stakeholdergruppen: Zunächst erläuterte Helge Pols, Referatsleiter Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität,

Klimakabinett, Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) die Herausforderungen der Mobilitätswende und ging dabei auch auf die Arbeitsprozesse der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität ein. Aus Sicht zwei verschiedener Mobilitätsdienstleister sprachen anschließend Carl-Friedrich Eckardt, Leiter Kompetenzzentrum Urbane Mobilität der BMW Group und Susanne Henckel, Geschäftsführerin des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg GmbH (VBB). Für den Input aus der organisierten Zivilgesellschaft ist kurzfristig Marion Jungbluth (Verbraucherzentrale Bundesverband) eingesprungen.

Die am Nachmittag stattfindenden parallelen Workshops wurden inhaltlich von Ursula Mathar (BMW Group), Christian Hochfeld (Agora Verkehrswende) und Moritz Kirchesch (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft) geleitet.

Die Begrüßung und Moderation des Dialogs erfolgte durch Gesine Schwan, HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform.

## 2.3 Agenda

- 09:00 Anmeldung und Kaffee
- 09:30 Begrüßung und Einführung  
*Prof. Dr. Dr. h.c. Gesine Schwan, HUMOBLDT-VIADRINA Governance Plattform gGmbH*
- 09:50 Vorstellung der Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit und der AG „Mobilität“  
*Prof. Dr. Dirk Messner, Co-Vorsitzender Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 & Co-Leitung AG Mobilität*
- 10:10 Input-Vortrag aus Politik & Verwaltung  
*Helge Pols, Referatsleiter Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett, Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI)*
- 10:30 Input-Vortrag aus zwei Wirtschaftsperspektiven  
*Dr. Carl Friedrich Eckardt, Leiter Kompetenzzentrum Urbane Mobilität, BMW Group*  
*Susanne Henckel, Geschäftsführerin Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)*
- 11:10 Kaffeepause
- 11:30 Input-Vortrag aus der organisierten Zivilgesellschaft  
*Marion Jungbluth, Teamleiterin Energie und Mobilität, Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV)*
- 11:20 Diskussion zwischen allen Teilnehmenden
- 13:15 Mittagspause

14:15 Parallele Workshops

WS 1: Dekarbonisierung der Mobilität

Impuls: *Christian Hochfeld, Geschäftsführer Agora Verkehrswende und Mitglied AG „Mobilität“ Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030*

WS 2: Umbau von Städten

Impuls: *Ursula Mathar, Vice President BMW Group und Mitglied AG „Mobilität“ Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030*

WS 3: Ländliche Mobilität

Impuls: *Moritz Kirchesch, Referat Grundversorgung und Mobilität in ländlichen Räumen, Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft*

15:45 Kaffeepause

16:00 Vorstellung der Workshop-Ergebnisse

16:20 Diskussion zwischen allen Teilnehmenden und Zusammenfassung

17:00 Ausklang der Veranstaltung

### 3 Analyse des Dialogs

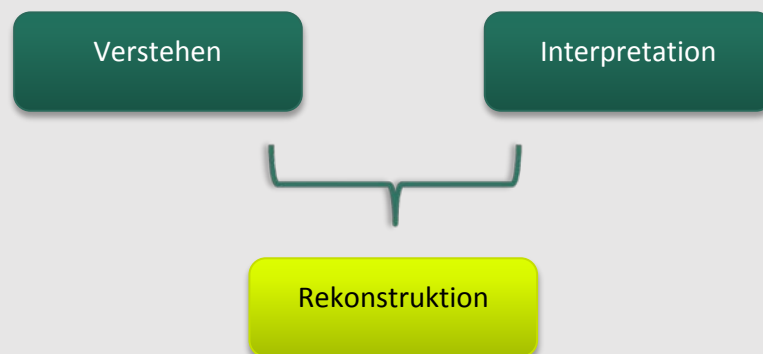
#### 3.1 Auswertungsmethode und Überblick

Die qualitative Auswertung der transkribierten Diskussion erfolgte angelehnt an die **dokumentarische Methode** nach Ralf Bohnsack, eine etablierte Methode der qualitativen Sozialforschung, die insbesondere für die Auswertung von Gesprächen mit mehreren Personen angewandt wird. Mit diesem Verfahren erreichen wir eine tiefere Interpretation des Materials als bei einer Interpretation ausschließlich entlang des Diskussionsverlaufs. Die diskutierten Themen können schließlich gebündelt dargestellt und prägnante Aussagen zitiert werden.

Bereits auf der Veranstaltung wurde erkennbar, dass die Diskussionsstränge um die Verkehrswende sehr vielschichtig sind und Unterthemen nicht isoliert betrachtet werden dürfen, vielmehr ist eine ganzheitliche Sicht erforderlich. Es kann nicht allein darum gehen, alternative Kraftstoffe zu entwickeln oder ausreichend Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Es muss eine Verzahnung mit gesundheitlichen, städtischen, ländlichen und kulturellen Aspekten geben und Fragen der Bildung und Gerechtigkeit eingeschlossen werden. Der Ansatz der Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030, zukünftige Mobilität aus der Perspektive der Sustainable Development Goals zu diskutieren und voranzutreiben, ist richtig und wichtig, um eine Verkehrswende zu ermöglichen, die nachhaltig ist und sich sowohl in Technik, Wirtschaft und Recht als auch im Sozialen und im Kulturellen niederschlägt.

Es handelt sich bei der **dokumentarischen Methode** um ein verstehendes Verfahren, welches sich für die Rekonstruktion und Interpretation immanenter Sinngehalte von Erzähl- und Diskursverläufen eignet. Leitgedanke des Begründers des Verfahrens – Ralf Bohnsack – ist, dass ein Unterschied zwischen Verstehen und Interpretieren existiert, welcher durch die Rekonstruktion überwunden werden soll.

Im ersten Schritt wird herausgearbeitet, welche Themen und Unterthemen im Interview oder der Gruppendiskussion angesprochen werden. Im zweiten Interpretationsschritt erfolgt eine Rekonstruktion und Explikation des Rahmens, innerhalb dessen das Thema abgehandelt wird. Diese Identifizierung von Bedeutungszusammenhängen wird als ‚reflektierende Interpretation‘ bezeichnet. Nachdem der Diskursverlauf im Zuge der formulierenden Interpretation und der reflektierenden Interpretation in seine Komponenten zergliedert wurde, wird in der so genannten Fallbeschreibung all dies wieder zusammengesetzt und eingebunden. An dieser Stelle entwickelt man eine Art Nacherzählung der Diskussion. Dabei werden ausgewählte Textpassagen als Zitate eingefügt.



Weitere Informationen bspw. auf <https://blogs.uni-paderborn.de/fips/2014/11/26/dokumentarische-methode/>

In der Auswertung des Transkriptmaterials erwiesen sich **folgende Themen als diskussionsleitend:**

- Ausgangslage und Hintergrund
- Akteure, Verantwortung und Umsetzung
- Wie soll nachhaltige Mobilität aussehen?
- Welche Zielkonflikte existieren?
- Was muss sich ändern?
- Konsense und offene Fragen

Diese Themen werden mit den dazugehörigen Beiträgen näher beleuchtet und ausgewertet. Aus den Ergebnissen kann ein Sachstand der Diskussion zwischen den vertretenen Stakeholdern dargelegt werden. Daraus lassen sich gesellschaftliche Grundkonsense ableiten,



aber auch Fragen und Gesichtspunkte, die der weiteren Vertiefung durch die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler bedürfen. Die Ergebnisse zeigen die wichtigsten Punkte der gesellschaftlichen Debatte auf, die in etwaigen politischen Handlungsempfehlungen der Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler zum Thema berücksichtigt werden sollten.

### 3.2 Ausgangslage: Mobilitätsstrukturen heute

#### Historisch gewachsene Strukturen

*„Die Rahmenbedingungen, die wir im Straßenverkehr vorfinden, haben mit allem zu tun, nur nicht mit Nachhaltigkeit. Sie sind in den 1950er Jahren entstanden, im Wesentlichen unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr. Das heißt, durch die Massenmotorisierung wurde als erstes offenkundig, dass es viele Unfälle und viele Tote gibt und dann hat man angefangen dort entsprechend zu regulieren, aber Nachhaltigkeitsthemen haben natürlich da keine Rolle gespielt. Wenn wir uns das heute angucken, dann gibts unheimlich viele Regulierungen, die unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten super kontraproduktiv sind“ (Wirtschaft).*

Der Verkehrssektor trägt in Deutschland zu 18 % der Treibhausgasemissionen bei, weltweit sogar 23%. Damit wir im 1,5 – 2 C° globalen Erwärmungskorridor bleiben, müssten wir bis Mitte des Jahrhunderts eine weitgehende Klimaneutralität erreichen. Wenn das ernst genommen wird, heißt das, dass die Emissionen in jeder der nun folgenden Dekaden halbiert werden müssen. Das sei eine Herkulesaufgabe, wie im Trialog von mehreren Akteuren betont wurde. Es bestehe enormer Handlungsdruck, gerade im Verkehrssektor, da in den letzten Jahrzehnten fast keine Fortschritte aus Klimaschutzperspektive erzielt worden sind. Entsprechend wird das Klimaschutzziel von einer 40-42%-CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrssektor bis 2030 von einigen Akteuren als ausgesprochen ambitioniert bewertet. Andere Akteure finden das Ziel nicht ambitioniert genug, denn um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, müssten wir sogar noch mehr Emissionen einsparen. Wieder andere stellen allgemein sektorspezifische Ziele in Frage, weil Emissionen so möglicherweise nicht da eingespart werden, wo es bei einer ganzheitlichen Betrachtung über alle Sektoren am kostengünstigsten wäre.

Trotz fehlender Fortschritte ist in den letzten Jahren die öffentliche Aufmerksamkeit für das Thema gestiegen. Beispielsweise hat die Bundesregierung die "Nationale Plattform Zukunft der Mobilität" eingerichtet. Dennoch ist der aktuelle Bundesverkehrswegeplan noch immer nicht klimagerecht, wie im Trialog moniert wurde: Durchfinanziert sind die Straßenprojekte, nicht aber die Schienenprojekte. Anfang 2019 erreichte die Anzahl der PKW pro 1000 Einwohner einen neuen Höchststand: waren es im Jahr 2008 noch 501 PKW pro 1000



Einwohner, sind es nun 567<sup>3</sup>. Selbstverständlich sind in einigen Regionen, städtischen Randbezirken oder auch zu bestimmten Uhrzeiten Menschen auf das Auto angewiesen, da sie sonst nur sehr erschwert oder gar nicht an ihr Ziel kommen. Besonders augenfällig ist dies im Vergleich Stadt-Land. Dennoch muss etwas geschehen, um die Emissionen im Verkehrsbereich drastisch zu reduzieren.

Unabhängig von alternativen Mobilitätsformen muss zügig auf neue Antriebe umgestellt werden, um 2050 über eine dekarbonisierte PKW- und LKW-Fahrzeugflotte zu verfügen. Dabei sind nach Aussagen eines Teilnehmers Teile der Wirtschaft überfordert von der hohen Transformationsgeschwindigkeit und dazu geneigt, Klimaziele über Bord zu werfen, weil sie ihnen zu ambitioniert erscheinen. Sie befürchten den Verlust von Wertschöpfung und Arbeitsplätzen im Vergleich zum Verbrennungsmotor (Wirtschaft).

Hinzu kommt, dass viele Menschen das Auto als Erfolgsmodell wahrnehmen, weshalb es so schwer abzulösen ist. Allerdings ist es nur eine Erfolgsgeschichte für diejenigen, die sich ein Auto leisten und fahren können: *„Was ich interessant finde, ist dass die Notwendigkeit der Umverteilung des öffentlichen Raumes darauf basiert, dass wir mal eine autogerechte Stadt geplant haben, und zwar deutschlandweit, egal wo wir gerade unterwegs waren, und dass diese autogerechte Stadt natürlich in den 50er Jahren vor allen Dingen eine männergerechte Stadt war. Ich glaube das ist auch kein Geheimnis, weil man kann schnell feststellen, wer damals die Autos besessen hat und mobil sein wollte“ (Wissenschaft).*

Diese Tendenz ist auch in der „MiD - Mobilität in Deutschland-STUDIE“<sup>4</sup> erkennbar, wie eine Teilnehmerin einbrachte: Demnach bewegen sich Frauen anders in der Stadt als Männer. Frauen haben häufig keine Alternative zum ÖPNV. 9% aller Frauen nutzen in einer üblichen Woche ausschließlich den ÖPNV, bei Männern sind das nur 6%. Männer legen weitere Strecken (45km) als Frauen zurück (32km). Beide Gruppen sind aber mit rund 90 Minuten gleich lange unterwegs. Zudem haben Frauen häufiger einen Kinderwagen dabei. Dieser Aspekt sollte unter der Perspektive der Gerechtigkeit in der Weiterentwicklung des Mobilitätssektors beachtet werden.

Ein weiterer Gerechtigkeitsaspekt betrifft die Bewertung des öffentlichen Raums: für 20 Euro erhält man in Berlin einen Anwohnerparkausweis über zwei Jahre. Im Vergleich: eine

---

<sup>3</sup> Meyer und Sorge (2019): Deutschland im Autorausch, in Spiegel online, abrufbar unter <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/verkehr-das-eigene-auto-ist-in-deutschland-beliebt-wie-nie-a-1286401.html>

<sup>4</sup> Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15) [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017\\_Ergebnisbericht.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf)

Wochenkarte für den ÖPNV kostet 30 Euro. Auf dieser Grundlage ist es schwierig, die Leute von der Nutzung des ÖPNV zu überzeugen, wie eine Teilnehmerin (Wirtschaft) betonte.

### Window of opportunity – Veränderungsbereitschaft

Trotz der historisch gewachsenen autogerechten Strukturen sind nach Meinung vieler Teilnehmer\*innen derzeit die Bedingungen für die Möglichkeit des Wandels gegeben: Mobilitätsthemen erscheinen jeden Tag in den Medien, Technologien sind vorhanden und werden weiterentwickelt. *"Wir befinden uns mitten in einer gesellschaftlichen Diskussion und nach meinem Empfinden ist das Thema Mobilität auch zur Chiffre geworden für ganz andere Themen. Für soziale Fragen, für Fragen der Teilhabe, für Verbotskultur, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz. Da bündelt sich im Moment in dem Thema Mobilität vieles und ich glaube die Erkenntnis ist schon vorhanden, dass es so nicht weiter geht"* (Politik & Verwaltung).

Zudem haben sich Mobilitätspräferenzen der Menschen in den letzten Dekaden stark verändert, so nutzen bspw. auch Autobesitzer multimodale Angebote. Das Auto verliert an Status, insbesondere bei jungen Leuten findet ein Kulturwandel statt. Aktuelle Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zeigen, dass die Zahl junger Menschen, die in Deutschland einen Führerschein besitzen, seit Jahren kontinuierlich abnimmt. 2010 hatten noch knapp fünf Millionen junge Menschen zwischen 17 und 24 Jahren einen Führerschein, zum Stichtag 1. Januar 2019 waren es nur noch rund 4,4 Millionen, die Pkw, Roller, Motorrad und Co. fahren dürfen<sup>5</sup>.

Handlungsdruck besteht auch bei der Industrie: Megatrends wie Digitalisierung, Dekarbonisierung, demographischer Wandel sowie innovative Konkurrenz aus dem Ausland werden spürbarer. Das alte Geschäftsmodell der Automobilbranche wird so nicht weiterlaufen können. Die internationalen Märkte machen deutlich, dass zukünftig andere Produkte notwendig sein werden. Statt an dem „Alten“ festzuhalten, sollte neue Chancen ergriffen und vorangetrieben werden. Technologien entwickeln sich weiter. Durch Digitalisierung und Elektrifizierung ist es möglich geworden, die ausdifferenzierten Mobilitätspräferenzen der Menschen abzubilden und sogar mit Begeisterung zu erfüllen. *"Das heißt, technologisch haben wir alle Möglichkeiten, alles viel besser zu machen als es jemals in der Vergangenheit möglich war"* (Wirtschaft).

Ein besonderer Handlungsdruck ist vor allem in Städten spürbar. Hier werden Mobilitätsdiskussionen nicht auf Basis des Klimawandels geführt, sondern auch deswegen,

---

<sup>5</sup> Siehe zum Beispiel SZ online (2019): <https://www.sueddeutsche.de/auto/junge-leute-spaeter-mit-dem-fuehrerschein-beginnen-1.4290221>

weil die Kapazitäten der Städte an ihre Grenzen stoßen. Im Trialog wurde Hamburg<sup>6</sup> als Beispiel genannt, wo bereits Stau entstand, weil „schlicht zu viele Autos unterwegs waren, die sich gegenseitig blockiert haben“ (Wissenschaft).

Allgemein wurde für mehr Mut plädiert: Auch wenn *Fridays for Future* keine konkreten Antworten in jeder Frage haben, fordern sie eine radikale Umorientierung und lassen sich nicht ablenken von Einzelmaßnahmen. Ein Teilnehmer fand, dass dies aktuell der richtige Weg sei. Zugleich wurde von weiteren Teilnehmenden betont, dass wir uns auf eine komplexe Debatte einlassen müssen. Aus der organisierten Zivilgesellschaft kam die Kritik, dass es hier an der Bereitschaft fehle, sowohl in der öffentlichen Diskussion als auch seitens der Politik.

### Resignation und Vertrauensverlust in Politik und Industrie

Eine Mehrheit der Teilnehmenden bewertet die Verkehrspolitik der letzten Dekaden als zu ängstlich. Statt den komplexen Diskurs zu führen, sind die Verantwortlichen den Konflikten ausgewichen und waren mehr darauf bedacht, alte Freiheitsgrade nicht einzuschränken. Dadurch wurden faule Kompromisse gemacht, *„in der Hoffnung, dass einem die Dinge nicht auf den Fuß fallen und prompt ist es natürlich passiert und es wird auch wieder passieren, wenn wir die Chancen, die wir jetzt haben nicht ausschöpfen“*, wie ein Teilnehmer aus der Wirtschaft betonte. Von einem Teilnehmer aus Politik & Verwaltung wurde angemerkt: *„Es fehlt nicht an der Erkenntnis, sondern es fehlt nur an der Umsetzung.“*

Weiterhin wurde es als problematisch erachtet, dass sich die politische Debatte zumeist um die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten dreht und eine grundlegende Transformation des Mobilitätssystems nicht angegangen wird, wie ein Teilnehmer der Medien zusammenfasste: *„Also Elektroautos, wird immer vornehm mit Mobilität beschrieben, läuft aber immer aufs Auto irgendwie raus, oder auch Wasserstoff, was jetzt mehr in den Trend kommt. Das ist eine technokratische Scheinlösung, um einfach das Auto zu behalten. Ich schmeiße halt den Verbrennungsmotor raus und mache einen Akku dazu. Dadurch werden die Dinger nochmal 300 kg schwerer, ich habe mehr Abrieb, mehr Feinstaub, die ganzen Probleme, 3000 Verkehrstote, alles wird gar nicht tangiert. Also weder das, noch das sogenannte autonome Fahren, [...]. Das sind so also alles Scheinlösungen.“*

Die Fokussierung auf den Straßenverkehr zeigt sich auch bei der Vernachlässigung der Schienenwege. Seit der Liberalisierung im Bahnverkehr Anfang der 90er Jahre sind über

---

<sup>6</sup> Siehe z.B. Frahm (2019): „In diesen Städten verlieren Autofahrer die meiste Zeit“, Spiegel online, abrufbar hier: <https://www.spiegel.de/auto/aktuell/stau-ranking-wo-autofahrer-die-meiste-zeit-verlieren-a-1270539.html>

5000km Bahnstrecke in Deutschland stillgelegt worden<sup>7</sup>. Deutschland liegt mit Schienen-Investitionen von pro Kopf lediglich 77€ pro Jahr auf einem der letzten Plätze im europäischen Vergleich. Die Investitionen sind deutlich niedriger als beispielsweise in Österreich (218€ pro Person) oder der Schweiz (365€ pro Person). Zusätzlich gab es 2019 einen Ausgabenstopp bei der Bahn. Ein Teilnehmer aus dem Bereich Politik & Verwaltung stellte fest, dass sich die politischen Akteure konsequent weigerten die offensichtlichen Probleme anzugehen, obwohl die Lösungen bekannt seien. *"Was sind das für Strukturen, was sind das für Entscheidungsprozesse?"* Der Bundesverkehrsminister habe sich im ersten Halbjahr 2019 lediglich zwei Mal mit dem Bahnvorstand getroffen. Dabei gäbe es genug Probleme zu bewältigen *"Massenhaft Zugausfälle, kein Personal, um die Züge zu wenden, deswegen ständig geänderte Wagenreihung und die Bahn hat intern einen Ausgabenstopp. Ist das nicht faszinierend? Also wie gesagt, Anfrage an die Politikwissenschaftler, was geht da eigentlich vor?"* (Politik & Verwaltung).

Im Dialog wurde einmal mehr deutlich, dass gerade im Verkehrssektor die Entscheidungsprozesse stark davon beeinflusst werden, wie stark die jeweiligen Lobbygruppen sind. *„Die Industrie hat die Politik im Zangengriff“*, wie von Seiten der organisierten Zivilgesellschaft kritisiert wurde. Die Fußgänger hingegen sind in der deutschen Lobbyarbeit stark unterrepräsentiert. Auch die mehrfach kritisierte fehlende Bereitschaft für eine komplexere Mobilitätsdebatte sei unter anderem darauf zurückzuführen, dass zivilgesellschaftliche Akteure nicht die nötigen finanziellen Mittel haben, um umfassende wissenschaftliche Konzepte zu erstellen und zu bewerben. Somit würde der Diskurs einseitig beeinflusst und sei nicht vielfältig.

Aktuell werden für die Verkehrswendepolitik strategische Weichen auf der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM)<sup>8</sup> beraten. Aus der bisherigen Arbeit der NPM sind gut 50 Maßnahmen für den Klimaschutz<sup>9</sup> im Verkehrsbereich durch das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur geplant worden, die sich teilweise im Klimapaket der Bundesregierung niederschlagen. Dazu zählen bspw. die Förderung von batterieelektrischen, Hybrid- und Brennstoffzellenautos durch Erhöhung der Kaufprämie sowie Senkung der Dienstwagensteuer für E-Autos, Ausbau der Ladeinfrastruktur, mehr Investitionen in den Schienenverkehr sowie Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets im Fernverkehr von 19

---

<sup>7</sup> Balsler, Markus (2018): Deutsche Bahn hat 16% ihrer Schienen stillgelegt. Abrufbar unter: <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/deutsche-bahn-deutsche-bahn-hat-16-prozent-ihrer-schienen-stillgelegt-1.4268351>

<sup>8</sup> <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/die-npm/>

<sup>9</sup> BMVI (2019): Aktiver Klimaschutz in der Verkehrspolitik: Erlauben, erleichtern, ermöglichen. abrufbar unter [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/klimamassnahmen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/klimamassnahmen.pdf?__blob=publicationFile)

Prozent auf 7 Prozent. Im Gegenzug soll die Luftverkehrsabgabe erhöht werden und Dumpingpreise bei Flugtickets verhindert werden.

Die Teilnehmenden des Dialogs zweifelten an der Veränderungskraft der vorgeschlagenen Maßnahmen, denn auch mit ihnen bestehe weiterhin eine „Klimaschutz-Lücke“ im Verkehrssektor zum Erreichen der Klimaziele. Viele der aufgeführten Maßnahmen seien sowieso bereits geplant gewesen, könnten also nicht dazu beitragen, diese Lücken zu füllen. Für Außenstehende sei zudem nicht ersichtlich, ob zusätzliche Haushaltsmittel dafür bereitgestellt seien, so eine Teilnehmerin aus Politik & Verwaltung. Ein anderer Teilnehmer aus derselben Stakeholdergruppe zeigte sich noch skeptischer und erläuterte, dass die Maßnahmen zwar sinnvoll seien, dass das Verkehrsministerium aber sehr genau wisse, dass diese nicht zu finanzieren seien und das Finanzministerium die Umsetzung ausbremsen werde.

### 3.3 Ziele, Zielkonflikte und Mobilitätsdilemmata

Übergeordnetes Ziel der Mobilitätswende ist die Reduktion von klimaschädlichen Treibhausgasemissionen. Die Teilnehmer\*innen formulierten jedoch auch Anforderungen an Mobilität an sich und Kriterien für deren Nachhaltigkeit. Dabei kann festgestellt werden, dass es eine Reihe von Zielkonflikten gibt:

- **Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Teil der Daseinsvorsorge.** Auch Menschen mit geringem Einkommen, Kinder und Jugendliche und Menschen mit Behinderung müssen die Möglichkeit haben, autonom und flexibel unterwegs zu sein. Dazu braucht es entsprechende Infrastrukturen.
- **Mobilität darf nicht zum Luxusgut werden.** „Für mich ist es elementar wichtig, dass Mobilität nicht zum Luxusgut werden darf“ (organisierte Zivilgesellschaft). Die Entwicklung zukünftiger Mobilität sollte auch sozialen Aspekten folgen und nicht nur über Klima- und Umweltbepreisung geregelt werden. Denn mobil zu sein ist für viele Menschen elementar, unabhängig von ihrem Einkommen, aber nicht jeder kann sich bspw. ein E-Mobil oder eine Wohnung in der Stadt leisten. Wenn also preisliche Konzepte zu einer klimafreundlichen Mobilität entworfen werden, müssen auch Konzepte zum sozialen Ausgleich vorliegen (Ergebnis Workshop).
- **Mobilität erzeugt externe Kosten.** Diese Kosten müssen von den Erzeugern getragen werden. Es müssen Anstrengungen unternommen werden, möglichst Mobilitätsformen zu wählen, welche die externen Kosten minimieren. Die Herstellung und der Betrieb von Fahrzeugen verbraucht Ressourcen, emittiert CO<sub>2</sub> und Schadstoffe, sie verbrauchen Raum und können Unfälle verursachen, bei denen sogar Menschen getötet werden. Diese negativen Effekte treffen besonders stark auf das Auto bzw. den motorisierten Individualverkehr zu.

- **Verkehrsraum verbraucht knappes Gut „öffentlicher Raum“.** *„Raum in der Stadt ist bereits verteilt. In Zukunft muss er neu verteilt werden. Dadurch wird Freiheit geschaffen. Freiheit ist immer auch die Freiheit der anderen Verkehrsteilnehmer“* (Wissenschaft). Was bedeutet Gemeingebrauch des öffentlichen Raumes? Bedeutet das, dass ich jederzeit mein Auto überall abstellen darf? Platz in der Stadt ist ein inzwischen knappes öffentliches Gut, welches auch entsprechend bepreist werden muss.
- **Das eigene Fahrzeug ist ein Raum persönlicher Freiheit,** überfüllte Busse und Bahnen bieten keine attraktive Alternative.
- **Der ÖPNV muss das Rückgrat des Verkehrs werden. Dazu braucht es Investitionen in Infrastruktur.** Der ÖPNV ist schon heute in vielen Orten an der Kapazitätsgrenze. Zahlreiche Befragungen aus den letzten 20 Jahren zeigen: der ÖPNV ist zu unübersichtlich, die Ticketsysteme sind zu komplex, die Preise zu teuer, die Busse und Bahnen zu unpünktlich und zu wenig aufeinander abgestimmt. Wenn in dieser Situation noch mehr Menschen den ÖPNV nutzen sollen, wird es noch voller, noch unattraktiver.
- **ÖPNV braucht Finanzierung.** Im Verkehrsverbund Berlin Brandenburg gibt es bspw. aktuell zwei Säulen der Finanzierung: erste Säule öffentliche Hand, zweite Säule Fahrgeldeinnahmen, die sich möglichst hälftig aufteilen. Durch Dekarbonisierung, höhere Personalkosten, Infrastrukturkosten wird eine dritte Säule nötig, sonst müssen diese auf die Fahrpreise umgeschlagen werden. 3. Säule könnte z.B. City-Maut oder Pkw-Maut sein oder andere neue Konzepte. Andernfalls ist die Dekarbonisierung nicht machbar.
- **Private Mobilitätsanbieter stellen keine verlässliche Alternative dar.** Private Anbieter sind dort aktiv, wo es eh schon viele Angebote gibt: *„öffentliche Verkehrsanbieter führen Gespräche mit On-demand-Anbietern, aber außerhalb der Ballungszentren möchte kaum ein Anbieter mitmachen, um die letzte Meile abzudecken. Nicht rentabel bei deren Geschäftsmodell“* (Wirtschaft). Außerdem sind private Anbieter nicht nur an Fahrerlösen sondern auch an Daten interessiert. Schließlich wird meist pro Kilometer oder Minute abgerechnet, sodass vor Fahrtantritt unklar ist, wie viel die Fahrt am Ende kosten wird. ÖPNV bietet hingegen Kostensicherheit.
- **Technologien wie Elektromobilität und Digitalisierung alleine machen keine Verkehrswende.** Für eine echte Verkehrswende braucht es eine umfassende Transformation der Mobilitätssysteme. Es besteht die Gefahr, dass wir uns auf den Wechsel der Antriebstechnologie und auf autonomes Fahren konzentrieren und sich die Probleme ggfs. noch verstärken und dadurch die eigentlichen Herausforderungen der Verkehrswende nicht angepackt werden. Deshalb muss eine Verkehrswende auf einer Energiewende im Verkehr und einer Mobilitätswende fußen.
- **Elektromobilität leistet nur einen nachhaltigen Beitrag zum Klimaschutz, wenn sie klug umgesetzt wird.** Hierbei müssen einige Aspekte bedacht werden:



- Die Herstellung von Batterien ist energieintensiv und setzt auch CO<sub>2</sub> frei. Deshalb sollten eine lange Lebensdauer und die Recyclingfähigkeit der Batterien gefördert werden.
- Umtauschprämien sind selten ökologisch sinnvoll, denn beim Bau eines neuen Fahrzeuges wird mehr zusätzliches CO<sub>2</sub> freigesetzt, als durch die Weiternutzung des alten Fahrzeuges.
- Eine CO<sub>2</sub>-Flottenregelung ist kontraproduktiv, weil dadurch nur relative aber nicht die absoluten CO<sub>2</sub>-Werte sinken. „[D]urch das Wachstum der Verkehrsnachfrage wird das alles wieder überkompensiert, sodass wir heute wieder auf dem Niveau sind, wo wir 1990 schon mal waren. Und es hat noch einen Nachteil, dass nämlich nur einfach angebotsseitig reguliert und auf der Nachfrageseite es kein Impuls ankommt, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten entsprechend den Nachhaltigkeitszielen auch anpassen“ (Wirtschaft).
- **Klimafreundliche Lebens- und Arbeitsbedingungen:** Arbeiten und Wohnen sind in der heutigen Arbeitswelt schwer zusammenführen. Befristungen und Zwei-Verdiener-Haushalte führen dazu, dass die Leute nicht mehr der Arbeit hinterherziehen können. Häuser in der Stadt werden teurer, Pendlerwege werden länger.
- **Maßnahmen für eine nachhaltige Verkehrspolitik können Stadt-Land-Gefälle verschärfen.** Auf dem Land gibt es häufig keine Alternative zum PKW. Bei größeren Entfernungen greift hier die CO<sub>2</sub> Steuer mehr und benachteiligt ländliche Bewohner\*innen.
- **Partizipative Planung von Verkehrswegen dauert.** Es sind mehr Schienenwege nötig, um öffentlichen Verkehrsmitteln mehr Möglichkeiten zu geben: der Bau von Schienenwegen ist aber ein langwieriger Prozess. Bürger\*innen befürchten Lärm und Dreck, obwohl moderne Züge leise sind. Sie wehren sich gegen Verkehrswege vor ihrer Haustür. Planungsverfahren mit Bürgerbeteiligung sind langwierig. Je größer die Bedenken der Bürger, desto langwieriger ist der Prozess. „Wir brauchen positive Geschichten, einen klaren Fahrplan und geteilte Verantwortung“ (Wirtschaft).
- **Spannungsverhältnis: Handlungsdruck – Investitionszyklen – Verlässlichkeit von neuen Technologien:** zum Beispiel werden 34-40% der Verkehrsleistung auf der Schiene in Deutschland noch mit Dieselfahrzeugen erbracht. Dieselfahrzeuge sind erprobt und zuverlässig. „Dilemma: setzen wir jetzt auf die Dieselfahrzeuge, die im Halbstundentakt unterwegs sind, die zuverlässige Qualität den Fahrgästen bieten oder setzen wir auf Experimente und wissen, in den ersten zwei Jahren bleiben die Dinger ständig liegen“ (Wirtschaft)
  - Wasserstofffahrzeuge hingegen sind bisher nur eingeschränkt einsetzbar wegen der Tanks auf dem Dach, die für bestimmte Bahnhöfe oder Tunnel zu hoch sind.

Die Fahrzeuge wurden bisher auch noch nicht in Crashtests untersucht. Das bedeutet ein hohes Risiko für die Verkehrsbetriebe.

- Auch bei Akku-Betrieb von Zügen ist nicht klar, ob sie in jeder Wettersituation (Hitze Klimaanlage, Kälte, Heizung) zuverlässig funktionieren.
- **Es reicht nicht, allein auf neue Preismodelle im Öffentlichen Verkehr zu setzen. Weitere Anpassungen der Infrastrukturen und Rahmenbedingungen sind notwendig.** Beispiel 365-Euro-Jahreskarte in Wien: Leute haben nun zusätzlich ein ÖPNV-Ticket, aber ihr Auto nicht abgeschafft. Die Zahlen der Privat-PKW sind bisher stabil geblieben. Hierzu gibt es verschiedene Studien: so hänge bspw. die Nutzung nicht monokausal mit der Einführung eines günstigeren Tickets zusammen, sondern auch mit der Verfügbarkeit und Qualität des ÖPNV<sup>10</sup>. Wien hat im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten die größte Anzahl an Haltestellenabfahrten pro Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche, was zu einer höheren Nutzungsbereitschaft des Öffentlichen Verkehrs führt. Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split in Wien ist entsprechend höher als in anderen Großstädten. Seit der Einführung des 365-Euro-Tickets im Jahr 2012 hat sich dieser jedoch kaum verändert.
- **Neue Wege für Fahrradfahrer versiegeln Landschaft** und Regulierung macht Bau teuer (Ausgleichsflächen, mindestens 1,50m Breite, besser 2,50m).
- **Infrastrukturen erzeugen Verkehr.** Induzierter Verkehr ist wissenschaftlich gut untersucht, d.h. die Infrastruktur an sich erzeugt Verkehr: „...wenn ich eine autogerechte Infrastruktur baue, erzeuge ich eben den Autoverkehr. Und deswegen ist es so wichtig jetzt umzusteuern in die andere Richtung“ (Politik & Verwaltung).
- **Wir haben uns an Unzulänglichkeiten des aktuellen Systems gewöhnt.** Skepsis vor Veränderung und Verlustängste prägen uns Menschen. Mit den Unzulänglichkeiten des bisherigen Systems sind wir vertraut und haben uns damit arrangiert. Bei einem neuen System sind die Schwächen unbekannt, wir wissen nicht, wie wir damit umgehen sollen.

Die dargestellten Zielkonflikte und Dilemmata machen deutlich, wie wichtig Aushandlungsprozesse zwischen den betroffenen Akteuren sind. Um die auf dem Dialog diskutierten Verantwortlichkeiten der verschiedenen Akteure und die Schwierigkeiten der Umsetzung einer Verkehrswende soll es im nächsten Abschnitt gehen.

### 3.4 Akteure, Verantwortung und Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität

Zunächst kann beobachtet werden, dass in den letzten Dekaden die Konfliktlagen zwischen den Akteuren stärker ausgeprägt waren als aktuell. Technische Neuerungen, aber auch der klimapolitische Handlungsdruck lassen die Akteure etwas näher zusammenrücken.

---

<sup>10</sup> Siehe bspw. Civitiy-Management Consultants: Das beste Angebot ist nicht der Preis – Der „Wiener Weg“: weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte, <https://civity.de/de/matters/das-beste-angebot-ist-nicht-der-preis/>



---

Nichtsdestotrotz gibt es ein Umsetzungsproblem und es wurde im Trialog wiederholt bemängelt, dass die Verkehrspolitik bisher zu zaghaft vorgeht. *„Sie will den Besitzstand wahren, sie will keinem weh tun, sie will weiter so eine Wohlfühlatmosphäre schaffen und ich glaube, das wird sich ändern müssen. Und welche Wege wir einschreiten müssen, ist, glaube, relativ klar [...] Und in dem Zusammenhang, aus Angst vor Gelbwesten oder welche Farben die Westen zukünftig haben werden, jetzt nichts zu tun, ist, glaube ich, der falsche Weg. Angst ist immer der falsche Begleiter und ich glaube, Angst muss auch keiner haben, denn so grundlegend werden die Dinge für einen persönlich nicht werden. Die individuelle Mobilität will ja kein Mensch einschränken, nur an mancher Stelle unnötige Verkehre einschränken. Und wir müssen dann natürlich immer die soziale Frage mitberücksichtigen. Das ist vielleicht auch die Lehre aus Frankreich, aus der Gelbwestenbewegung dort, dass man die soziale Frage dort nicht gleich mitbehandelt hat“* (Politik & Verwaltung). Allerdings zeigen die Erfahrungen aus vorherigen Trialog-Debatten: Die Energie- und Verkehrspolitik darf kein Motor des sozialen Ausgleichs sein und keine kompensatorische Sozialpolitik in sich betreiben. Sozialer Ausgleich muss über die Sozialpolitik erfolgen.

Ebenfalls sollte von Seiten der Politik besser kommuniziert werden: Maßnahmen und ihre Wirkung erklären und so die Akzeptanz über den Dialog mit Industrie und Gesellschaft erhöhen. Allerdings reiche es nicht aus, allein auf die Politik zu bauen bzw. zu erwarten, dass sie die Rahmenbedingungen setzt und alle anderen Akteure richten sich dann danach. Denn die Entstehung dieser Rahmenbedingungen wird durch den gesellschaftlichen Diskurs und Lobbygruppen beeinflusst, teilweise werden öffentliche Rahmenbedingungen gefordert und gleichzeitig darauf hingewirkt, dass diese nicht zustande kommen.

Rahmenbedingungen tangieren immer Interessen, daher werden viele Dinge, die z.B. für die Umwelt-Community einsichtig sind, nicht umgesetzt, beispielsweise wenn Parteien bei einer Verbots-Rhetorik ein "Wähler-Verlust" außerhalb dieser Einsichtigen befürchten. Aus wahlkampfstrategischen Gesichtspunkten erscheint es dann sinnvoll, bestimmte schwierige Themen gar nicht erst anzusprechen. Generell sei es inkorrekt, von „der Politik“ zu sprechen. Eine homogene Politik gibt es nicht. Politik ist das Auseinandersetzen mit und teilweise auch das Aushandeln von Interessen. Zudem findet sie auf vielen Ebenen statt - von der bundespolitischen Ebene über die kommunale Ebene bis hin zu beispielsweise Schulen, in denen auch Politik betrieben wird. Politik hat auch eigene Interessen. *„Das heißt, allein wenn man diese Vorstellung behält, dass die Umsetzung dann von der Politik gemacht werden muss, hat man ein ganz unrealistisches und auch normativ nicht stimmiges Verständnis von demokratischer Politik“* (organisierte Zivilgesellschaft).

Entsprechend wurde vorgeschlagen, dass für eine nachhaltige Verkehrswende die Verantwortung der Akteure vor allem auch in der Zusammenarbeit liegt. So wurde nach Aussage einer Teilnehmerin bspw. in Berlin ein runder Tisch mit dem regierenden Bürgermeister vor anderthalb Jahren ins Leben gerufen: *„Thematik: Dieselfahrverbote statt ganzheitlicher alternativer Lösungen, raus gekommen ist ein umfangreicher Ansatz, viele*

öffentliche Unternehmen bestellen jetzt statt Dieselfahrzeugen neue elektrische Flotten, versuchen auch Pilotprojekte“ (Wirtschaft). Eine gemeinsame Entwicklung von Lösungen gemeinsam mit den Nutzer\*innen hat den Vorteil, dass sie passgenauer sind und eine höhere Akzeptanz haben.

Hierzu wurde gefragt, wie es gelingen kann, Menschen zum Austausch zusammenzubringen und Grundlagen für nachhaltige Veränderungsprozesse ebenso nachhaltig zu ermöglichen. Diese eher prozedurale Dimension des Wandels ist auch eine Frage nach Demokratie und Transformation. „Und die Weiterentwicklung wird von vielen [...] sehr stark in Richtung Volksentscheide oder Volksbefragungen gerichtet. Dagegen habe ich prinzipiell nichts. Ich bin allerdings sehr skeptisch in Bezug auf die Bundesebene. Aber ich bitte auch zu bedenken, dass alle diese Entscheide sozial spezifisch eine Neigung haben. Das sind die Besserbetuchten, die Besserentwickelten, die Besserequiptierten und so weiter, die das ganz stark mitbestimmen. Also Hamburger Volksentscheid zum Beispiel über die Schulen war für mich ein sehr abschreckendes Beispiel [...] Was mal per Volksentscheid entschieden ist, ist ganz schwer zu ändern. Ich plädiere deswegen mehr für eine Weiterentwicklung der Demokratie auf der Basis von Kommunen, die solche Multistakeholder-Beratungskombinationen macht [...] mit Losverfahren, um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger dazu zu bekommen. Und ich glaube, dass man auf dieser Ebene sehr viel mehr, nicht nur machen, sondern ermöglichen muss und sogar auch finanziell unterlegen.“ (organisierte Zivilgesellschaft).

Gerade lokal kann Teilhabe gut gestaltet werden: Studien zeigen, dass sich das Wohlbefinden der Menschen ganz entscheidend entwickelt im 1,5 km Radius ihres Wohnumfeldes. Wenn Bürger\*innen hier Entwicklungen mit beeinflussen können, bspw. als geloster Beirat, der nicht formale Entscheidungskompetenzen der gewählten Bürgermeister\*innen und Verwaltung ersetzen soll, sondern als formal etabliertes, beratendes Gremium fungiert, können Eigenkontrolle und Selbstwirksamkeit gestärkt werden sowie Ängste der Transformation minimiert werden. Auch Unternehmen sollten eingeladen werden, sich einzubringen. Pilot- oder Demonstrationsprojekte, wo man eigene Erfahrungen machen kann, sich auf die Situation einstellen kann, wo nicht nur Argumente zählen, können ebenfalls helfen, Transformationsprozesse zu unterstützen.

### 3.5 Was muss sich ändern, um eine Mobilität zu etablieren, die den Zielen der Agenda 2030 gerecht wird?

#### 3.5.1 Ein neues Mobilitätsnarrativ

„Wir haben heute Morgen gesagt, ein neues Narrativ müsste her, das gemeinsame Orientierungen schafft, so etwas wie Orientierungen an einem neuen sozialen Kontrakt zur Verkehrswende und es müsste auch ein neues Narrativ her, weil es um Systeminnovationen geht. Mobilität muss verändert werden, Städte sollen verändert werden, die Verbindung zwischen Stadt und Land soll neu angeschaut werden, dafür braucht man ein gemeinsames

*Leitbild, eine gemeinsame Orientierung und ich hab im Laufe des Tages ein paar Elemente mitgeschrieben, die man als Qualitätsmerkmale dieses neuen Narratives bezeichnen könnte, das ist keine abschließende Liste... Es ging um Sicherheit im Verkehr, um Dekarbonisierung natürlich, um öffentliche Räume und deren Attraktivität, um flexible und multimodale Angebote von Mobilität, Individualität und Mobilität, Flexibilität und Mobilität. Es ging um den Aspekt Gesundheit, es ging um menschen-orientierte Städte und Mobilität im Vergleich zu verkehrs-orientierten und automobil-orientierten Städten und es ging um Fairness von Lösungen. Das ist so der Korb von Charakterisierungen, die ich gehört habe, die ein neues Narrativ umschreiben könnten“ (Wissenschaft)*

Verkehrswende bedeutet Möglichkeiten schaffen, sie sollte also keine reine Verbotspolitik darstellen. Die neu entstehenden Chancen und Vorteile wie sichere, aktive Mobilität in sauberer Luft, Gesundheitsvorteile, grünes Stadtbild, weniger Lautstärke und mehr Raum zur Begegnung in der Stadt sollten hervorgehoben werden. Verkehrs-, Stadt- und Regionalplanung müssen stärker verzahnt werden: Wie können Quartiere so gestaltet werden, dass dezentrale Strukturen entstehen?

Generell muss gefragt werden, wie wollen wir leben – in der Stadt und auf dem Land? Wo wohnen wir, wo arbeiten wir? Wie viel und wie weit müssen und wollen wir uns im täglichen Leben fortbewegen? Inwieweit darf der öffentliche Raum überhaupt kostenfrei von Autos genutzt werden?

Dabei dürfen emotionale Aspekte in der Debatte nicht ausgeklammert werden, denn für viele ist das Auto immer noch eine günstige Möglichkeit, individuell mobil zu sein. Jeder sollte selbst entscheiden können, welches Verkehrsmittel er wählt, aber externe Effekte müssen entsprechend eingepreist werden. Wir dürfen nicht anderen unsere *"Präferenzen überstülpen, das würde ich als imperialistisch zurückweisen"* (Wirtschaft).

Ebenfalls müssen wir verstehen, dass die Transformation immer weitergehen wird: Wir werden nicht in 20 Jahren das System umgebaut haben und alles wird erst einmal eine Weile so bleiben. Der kontinuierliche Wandel bedarf einer grundlegenden emotionalen Stabilität: *"Sich dem Wandel und dem Neuen und der Offenheit auszusetzen, schafft man nur, wenn man einigermaßen psychisch und sozial und materiell gesetzt ist. Wenn man das nicht ist, wird man dagegen aggressiv und entwickelt Ressentiments. Das, was wir jetzt erleben an Gegnerschaft und Wut, Gefühle und so weiter, sind ja häufig gar nicht genau zielgerichtet. [...] Also die große Transformation verlangt zugleich Politiken und gesellschaftliche Handlungsweisen, die die psychische, soziale und emotionale Sicherheit von Menschen stärken"* (organisierte Zivilgesellschaft).

Ein neues **Mobilitätsnarrativ** müsste statt des individuellen Freiheitsversprechens neue Aspekte umfassen, die für die Gesellschaft erstrebenswert sind. Im Dialog wurden folgende Perspektiven eingebracht:

- **Narrativ: Sicherheit**
  - Kinder und Jugendliche werden an Mobilitätsmuster gewöhnt. Wenn Wege für Kinder nicht sicher sind, werden sie von ihren Eltern gefahren und werden zu Autofahrern von morgen. Entsprechend könnten bereits heute sichere Städte zu klimagerechten Städten von morgen führen.
  - Beispiel: „in Holland, der Umschwung, den wir da haben, der hat in den 70er Jahren angefangen. Und das war mit einer Kampagne mit dem Motto ‚Schützt unsere Kinder vorm Straßentod‘. Das war damals sozusagen der Auslöser für den Umbau in den Niederlanden. Und das war wahnsinnig erfolgreich, da kann man sich alte Clips angucken, dann ist man wirklich schockiert darüber. Aber es zeigt auch, dass es eben Narrative gibt, die wir noch nicht nutzen, die aber in der Wirklichkeit stattfinden“ (Wissenschaft).
  - Dazu zählen auch: Sichere Stellplätze für Pedelecs und Fahrräder an Orten der Nahversorgung und Kultureinrichtungen.
- **Narrativ: Gesundheit**
  - Gesundheit sollte stärker priorisiert werden bei der Stadtraumgestaltung: Aufenthaltsqualität statt Autoverkehr, bessere Luft statt Emissionen.
  - Zu viel Mobilitätskomfort ist gefährlich, da er Zivilisationskrankheiten wie Diabetes, Übergewicht, Bluthochdruck befördert. Auch Abgas- und Lärmbelastigung sind krankmachend.
- **Narrativ: lebenswerte Stadt**
  - Dafür müssen Räume neu verteilt und Orte geschaffen werden, in denen sich die Bürger\*innen analog treffen. „[W]enn man über Verkehr redet, muss man eben immer über Stadtentwicklung und Lebensräume nachdenken“ (Wissenschaft). Dazu zählen nicht nur Straßen und Wohnraum, sondern auch Grünflächen, Seitenbegrünung, Gärten und andere Orte für mehr Lebensqualität.
  - Es geht nicht nur um Klimaziele, sondern auch darum, Verkehrsprobleme zu lösen (z.B. Stau, Parkplatzsuche etc.) – das sind Probleme, die leichter anzusprechen sind.
- **Narrativ: Gerechtigkeit**
  - Auch die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmern, wie Kindern, Senior\*innen oder mobil Eingeschränkten sind zu berücksichtigen (kurze Fußwege, keine Treppen, Barrierefreiheit, Sitzplatz, Sicherheit, etc.)
  - Wenn preisliche Maßnahmen zur Reduzierung externer Effekte des Verkehrs herangezogen werden, dürfen einzelne Gesellschaftsgruppen nicht besonders benachteiligt werden, wie arm/reich oder Stadt/ Land. Sozialer Ausgleich muss integriert werden.

### 3.5.2 Dialogkultur

Wie bereits oben angemerkt, müssen die Anforderungen an die Mobilität der Zukunft gemeinschaftlich entwickelt werden, einerseits um anschlussfähige, nachhaltige und breit akzeptierbare Konzepte zu entwerfen, andererseits aber auch um einen Kulturwandel in den verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen zu unterstützen, *„weil, wenn das Auto ein altes Erfolgsmodell war, dann ist dieser Kulturwandel in den Köpfen möglicherweise der entscheidende Punkt“* (Wissenschaft). In den letzten Jahrzehnten sei es so gewesen, dass die Gesamtbevölkerung ÖPNV-affiner und fahrradfreundlicher war als diejenigen, die die Entscheidungen getroffen haben, so ein Teilnehmer. Wichtig sei daher, die Rahmenbedingungen für Entscheidungsprozesse so zu gestalten, dass dies auch durchdrungen wird. Es müsse klar sein, dass dies Zeit braucht. Es helfe nicht, *„so zu tun als ob jetzt eine Maßnahme, wie zum Beispiel die CO<sub>2</sub>-Steuer, alle Probleme löst“*, sondern wir sollten uns der Komplexität der Debatte stellen (organisierte Zivilgesellschaft). Andererseits gibt es Handlungsdruck, weshalb es notwendig ist, eine effektive Strategie für einen gesellschaftlichen Dialog zu entwerfen, wie von Seiten der Wirtschaft, aus der Zivilgesellschaft und aus der Politik gefordert wurde.

Da Nutzer\*innen über die Zeit ihre Perspektive verändern, ist ein steter Dialog wichtig, insbesondere zu neuen Mobilitätsangeboten und –wünschen. So hat bspw. der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg vor vier Jahren eine Umfrage zum Bedarf einer integrierten Mobilitätsplattform beim Öffentlichen Nahverkehr durchgeführt. Damals war das Interesse gering, aber es gab auch erst wenige weitere Anbieter. *„Vielleicht ist das jetzt vier Jahre später ein bisschen anders“* (Wirtschaft).

### 3.5.3 Regulierung

Da die regulatorischen Rahmenbedingungen historisch gewachsen und in einer anderen Logik als heute entstanden sind, müsse einiges geändert werden: Kriterien wie freifließender Verkehr oder die autogerechte Stadt dürfen heute nicht mehr Messlatte sein. Stattdessen sollten politische Entscheidungen und entsprechende Gesetze und Verordnungen auf ihre Implikationen für die nachhaltigen Entwicklungsziele der Agenda 2030 überprüft und gegebenenfalls angepasst werden, so eine Teilnehmerin aus der organisierten Zivilgesellschaft. Generell müssen Systeme auf "weniger" umgepolt werden: weniger Schadstoffe, weniger Verkehr, weniger Lärm, weniger Platzverbrauch und dabei noch für alle bezahlbar bleiben. Das macht eine intelligente Regulierung nötig, die tatsächlich Verkehr reduziert. Aktuell, so die Kritik aus der Teilnehmerschaft, bringen die Sharing-Anbieter eher zusätzliche Fahrzeuge auf die Straße. Auch bauen die Automobilhersteller immer größere Autos mit vielen PS, was zu einem Verbrauch von 30 Litern bzw. 35 kWh pro 100 km führt. Solche Autos können durchaus weiterhin erlaubt sein, müssen aber auch entsprechend

bepreist werden. *„Wer sich ein emittierendes Fahrzeug anschafft und da Spaß dran hat, von dem kann man glaub ich auch verlangen, dass er ein bisschen Geld dafür zahlt“* (Politik & Verwaltung).

Nutzungsentgelt im Straßenverkehr wurde allgemein eine gewisse Lenkungswirkung zugeschrieben: *„wenn man das richtig macht, lösen wir nicht nur einen Haufen von Problemen, sondern wir schaffen es dann auch den Straßenverkehr komplett in allen Dimensionen nachhaltig zu machen“* (Wirtschaft). Dazu zählen eine streckenabhängige Pkw-Maut, eine City-Maut oder aber auch die Parkraumbewirtschaftung, denn *„Platz in der Stadt ist ein öffentliches Gut“* (Wissenschaft).

Die Teilnehmer\*innen waren der Meinung, dass viele Maßnahmen gleichzeitig aufgegleist werden müssen: z.B. wurde in Wien das 365-Euro-Jahresticket parallel mit begleitenden Maßnahmen eingeführt, darunter eine massive Erhöhung der Parkgebühren. Außerdem hat Wien schon vor dem Bau neuer Quartiere diese Stadtteile mit der U-Bahn erschlossen.

Ein Teilnehmer der organisierten Zivilgesellschaft mahnte an, dass wir nicht zu sehr auf Marktmechanismen fixiert sein sollten und darauf achten sollten, welche Rahmenbedingungen wir als erstes setzen: *„wenn wir nicht hinterher wieder überrascht sein wollen darüber, was unsere in Gang gesetzten Marktmechanismen dann für komische Ergebnisse gefördert haben. Wir brauchen eine stärkere Orientierung auf Ordnungspolitik und wir brauchen keine Debatte, und das nehme ich verschärft auch heute wieder so wahr, bloß nicht Verbote. Ich fand den Diskurs über Ermöglichung sehr sinnvoll als Alternative...“* (organisierte Zivilgesellschaft). Darüber hinaus sollten Regularien positiv besetzt sein, was sich an ein neues Mobilitätsnarrativ anschließt: Rücksicht auf das Gemeinwohl, neue Räume für die städtische Bevölkerung, gesundheitliche Zusatznutzen und Umweltschutz sollten in den Vordergrund gerückt werden.

Eine weitere Teilnehmerin aus der organisierten Zivilgesellschaft schlug vor, dass Städte und Kommunen in die Lage versetzt werden sollten, *„dass sie entscheiden können wie der Verkehr in ihrer Stadt auszusehen hat. Ich habe zwar ein bisschen Sorge, wenn ich hier an Berlin denke, dass da was Vernünftiges bei rauskommt, aber es sind nun mal einfach die Städte und Kommunen, die diese Entscheidung zu treffen haben und da können sich dann auch die Städte je miteinander in Konkurrenz bewegen und da vielleicht auch ein guter Ideenwettbewerb stattfinden.“* Des Weiteren sollten hinsichtlich des ÖPNV Tarif- und Beförderungsbedingungen harmonisiert werden, so dass es einfacher ist, den ÖPNV zu nutzen. Auch die Verlässlichkeit muss erhöht werden: das heißt, Fahrzeuge und Infrastruktur müssen zeitsensibel instandgehalten werden. Verbindliche Qualitäts- und Angebotsziele müsse die Politik definieren und diese auch kontrollieren, zum Beispiel durch unabhängige Qualitätsberichte.

Folgende konkrete Maßnahmen wurden gefordert, ohne jedoch näher diskutiert zu werden:



- Geschwindigkeitsregime in der Stadt sollten flexibler handhabbar sein. Kontrovers wurde hierbei diskutiert, ob es „shared spaces“ unter dem Leitsatz der Rücksichtnahme oder gut getrennte Wege für die verschiedenen Verkehrsarten geschaffen werden sollten.
- Ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer\*innen im Straßenverkehr könnten deutlichere Strafen für das schuldhaft Verletzen oder Töten von Fußgänger\*innen oder Radfahrer\*innen sein (bisher meist nur Geldstrafen).
- Es sollte ein Werbeverbot für stark motorisierte Fahrzeuge geben.
- Innerdeutscher Luftverkehr sollte stärker mit Abgaben belastet, um mehr Menschen auf die Schiene zu bringen und Inlandsflüge zu reduzieren.

### 3.5.4 Digitalisierung

Die Mehrheit der Teilnehmer\*innen unterstreicht den Nutzen der Digitalisierung für die Verkehrswende. Ein Teilnehmer warnte allerdings davor, ihr Potential zu überschätzen: „dann laden wir jetzt einfach in die AG1 [der NPM] den Bitkom, da können wir dann irgendwie so ein paar Millionen CO<sub>2</sub>-Tonnen noch einsparen. Auch das haben wir gefragt, wie das genau aussieht, weil Digitalisierung, Sie haben das vorhin ja auch schon gesagt, per se ja jetzt erstmal nichts einspart, sondern man muss ja erstmal gucken, was das überhaupt konkret heißt [...] Mit Blick auf 2030 sind die Beiträge, die die Digitalisierung bringen kann, doch äußerst gering oder zumindest begrenzt. [...] In der Perspektive 2050 wird uns das sicherlich weiterhelfen, aber 2030 bin ich da durchaus etwas zurückhaltend“ (Politik & Verwaltung).

Nach Ansicht der Teilnehmer könnte die Digitalisierung für folgende Anwendungen nützlich sein:

- um die knappen Flächen in der Stadt optimal auszunutzen: "Die Lösung ist, nicht mehr Straßen bauen, sondern den Verkehr ändern." (Workshop Dekarbonisierung)
- um eine Plattform/ App zu entwickeln, in der man sich in Echtzeit informieren sowie buchen und bezahlen kann. "Ich bin auch der festen Überzeugung, dass die Digitalisierung die Chance bietet wirklich die Mobilität umzukrempeln und auch bei den Menschen neue Mobilitätsmuster überhaupt in Bewegung zu setzen. Ich freue mich in Berlin, wenn man halt sieht, dass die Leute jetzt auch mit dem Scooter fahren, mit dem Fahrrad, mit dem Roller, es ist einfach so, dass es die Muster aufbricht und dadurch eine Chance besteht wirklich halt auch das Auto nicht mehr als das beste und alleinige Verkehrsmittel wahrzunehmen " (organisierte Zivilgesellschaft).
  - Der Wunsch, alle urbanen Mobilitätsanbieter in eine App zu integrieren, wurde jedoch als schwierig angesehen, einerseits aufgrund von Datenschutz, andererseits auch aufgrund von fairen und gleichen Bedingungen. „Und ich glaube, dass die Dynamik dieser einzelnen Apps dieser Anbieter nicht

*„einzufangen ist“* (Wirtschaft) für einen öffentlichen Verkehrsanbieter, der über mehrere Städte die gleichen Bedingungen schaffen muss.

- um On-demand-Services zu optimieren: *„dann kommt das Auto zu mir, vielleicht nicht direkt vor die Haustür, sondern ich glaube, eine virtuelle Haltestelle ist da das bessere Mittel. Es ist flexibler, es muss flexibler und individueller sein, auch das können innovative Mobilitätsangebote, indem die Gefäßgrößen variabler sein können, in dem auch auf unterschiedliche Bedürfnisse reagiert werden kann“* (organisierte Zivilgesellschaft).

Schließlich besteht weiterhin Forschungsbedarf in der Nutzung von digitalen Verkehrsanwendungen – es sollten nicht nur die technologische, finanzielle und regulatorische Umsetzung im Vordergrund stehen, sondern auch die Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen, z.B. auch im Rahmen des autonomen Fahrens: *„Wir werden viel Regulierung benötigen um Verkehrsnetze stabil zu halten und Stadtqualität zu erhalten“* (Wirtschaft).

### 3.5.5 Mobilität auf dem Land – gleiche Bedürfnisse, andere Infrastrukturen

Ein Schwerpunkt der Trialog-Diskussion konzentrierte sich auf die Frage, wie auch im ländlichen Raum nachhaltige Mobilitätsstrukturen etabliert werden können.

Ausgangspunkt dafür bildet das Verständnis, dass die Bedürfnisse der Menschen gleich sind, egal ob sie in der Stadt oder auf dem Land leben. Die Menschen möchten die Möglichkeit haben, sich von A nach B bewegen zu können. Dabei stehen ihnen je nach Wohnort sehr unterschiedliche Infrastrukturen zur Verfügung.

Von vielen Teilnehmer\*innen des Trialogs wurde der Zugang zu Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge gesehen. Unter der Prämisse, dass Deutschland das Ziel der gleichwertigen Lebensbedingungen verfolgt, wären Kommunen verpflichtet, bestimmte Mobilitätsangebote vorzuhalten. Deutlich wurde dabei, dass fast alle Mobilitätskonzepte prinzipiell auch auf den ländlichen Raum übertragbar sind. Aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte wären die Kosten aber erheblich teurer. Konsens war, dass sich kaum Mobilitätskonzepte, wie Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis oder ähnliches finden, die sich auf dem Land wirtschaftlich betreiben lassen. Für private Anbieter lohnen sich diese Dienstleistungen nicht. *„Sonst wären sie schon da“*, wie ein Teilnehmer aus der Politik bekräftigte. Aus der Zivilgesellschaft und von politischen Akteuren wurde daher die Frage eingebracht: *„Was wollen wir uns leisten? Was müssen wir uns leisten?“*

Angemerkt wurde auch, dass auf dem Land die Treiber für Veränderung andere sind als in der Stadt, wo sich die Menschen nach sauberer Luft, weniger Stau und weniger Stress bei der Parkplatzsuche sehnen. Der Treiber auf dem Land sei eher der generelle Wunsch nach



---

Flexibilität und Zugang bzw. Teilhabe an Mobilität. Klar sei aber, dass „gleichwertige Lebensbedingungen kosten“ (Ergebnis Workshop ländliche Mobilität).

Als konkrete Maßnahmen zur Ermöglichung nachhaltiger Mobilität auf dem Land wurden genannt:

- **Öffentliche Verkehrsmittel müssen auf dem Land attraktiv und billiger werden** als Individualverkehr oder Individualverkehr unattraktiv teurer.
- **Informationskampagnen.** Es sei nicht immer nötig, neue Angebote zu schaffen. Häufig reicht es schon, die vorhandenen Angebote besser zu erklären und „On-demand-Services“ bekannt zu machen, die viele Anwohner\*innen gar nicht kennen.
  - Beispiel: Dialog-Projekt „Smart Move“<sup>11</sup> wird an verschiedenen Orten in Europa umgesetzt. In diesem Projekt geht es darum, Bürgerinnen und Bürger gezielt über die lokalen und regionalen Mobilitätsangebote zu informieren, z.B. auf Wochenmärkten. In Bad Münster Eifel konnten dadurch 20% Fahrgastgewinne erreicht werden, *„ohne das Angebot zu verbessern, sondern einfach nur dadurch, dass die Menschen über das Angebot, was eh schon da ist, informiert wurden.“* (Workshop-Ergebnis)
- **Andererseits müssen auch diejenigen angehört werden, die auf den öffentlichen Verkehr auf dem Land angewiesen sind**, um dann *„für die Menschen vor Ort Angebote zu finden, die den Bedürfnissen entsprechen.“* (organisierte Zivilgesellschaft)
  - Z.B. Mobilitätschecks vor Ort, um herauszufinden, wo die Hürden bei der Nutzung der Angebote liegen. Erfahrungen zeigen, dass manchmal gar nicht das ÖPNV-Angebot an sich verbessert werden müsste, sondern der Zugang dazu. So berichtete ein Teilnehmer von einem Fall, wo die Bordsteine des Ortes für Senior\*innen nur schwer überwindbar waren auf dem Weg zum Bus.
- **On-Demand-Verkehre:** Großes Potential wurde bei Sammeltaxis bzw. Anruf-Sammeltaxis zu festen Zeiten gesehen. Es sollten nicht nur Sternverkehre sondern auch Ringverkehre mit On-Demand-Diensten angeboten werden, die Kosten ggf. gesenkt und die Taktung erhöht werden.
- **Schienennetzausbau** ist auch in kleineren Orten wichtig.
- **Flächen-Gleichberechtigung.** Gerade in kleineren Orten sind kaum Flächen für Rad- und Fußgänger\*innen vorgesehen. Aufgrund der baulichen Strukturen wird sich dies auch nicht einfach ändern lassen. *„Aber wenn es tatsächlich ein Recht darauf gibt, wenn es tatsächlich eine Verpflichtung gibt, hier auch für gleiche Flächen, also für Flächen-“*

---

<sup>11</sup> Siehe: <http://www.smartmove-project.eu/german/netzwerke/oepnv-zugangssysteme-in-smart-move.html>

---

*Gleichberechtigung zu sorgen, nur dann kann das eventuell umgesetzt werden"*  
(Wirtschaft).

- **Wirtschaftswege zwischen Dörfern restaurieren** anstatt Radwege an Landstraßen neu zu schaffen.
- **Dienstleistungen können auch ins Dorf kommen**, statt Menschen in die Stadt
- **Hubs schaffen**: Gerade in Zeiten der Digitalisierung ist es auch auf dem Land möglich wieder lokale Zentren oder Hubs zu schaffen, die an Verkehrsinfrastrukturen, wie Schienenwege und Elektro-Ladestationen, angebunden sind, an denen Geschäfte und Co-Working-Spaces geschaffen werden können.
- **P+R-Systeme** ausbauen.
- **Mietsysteme für verschiedene Fahrzeuge**, um private Zweit- und Drittfahrzeuge zu ersetzen. Nicht jeder muss einen Transporter besitzen, diese könnten auch als „sharing“-Konzept angeboten werden.
- **Ride-Sharing-Apps**, die einfach zu handhaben sind und das Mitnehmen auch für kurze Wege attraktiv machen.
- **Zuschüsse für Personenbeförderungsschein ermöglichen**. Teilweise gibt es in den Kommunen Fahrzeuge und Ehrenämter\*innen, die bereit wären zu fahren. Die Kosten zum Erwerb des Personenbeförderungsscheins sind aber zu hoch.
- **Fahrgemeinschaften und dörfliche Strukturen erhalten**. Einerseits bietet die Digitalisierung das Potential, Fahrten effizienter zu bündeln und kurzfristig zu organisieren. Die Kommerzialisierung und Anonymisierung von Pooling-Diensten können aber auch soziale Strukturen gefährden.
- **Mobilitätsmanager\*innen**, die analog zu Klimaschutzmanager\*innen die politischen Instanzen, wie Gemeinderäte, die in der Regel ehrenamtlich tätig sind, bei komplexen Prozessen unterstützen.
- **Jede Region ist anders. Good practices sind nicht immer übertragbar.**<sup>12</sup>

### 3.6 Konsenskorridore und offene Fragen

#### Konsenskorridore

---

<sup>12</sup> Empfehlung: Planspiel „Mobilitätssicherung im ländlichen Raum“ des Netzwerk Ländliche Räume: [www.Netzwerk-laendlicher-raum.de/planspiel](http://www.Netzwerk-laendlicher-raum.de/planspiel)

*„Was ich zunächst mal als Auftakt gemerkt habe, ist, die allermeisten hier im Raum gehen von einem Zeitfenster aus, dass wir jetzt nutzen müssen oder es gibt viele Chancen, es gibt viele Möglichkeiten, es gibt Dynamiken im System, deswegen müssen jetzt Weichenstellungen vorgenommen werden. Das ist ein optimistischer Auftakt, den ich so jedenfalls interpretiert und verstanden habe“ (Wissenschaft).*

Grundsätzlich wurden von der Mehrheit der Teilnehmer\*innen die Chancen für eine Verkehrswende unterstrichen, die sich unter den derzeitigen Bedingungen zeigen. Es existieren nicht nur mehr technologische Lösungen, die eine Verkehrswende voranbringen, sondern auch eine Veränderungsbereitschaft in vielen Teilen der Bevölkerung. Diese sollte genutzt werden, um mit positiven Beispielen weitere Menschen für neue mobile Angebote zu begeistern. Unternehmen erkennen mehr und mehr, dass neue Geschäftsfelder erschlossen werden müssen und ein Stillstand langfristig ihren Erfolg minimiert. Auch auf politischer Seite ist mit den Pariser Klimazielen und den weltweiten Klimademonstrationen Handlungsdruck entstanden, dem Maßnahmen folgen müssen.

Dazu kann auch zählen, ein neues Narrativ für die Mobilitätswende zu entwickeln. Statt Verbote hervorzuheben, gilt es, die positiven Aspekte mehr in den Vordergrund zu stellen:

- Mobilitätswende schafft Wahlmöglichkeiten, wo bisher keine sind.
- Mobilitätswende schafft neue Räume. Öffentlicher Raum ist Gemeingut.
- Mobilitätswende ist gerechter: Privilegien der individuellen PKW-Fahrer\*innen können anderen Verkehrsteilnehmer\*innen schaden, insbes. Fußgänger\*innen, Radfahrer\*innen, Kindern und Älteren
- Mobilitätswende ist gesund: mehr Bewegung bspw. auf dem Rad oder zu Fuß beugt Bewegungsmangel vor. Weniger Schadstoffe in der Luft ist gut für die Atemwege.

Der Dialog zeigte nochmals, dass zum Erreichen der Klimaziele eine Verkehrswende unabdingbar ist. Sie sollte sich aber darauf nicht beschränken. Für das Erreichen weiterer Nachhaltigkeitsziele (u.a. Gesundheit, Gleichberechtigung) ist eine umfassende Verkehrswende mit integrierter Stadtplanung und steuernder Regulierung nötig. Und eine umfassende Verkehrswende kann nur durch das Zusammenspiel von Akteuren aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft gelingen. Deutlich wurde dies an dem Beispiel, dass viele Verkehrsbetriebe gewillt sind, neue Antriebssysteme auszuprobieren, die Unternehmen aber keine entsprechenden Züge und Busse im Angebot haben. Darüber hinaus tragen emissionsfreie Fahrzeuge nur wenig zur Steigerung der Lebensqualität bei, wenn nicht gleichzeitig vor Ort mit Unterstützung von Politik & Verwaltung Räume lebenswerter umgestaltet werden und die Fahrzeugzahlen reduziert werden. Hinzu kommt, dass neue Mobilitätsangebote auch genutzt werden müssen, um alte Optionen abzulösen. Dazu müssen Bedürfnisse der Nutzer\*innen bekannt sein und im Rahmen der technischen, finanziellen und regulatorischen Möglichkeiten nachhaltig abgefragt und reflektiert werden.

Zusätzlich können Foren der gemeinschaftlichen Zukunftsentwicklung der Mobilität auf lokaler, regionaler oder nationaler Ebene dem Vertrauensverlust in die Politik entgegenwirken: Wenn Möglichkeiten, Chancen und Implikationen bestimmter Maßnahmen verstanden und von allen Stakeholdern mit in Betracht gezogen und diskutiert werden, können nachhaltige Lösungen entdeckt werden, die von vielen Teilen der Gesellschaft akzeptiert werden. Dazu ist es insbesondere notwendig, bisher schlecht organisierte Interessen stärker an Entscheidungsfindungsprozessen zu beteiligen wie Fußgänger\*innen, Senior\*innen, Radfahrer\*innen oder Pendler\*innen.

Schließlich müssen wir gleiche Lebensbedingungen schaffen: wir dürfen nicht die urbane Mobilitätswende vorantreiben und den ländlichen Raum abhängen. Denn dort sind neue Mobilitätsangebote kaum vorhanden. Es reicht also nicht, Emissionen stärker zu bepreisen und damit ländliche Bürger\*innen zu benachteiligen, die oft keine alternativen Fortbewegungsmittel und Dienstleistungen zur Verfügung haben. Es müssen gleichzeitig andere, ermöglichende Maßnahmen ergriffen werden, um unterschiedliche Lebensverhältnisse abzubauen. Im Trialog wurde betont, dass die Bereitstellung alternativer Verkehrsmittel auf dem Land teurer sein wird.

Dabei bleiben einige Fragen offen, die gesellschaftlich ausdiskutiert werden müssen: Wie wichtig sind uns gleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland? Prinzipiell sind fast alle Mobilitätsangebote auch auf dem Land möglich, wenn auch teurer. Wollen wir uns einen „Haushaltsanschluss Mobilität“ leisten? Dazu sind massive Investitionen und staatliche Zuschüsse nötig, wenn das Auseinanderdriften des Mobilitätsangebots in Stadt- und Land abgefedert werden soll.

Eine weitere Frage, die bleibt, wurde von Seiten der Wissenschaft eingebracht: *"Wie organisiert man Zukunftsinteressen, denn Vergangenheitsinteressen sind immer besser organisiert als Zukunftsinteressen. Und das ist die Problematik der Transformation."*

#### **4 Ausblick auf Folgeaktivitäten**

Der Trialog „Nachhaltig Unterwegs“ stellte einen wichtigen, zusammenführenden Schritt dar, um die Perspektiven verschiedener Stakeholdergruppen einzufangen, nachdem die AG Mobilität der WPN 2030 zuvor den bilateralen Dialog mit der Wissenschaft und der Mobilitätspraxis gesucht hatte. Im Nachgang des Trialoges werden, basierend auf dem gesamten Prozess, den die AG durchlaufen hat, Empfehlungen an die Politik und die Wissenschaft zur weiteren Verschränkung der Verkehrs- und Mobilitätspolitik mit der allgemeinen Nachhaltigkeitspolitik entwickelt.

Die Empfehlungen werden u.a. auf der Jahreskonferenz der WPN 2030 am 5./6. Dezember zur Diskussion gestellt. Weitere Informationen sind auf der folgenden Website: <https://www.wpn2030.de/jahreskonferenz2019/>.

## 5 Stakeholder-Auswertung

### Einladungsmanagement

Basis für die Einladungen waren die detaillierte Kontaktdatenbank der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Plattform bestehend aus relevanten Akteuren der Stakeholdergruppen des Themenbereichs Mobilität. Sofern entscheidende Akteure für das konkrete Thema aus den Stakeholdergruppen noch nicht vorlagen, wurden diese gezielt recherchiert. Es wurden etwa 50 Teilnehmende erwartet und eine etwa gleichmäßige Verteilung in Bezug auf die drei Stakeholdergruppen Politik & Verwaltung, Unternehmenssektor und organisierte Zivilgesellschaft angestrebt, sowie eine angemessene Vertretung von Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus den Bereichen Medien und Wissenschaft.

Aus einer auf Grundlage der Datenbank und Listen zur Verfügung stehenden Anzahl an Kontakten von über 2000 Personen wurden entsprechend ihrer Schwerpunktsetzung ca. 850 Personen eingeladen.

Zu der am 19. Juni 2019 durchgeführten Trialog-Veranstaltung im Allianzforum in Berlin haben sich insgesamt 78 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik & Verwaltung, Unternehmenssektor, der organisierten Zivilgesellschaft sowie Wissenschaft und Medien angemeldet. Die optimale Teilnehmeranzahl für das Veranstaltungskonzept und die Räumlichkeiten liegt bei ca. 50 Personen. Erfahrungsgemäß melden sich etwa 20% mehr Personen zu den Veranstaltungen an als schließlich teilnehmen.

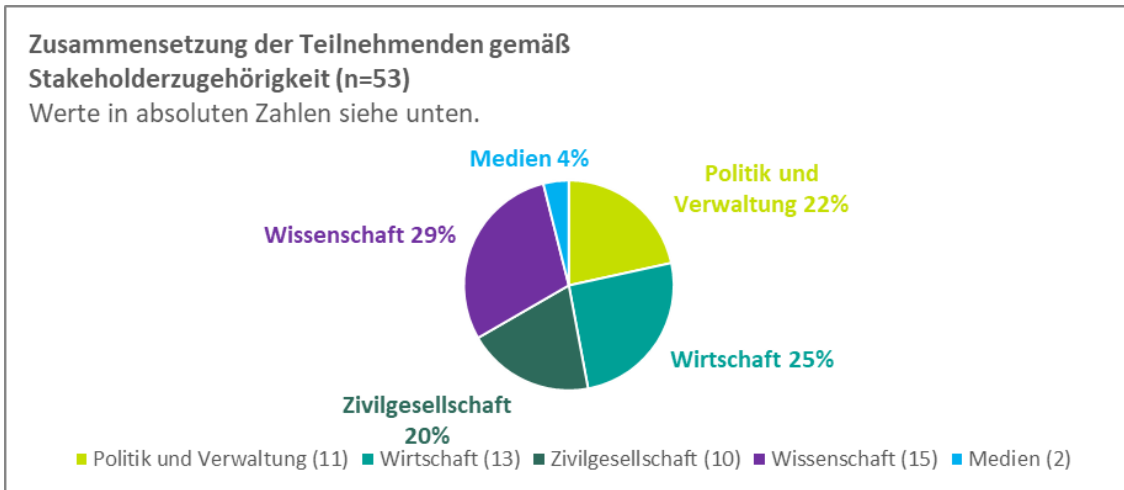
Es waren **53 Personen auf dem Trialog anwesend**. Diese Teilnehmerzahl entspricht der den Räumlichkeiten und dem Veranstaltungskonzept angemessenen Obergrenze. Die 53 Teilnehmenden (31 männlich, 22 weiblich) vertraten 41 Organisationen und Unternehmen. Unter den Teilnehmenden waren sieben Vertreterinnen der HUMBOLDT-VIADRINA sowie ein Vertreter der Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030.

### Zusammensetzung der Teilnehmenden gemäß Stakeholder-Gruppen

Die Teilnehmenden der Veranstaltung verteilten sich entsprechend der Kernidee des Trialog-Konzepts auf die Bereiche Politik, Wirtschaft, Organisierte Zivilgesellschaft, Medien und Wissenschaft.

Bei diesem Trialog stellte die **Wissenschaft** mit 15 Personen einen relativ großen Anteil der Teilnehmenden. Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 am Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) angesiedelt ist und dieses als kooperierende Institution sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter entsandt hatte. Aus dem Wissenschaftssektor kamen weiterhin Teilnehmende von Universitäten (u.a. TU Berlin, Universität der Vereinten Nationen in Bonn) sowie außeruniversitären

Forschungseinrichtungen und Think Tanks wie der Agora Verkehrswende, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie sowie dem Sachverständigenrat für Umweltfragen.



Aus dem **Unternehmenssektor** nahmen 13 Personen teil. Hier waren u.a. Verbände wie der Verband der TÜV e.V. (VdTÜV), der Bundesverband Solare Mobilität e.V. (BSM), Vertreter der Öffentlichen Verkehrsmittel wie der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) sowie die BMW Group vertreten.

Aus der Stakeholdergruppe **Politik & Verwaltung** waren 11 Personen anwesend. Dazu gehörten Vertreter von Parteien wie Die LINKE, Bündnis 90/Die Grünen, die AfD sowie Vertreter\*innen aus verschiedenen Ministerien wie dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern.

Die 10 Teilnehmenden aus der **organisierten Zivilgesellschaft** kamen neben den Mitarbeitenden der HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform aus Verbänden wie dem Fachverband Fussverkehr Deutschland e.V. (FUSS), der Verbraucherzentrale Bundesverband sowie von Zivilgesellschaftlichen Organisationen wie Germanwatch e.V. und der Klima-Allianz-Deutschland.

### Übersicht der vertretenen Institutionen

Die folgende Übersicht listet die vertretenden Institutionen auf, aus den die Teilnehmenden entsandt wurden. Sie verdeutlicht eine breite Zusammensetzung der Teilnehmerschaft:

|  |
|--|
| 4Sing GmbH, Governance and Strategic Foresight                       |
| AfD Berlin   |
| Agora Verkehrswende (Smart Energy for Europe Platform (SEFEP) gGmbH) |
| Angela Grosse Wissenschaftskommunikation                             |

|  |
|--|
| BMW Group  |
| Buildings Performance Institute Europe (BPIE)  |
| Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung   |
| Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft   |
| Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)                      |
| Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)                              |
| Bundesverband Solare Mobilität e.V. (BSM)  |
| Bündnis 90/Die Grünen/ Kreis Ostprignitz-Ruppin  |
| Büro MdB, Die LINKE  |
| Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)  |
| Die Denkbank   |
| ehemals Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)          |
| ehemals TU Berlin  |
| energiezukunft   |
| freiberuflicher Berater Strategie & Mobilität  |
| Freier Journalist  |
| FUSS e.V., Fachverband Fussverkehr Deutschland   |
| Germanwatch e.V.   |
| HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform (HVGP)   |
| innogy Stiftung für Energie und Gesellschaft   |
| Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS)   |
| Klima-Allianz Deutschland  |
| LAUTLOS DURCH DEUTSCHLAND  |
| MdB Büro, Bündnis 90/Die Grünen  |
| Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern          |
| Neste Corporation, Mitglied aireg - Aviation Initiative for Renewable Energy in Germany e.V. |
| Oberstufenzentrum Kraftfahrzeugtechnik (OSZ)   |
| Sachverständigenrat für Umweltfragen   |

---

|  |
|--|
| Technische Universität (TU) Berlin                 |
| Umweltamt Teltow Fläming                           |
| Universität der Vereinten Nationen in Bonn         |
| Verband der TÜV e. V. (VdTÜV)                      |
| Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.             |
| Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)      |
| Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030         |
| Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH |
| ZMI Software und Beratung GmbH                     |



*Annex: Diskussionsbeitrag Dirk Messner, Christian Hochfeld und Ursula Mathar*

Der nachfolgende Text wurde den Teilnehmenden vorab als Diskussionsbeitrag vorab zur Verfügung gestellt.

## **Impulspapier der AG Mobilität der Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 für den Dialog „Nachhaltig unterwegs – Mobilität jetzt attraktiv gestalten“**

### **Mobilität und Nachhaltigkeit**

Nicht nur der Mensch selbst ist unterwegs – etwa zur Arbeit, zum Einkaufen oder in den Urlaub – auch etliche seiner Alltagsgegenstände legen weite Strecken zurück: Essen, Kleidung, elektronische Geräte und vieles mehr. Die notwendigen Antriebe dafür sind selten schadlos. Der weltweite Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Verkehr beträgt rund 23 Prozent, wodurch Mobilität eine zentrale Rolle beim Klimawandel spielt.

Zu einem umfassenden Nachhaltigkeitsthema wird Mobilität durch seine zusätzlichen sozialen und wirtschaftlichen Aspekte: Immer häufiger ist Mobilität Voraussetzung für Entwicklungs- und Gleichheitschancen – somit auch Faktor für gesellschaftlichen Zusammenhalt – und in Deutschland beispielsweise ein Motor für wirtschaftliches Wachstum. Der Einfluss von Mobilität auf eine globale nachhaltige Entwicklung ist also bereits heute weitreichend, angesichts einer rasant wachsenden und immer mobiler werdenden Weltbevölkerung wird er noch massiv zunehmen.

### **Wie die Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 das Thema bearbeitet**

In der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie ist Mobilität an vielen Stellen erwähnt, im Fokus steht sie dabei allerdings nicht. Dorthin rückt sie indes die Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030. Die Plattform-Arbeitsgruppe „Mobilität“ verknüpft in mehreren Schritten die Diskurse um eine Verkehrs- und Mobilitätswende in Deutschland mit der Perspektive der Agenda 2030 und entwickelt darauf aufbauend eigene Vorschläge für die politische Umsetzung und wissenschaftliche Bearbeitung.

Die AG hat unter anderem wesentliche vorliegende Studien zum Thema ausgewertet, darauf aufbauend Thesen entwickelt und sie zur Diskussion gestellt in Fachgesprächen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Praxis und Politik. Hierbei kristallisierten sich die drei Fokusthemen inklusive

Fragestellungen heraus: „Dekarbonisierung der Mobilität“, „Umbau von Städten“ und „Mobilität auf dem Land“.

## **Ziel des Dialogs und Inhalt des Papiers**

Mit dem Dialog bringt die AG diese Fokusthemen in den breiten Austausch von Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft, Wissenschaft und Medien. Auf Basis der dabei entstehenden Diskussionen sollen Vorschläge für kurz- und mittelfristige politische und rechtliche Maßnahmen entwickelt werden, die für eine Verkehrs- und Mobilitätswende erforderlich sind. Das vorliegende Papier stellt die Themen und Fragestellungen vor, beleuchtet Hintergründe und nennt von der AG vorgeschlagene Ansätze für Maßnahmen.

## **Fokusthemen und Fragestellungen**

1. Dekarbonisierung der Mobilität – Eine zügige Dekarbonisierung von Verkehrsträgern ist unter anderem durch E-Mobilität möglich. Allerdings stehen für eine umfassende und effektive Implementierung der E-Mobilität noch tiefgreifende Fragen im Raum, insbesondere: Was kann und muss die Ordnungspolitik leisten? Wie kann die soziale Akzeptanz von Dekarbonisierungsmaßnahmen der Mobilität gewährleistet werden? Welche Rolle spielt die Preisgestaltung, wie ist sie zu regeln?
2. Umbau von Städten – Häufig mangelt es in Städten an Gesamtkonzepten zum Umbau von Mobilitätsstrukturen. Dass Mobilitätswenden machbar sind, belegen Vorbilder wie etwa Kopenhagen oder Singapur. Die zentralen Fragen hier lauten: Lassen sich einzelne Ansätze auf andere Städte übertragen? Wenn ja, was muss dabei beachtet werden? Wie können Städte, öffentliche und private Anbieter von Mobilitätsangeboten besser zusammenarbeiten? Wie können erfolgreiche Kooperationen zwischen Transportmodalitäten bzw. Koordination zwischen Stadt- und Verkehrsplanung aussehen?
3. Mobilität auf dem Land – Der ländliche Raum muss bei einer nachhaltigen Mobilitätsplanung für Deutschland gleichwertig mit urbanen Räumen gestaltet werden. Auch hier stellen sich noch grundlegende Fragen: Wie unterscheiden sich die Probleme und Lösungsmöglichkeiten für eine Mobilitätswende auf dem Land von denen im städtischen Raum? Wären Lösungen aus dem städtischen Raum auch auf dem Land umsetzbar? Welche bereits existierenden Ansätze aus dem ländlichen Raum sind auf andere Regionen übertragbar?

### **1. Dekarbonisierung: Die vielfältig diskutierte Herausforderung**

Die Verkehrswende ist eine tragende Säule nicht nur zur Implementierung der Agenda 2030, sondern auch zur Erreichung der Ziele des Pariser Klimaabkommens, das 2016 verabschiedet wurde (NPM 2019). Der Verkehrs- und Mobilitätssektor ist für ca. 23 Prozent der gesamten globalen energierelevanten CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich (Sims et al. 2014), für Deutschland waren es im Jahr 2015 18 Prozent (161 Mt Emissionen CO<sub>2</sub>-Äquivalente) (Gerbert et al. 2018). Dazu ist zu beachten, dass rund 75 Prozent der Emissionen des gesamten Verkehrssektors aus dem motorisierten individuellen Personenverkehr stammen (BMVI 2018). Laut der Plattform „Zukunft

der Mobilität“ implizieren die deutschen Klimaschutzziele für den Verkehrssektor eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen von 40 bis 42 Prozent bis 2030 (NPM 2019).

Die Dekarbonisierung des Verkehrs- und Mobilitätssektors kann gelingen, wenn anspruchsvolle und breit angelegte Maßnahmen im Personen- wie auch im Güterverkehr umgesetzt werden; Kernelemente sind:

1. Vermeidung von Verkehr (z. B. Reduzierung von Nachfrage)
2. Verlagerung von Verkehr (z. B. *Modal Shift* zu nachhaltigen Mobilitätsformen)
3. Verbesserung der Effizienz (z. B. Kraftstoffeinsatz) (ITF 2017)

Möglichkeiten für eine Verkehrs- und Mobilitätswende werden bereits seit geraumer Zeit in Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft diskutiert. Dabei haben sich zum einen offene Fragen ergeben, etwa zu den Grenzen des Machbaren – wie zum Beispiel für die Vollelektrifizierung des Verkehrs (Gerbert et al. 2018). Zum anderen wurden zu einigen Aspekten bereits Konsense erreicht.

Zu diesen Konsensen gehört die besondere Dringlichkeit der schnellen Dekarbonisierung des Verkehrs- und Mobilitätssektors, sie ist unerlässlich für die Senkung von Treibhausgasen (Kahn et al. 2012). Unstrittig ist zudem, dass die deutsche Fahrzeugindustrie als eine Säule der deutschen Wirtschaft von großer Bedeutung ist für die wirtschaftliche Entwicklung und die Sicherung der Beschäftigung in Deutschland (NPM 2019) – und dass Maßnahmen dies berücksichtigen müssen.

Technologische Innovationen (u. a. E-Mobilität, autonomes Fahren, fortschreitende Digitalisierung) werden durch strukturellen Wandel begleitet (Verkehrswende 2019). Entsprechende Voraussetzungen für die Dekarbonisierung sind aus Sicht der AG zum Beispiel die Umstellung der Energieversorgung des Verkehrs auf erneuerbare Energien (Verkehrswende 2017, Gerbert et al. 2018) sowie die Erhöhung der Energieeffizienz des Verkehrs (SRU 2017, Gerbert et al. 2018).

Darüber hinaus sind nach Einschätzung der AG neue Verkehrskonzepte notwendig, die sich nicht nur auf technologische Innovationen (z. B. Energiespeicherung (Gerbert et al. et al. 2018)) und die Optimierung des Verbrennungsmotors (BMVI 2018) berufen. Auch mehrgliedrige Transportketten, z. B. integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung (SRU 2017), und integrierte regulatorische Maßnahmen in Deutschland und in der Europäischen Union (Rudolph 2017, BMVI 2018), die einen Instrumentenmix von CO<sub>2</sub>-Minderung, Wirtschaftspolitik und sozialem Ausgleich (Gerbert et al. 2018, Verkehrswende 2019) zum Ziel haben, reichen nicht aus.

Vielmehr ist nach Ansicht der AG ein Paradigmenwechsel notwendig, der das vorherrschende Leitbild der Schadensbegrenzung durch eines der Problemlösung ersetzt und die vorherrschende Regulierung auf Nachhaltigkeit trimmt. Dabei steht im Mittelpunkt, dass die individuelle Mobilitätswahl gestärkt, aber gleichzeitig die ökonomischen, ökologischen und sozialen Anforderungen des Zusammenlebens eingehalten werden. Diese Transformation ist mit einem Struktur- und kulturellen Wandel, verbunden, die eine Präferenz- und Verhaltensänderung befördert (Rudolph 2017, Verkehrswende 2019).

## **2./3. Stadt und Land: Verkehrs- und Mobilitätswende ist weitaus mehr als Dekarbonisierung**

Auch wenn in der öffentlichen Diskussion die Dekarbonisierung des Verkehrssektors prominent ist, ist diese für sich genommen noch kein alleiniges Gradmaß einer gelingenden Verkehrs- und Mobilitätswende. Von großer Bedeutung sind nach Sicht der AG auch die lokale und regionale Gestaltung des Wandels und damit die Rolle von Städten und Gemeinden für den Transformationsprozess.

Offene Fragen betreffen u. a. die übergreifende Koordinierung der Multimodalität sowie den räumlichen Kontext der Transformation. Es kommt darauf an, für Straßenverkehr (Verkehrsfluss, Parken) und Emissionen Qualitätsziele zu definieren und diese über Preissteuerung und Wettbewerb zu den volkswirtschaftlich geringsten Kosten zu erreichen.

Im Zuge der Dekarbonisierung des Verkehrs- und Mobilitätssektors können in der Stadtplanung neue Zielkonflikte entstehen (Zimmer et al. 2016, Kuhnimhof 2018), etwa beim Neuzuschnitt des öffentlichen Raums für unterschiedliche und neue Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus bedeuten der demografische Wandel und unterschiedliche Entwicklungen zwischen urbanen und ländlichen Räumen große Herausforderungen für die fortlaufende Optimierung der Personen- und Güterlogistik. Beispielsweise unterscheidet sich der *Modal Split* zwischen Stadt und Land (Kuhnimhof 2018): In ländlichen Regionen werden bis zu 70 Prozent der Verkehrs- und Mobilitätsnachfrage durch den motorisierten Individualverkehr gedeckt, in Metropolen kommt der motorisierte Individualverkehr auf einen Anteil von 38%. Daher argumentieren einige Experten, dass der Zugang zu Verkehrs- und Mobilitätswende im ländlichen Raum eher über eine „Sharing-Wirtschaft“ (Car-Sharing, Ride-Sharing u.Ä.) gesichert werden könne (Baumeister 2018). Aufgrund erkennbarer Unterschiede muss die Politik differenzierte Ansätze finden, um Lösungen für Verkehr und Mobilität im ländlichen Raum anzureizen.

Die Verkehrs- und Mobilitätswende muss nach Ansicht der AG die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im ländlichen Raum nicht nur erfüllen, sondern auch neue Impulse geben, um bestehende strukturelle Nachteile im ländlichen Raum zu korrigieren. Der steigende Aufwand und die abnehmende Auslastung des ÖPNV im ländlichen Raum sowie die zunehmende Konzentration von Standorten der regionalen Wirtschaft (Lebensmittelversorgung, Banken, Ärzte usw.) führen dazu, dass ältere Menschen, kinderreiche Familien und einkommensschwache Gruppen von einer sozialen Teilhabe im ländlichen Raum zunehmend ausgegrenzt werden (Baumeister 2018). Es besteht ein dringender Handlungsbedarf, damit die Verkehrs- und Mobilitätswende auch den ländlichen Raum erreichen kann. Hier kann auch die Forschung einen Beitrag leisten, u. a. durch Reallabore und großflächige Pilotvorhaben in städtischen wie auch in ländlichen Räumen.

### **Was wird noch nicht (breit) diskutiert?**

Darüber hinaus gibt es signifikante Themen, die bisher kaum thematisiert werden. Beispiele sind der weitgehend fehlende Diskurs über die erwartete Zunahme des nationalen Luftverkehrs an der

Personenverkehrsleistung von 10 Milliarden Pkm (2000) auf 11 Milliarden Pkm (2050) (Gerbert et al. 2018) sowie fehlende Ansätze zur effektiven Reduzierung der Emissionen aus dem Güterverkehr. Laut International Transport (2017) wird der Güterverkehr für 15 Prozent des erwarteten weltweiten Wachstums der globalen Emission bis 2050 verantwortlich sein. Darüber hinaus ist es erforderlich, über die Emissionen des Güterverkehrs aus der Luft- und Seeschifffahrt zu diskutieren, vor allem weil im Moment keine tragbaren Lösungen erkennbar sind. Trotz technologischer Innovationen werden große Teile der Flotten weiterhin flüssige Kraftstoffe benötigen (Gerbert et al. 2018).

Generell stellt die AG fest, dass die Diskussion um die Verkehrs- und Mobilitätswende sich stark an technologischen und ökonomischen Fragen orientiert. Es besteht die Gefahr einer zu engen Diskussion etwa rund um E-Mobilität. Ein umfassenderer Ansatz, der diese Fragen betrachtet – aber auch weitere gesellschaftliche Ziele, wie sie in der Agenda 2030 und den damit verbundenen Nachhaltigkeitszielen verankert – erscheint für die vorliegenden Herausforderungen geeigneter.

### **Welche konkreten Schritte sind zur Gestaltung der Verkehrs- und Mobilitätswende erforderlich?**

Der Trialog bietet die Gelegenheit, vielfältige Perspektiven auf die Transformation der Mobilität zusammenzuführen und Maßnahmen zu deren Gestaltung zu diskutieren. Die nachfolgenden, konkreten Maßnahmen sind nach Ansicht der AG Mobilität für eine gelingende Transformation erforderlich und sollten im Trialog weiter diskutiert und ergänzt werden.

#### *Kurzfristige Maßnahmen (aktuelle Legislaturperiode)*

- Zügige Entscheidung über die adäquaten Preissignal-Instrumente wie z. B. die Einführung einer CO<sub>2</sub>-Bepreisung auf fossile Kraftstoffe im Personen- und Güterverkehr oder die Förderung der Kommerzialisierung der relevanten Technologien.
- Förderung der Elektromobilität z. B. durch Bonussystem für Neuzulassungen und zügigen Ausbau der Lade-Infrastruktur sowie Maßnahmen, damit sich Deutschland zu einem innovativen Standort von relevanten E-Technologien (z. B. Batterietechnologien) entwickelt.
- Gezielte Anreize für Mobilitätswenden in Städten z. B. durch verbesserte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs (u. a. Aufstockung der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes) sowie durch die Ausweitung kommunaler Gestaltungsräume (u. a. Neuordnung des öffentlichen Raums, Parkraumbewirtschaftung).

#### *Mittelfristige Maßnahmen (nächste Legislaturperiode)*

- Reform der LKW-Maut (u. a. Aufnahme einer CO<sub>2</sub> Komponente, Erweiterung auf alle Straßen)
- Einführung einer allgemeinen Pkw-Maut, verbunden mit einer Neuordnung der PKW-Besteuerung als Kostenausgleich (inklusive Road Pricing zur gezielten Infrastrukturfinanzierung)
- Klare Beschlüsse zum Ende der Zulassung von Fahrzeugen mit fossilen Kraftstoffen und zum Ausscheiden von fossil betriebenen Fahrzeugen aus dem Verkehr

- Förderung von Maßnahmen für die Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Minderung von Parkdruck
- Überarbeitung des Personenbeförderungsgesetzes
- Förderung der Attraktivität des Schienenverkehrs in Deutschland (u. a. Ausbau-Gesetz zur Umsetzung des Deutschland-Taktes 2030, Priorisierung in der Bundesverkehrsplanung) und in Europa (u. a. EU-Initiative zum verstärkten Ausbau des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene).
- Halbierung der Trassenmaut für einen attraktiveren Schienengüterverkehr
- Einführung einer Quote für alternative Kraftstoffe für See- und Luftverkehr
- Gezielte Pilotvorhaben, auch großskaliger Art (z. B. Reallabore in Pionierstädten und -gemeinden) zur Beschleunigung der Transformation von Mobilitätsstrukturen
- Gezielte Förderung von Verhaltensänderungen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung z. B. durch Heranführen an neue Mobilitätsangebote (u. a. Sharing-Systeme), Partizipations- und Kommunikationskonzepte, verbunden mit Forschung zur Sicherheit und Akzeptanz bei Nutzer\*innen.

Die genannten Maßnahmen setzen zumeist direkt oder indirekt an ökonomischen und technischen Aspekten der Verkehrs- und Mobilitätswende an. Darüber hinaus sind jedoch auch gezielte Maßnahmen zur Verhaltensdimension erforderlich – hier besteht auch Potenzial für weitere Forschung mit breiter Beteiligung von Wissenschaft, Unternehmen, Zivilgesellschaft und Nutzer\*innen für eine gelingende Transformation von Mobilitätsstrukturen.

## Referenzen

Agora Verkehrswende. (2017). Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende.

Agora Verkehrswende & Agora Energiewende. (2019). 15 Eckpunkte für das Klimaschutzgesetz. Berlin, Agora Energiewende.

Baumeister, H. M.-B., Jörn (2018). "Chancen für den ÖPNV im ländlichen Raum durch Digitalisierung." Verkehr und Technik 8: 1-4.

BMVI (2018). Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS). Berlin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Gerbert, P. H., Patrick; Burchardt, Jens; Schönberger, Stefan; Rechenmacher, Florian; Kirchner, Almut; Kemmler, Andreas; Wünsch, Marco (2018). Klimapfade für Deutschland, The Boston Consulting Group & Prognos.

ITF (2017). ITF Transport Outlook 2017, International Transport Forum, OECD.

Kahn Ribeiro, S., M. J. Figueroa, F. Creutzig, C. Dubeux, J. Hupe and S. Kobayashi (2012). Chapter 9 - Energy End-Use: Transport. Global Energy Assessment - Toward a Sustainable Future. Cambridge

University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA and the International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, Austria: 575–648

Kuhnimhof, T. N., Claudia (2018). Mobilität in Deutschland MiD: Ergebnisbericht Berlin, Institut für Verkehrsforschung, DLR.

NPM (2019). Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor. Arbeitsgruppe 1: Klimaschutz im Verkehr, Nationale Plattform Zukunft der Mobilität. Zwischenbericht 03/2019.

Rudolph, F. K., Thorsten; Schneider, Clemens (2017). Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO2-freier Mobilität bis 2035, Wuppertal Institut.

Sims, R., Schaeffer, R., Creutzig, F., Cruz-Núñez, X., D’Agosto, M., Dimitriu, D., Figueroa Meza, M.J., Fulton, L., Kobayashi, S., Lah, O., McKinnon, A., Newman, P., Ouyang, M., Schauer, J.J., Sperling, D., and G. Tiwari, (2014). Transport. Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change O. Edenhofer, R. Pichs-Madruga, Y. Sokona, E. Farahani, S. Kadner, K. Seyboth, A. Adler, I. Baum, S. Brunner, P. Eickemeier, B. Kriemann, J. Savolainen, S. Schlömer, C. von Stechow, T. Zwickel and J.C. Minx. Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, Cambridge University Press: 599-670.

SRU (2017). Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor. Sondergutachten. Berlin, Sachverständigenrat für Umweltfragen.

Zimmer, W. B., Ruth; Bergmann, Thomas; Mottschall, Moritz; von Waldenfels, Rut; Cyganski, Rita; Wolfermann, Axel; Winkler, Christian; Heinrichs, Matthias; Dünnebeil, Frank; Fehrenbach, Horst; Kämper, Claudia; Biemann, Kirsten; Kräck, Jan; Peter, Martin; Zandonella, Remo; Bertschmann, Damaris (2016). Endbericht Renewbility III. Berlin.







HUMBOLDT-VIADRINA  
Governance Platform

## Kontakt

HUMBOLDT-VIADRINA Governance Platform gGmbH  
Pariser Platz 6 (Allianz Forum)  
10117 Berlin

Telefon: +49 30 20620 140

Email: [energie.trialoge@governance-platform.org](mailto:energie.trialoge@governance-platform.org)

Website: <http://www.governance-platform.org>

Bericht vom 30.09.2019

---

# wissenschaftsplattform\_ nachhaltigkeit 2030

## Impressum

### Herausgeber

Lenkungsreis Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030

Geschäftsstelle Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030

Dr. Falk Schmidt | Leiter der Geschäftsstelle  
Institute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS)

Berliner Straße 130  
14467 Potsdam

Tel: +49 (0) 331-28822-456

Fax: +49 (0) 331-28822-310

Email: [falk.schmidt@iass-potsdam.de](mailto:falk.schmidt@iass-potsdam.de)

### visdP

Prof. Dr. Dirk Messner, Co-Vorsitzender

Prof. Dr. Patrizia Nanz, Co-Vorsitzende

Prof. Dr. Martin Visbeck, Co-Vorsitzender

# wissenschaftsplattform\_ nachhaltigkeit 2030

## Über die wpn2030

### Die Plattform

**Die Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030 ist ein zentraler Ort der Wissenschaft, an dem sie drängende Fragen der Nachhaltigkeitspolitik reflektiert und diskutiert** – im Austausch mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Wissen für Nachhaltigkeit wird dort zusammengetragen und weitergetragen, insbesondere im Hinblick auf die Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie. Die Plattform arbeitet unabhängig und ist systematisch eingebunden in den offiziellen politischen Steuerungs-, Dialog und Umsetzungsprozess der Agenda 2030. Träger der Plattform sind SDSN Germany, DKN Future Earth und das IASS Potsdam

### Mitglieder des Lenkungskreises

■ Günther Bachmann, Marianne Beisheim, Jetta Frost, Jörg Hacker, Reiner Hengstmann, Thomas Holtmann, Adolf Kloke-Lesch (ex officio), Stephan Lessenich, Kai Lindemann, Karsten Löffler, Ursula Mathar, Dirk Messner (Co-Vorsitzender), Klaus Milke, Alexander Müller, Patrizia Nanz (Co-Vorsitzende), Jürgen Renn, Ulrike Schell, Falk Schmidt (ex officio), Dennis Snower, Olaf Tschimpke, Martin Visbeck (Co-Vorsitzender), Markus Vogt, Joachim von Braun, Hilmar von Lojewski, Marion Weissenberger-Eibl

### Vorsitzende des Lenkungskreises

■ Prof. Dr. Dirk Messner  
Prof. Dr. Patrizia Nanz  
Prof. Dr. Martin Visbeck

### Kontakt

### ■ Geschäftsstelle Wissenschaftsplattform Nachhaltigkeit 2030

c/o Institute for Advanced Sustainability Studies e.V. (IASS)  
Berliner Str. 130, 14467 Potsdam  
Tel.: +49-331-28822-456  
[www.wpn2030.de](http://www.wpn2030.de), [info@wpn2030@iass-potsdam.de](mailto:info@wpn2030@iass-potsdam.de)

### Gefördert durch



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung



FONA  
Forschung für Nachhaltige  
Entwicklung  
BMBF