

Konflikte und Koalitionen beim Umbau der Autogesellschaft

Weert Canzler

Zusammenfassung

Eine Verkehrswende ist viel mehr als nur ein neuer Antrieb. Sie greift etablierte Siedlungsmodelle und auf der Trennung von Funktionen beruhende Distributions- und Konsumstrukturen an. Gleichzeitig irritiert sie individuelle Handlungs-routinen und erschüttert lange unhinterfragte Gewissheiten. Denn jahrzehntelang war das Auto der Kernbestandteil gesellschaftlicher Fortschritts- und individueller Aufstiegsvorstellungen. Daher ist die Verkehrswende notwendigerweise mit Konflikten verbunden. Ein zentraler Problembereich beim Umbau der Autogesellschaft in der Stadt dreht sich um die Verteilung von vom privaten Auto dominierten öffentlichen Flächen. Mit der Neuverteilung dieser Flächen wird auch die Frage nach der Zukunft der Stadt aufgeworfen. Es geht also nicht mehr nur um Verkehrspolitik. Sie tritt sogar oft in den Hintergrund, wenn es um die Grundsatzfragen der Urbanität geht. Zugleich zeigt sich ein paradoxes Phänomen: Im Nachhinein verflüchtigen sich nicht selten Skepsis und Vorbehalte gegenüber der neuen Raumordnung und es wird ungläubig gerätselt, warum es nicht schon früher dazu gekommen ist.

Schlüsselwörter

Verkehrswende · Autoabhängigkeit · Neuverteilung des öffentlichen Raumes · Konflikte · Zukunft der Stadt

W. Canzler (✉)

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH, Berlin, Deutschland

E-Mail: weert.canzler@wzb.eu

© Der/die Herausgeber bzw. der/die Autor(en) 2024

W. Canzler et al. (Hrsg.), *Handbuch Mobilität und Gesellschaft*,

https://doi.org/10.1007/978-3-658-37804-2_25-1

1 Der Umbau der Autogesellschaft

Die Automobilität in früh motorisierten modernen Gesellschaften befindet sich in einer doppelten Krise. Zum einen weil der auf fossilen Kraftstoffen beruhende Straßenverkehr einen erheblichen Anteil an den klimaschädlichen Emissionen hat und sein Energie- und Ressourcenverbrauch sehr groß ist. Der Verkehrssektor insgesamt steht unter Druck. Das Klimaschutzziel im Verkehr, nämlich die Reduktion der CO₂-Emission fast um die Hälfte bis zum Jahre 2030 gegenüber dem Vor-Corona-Jahr 2019, wird nach Lage der Dinge weit verfehlt. Der Straßenverkehr ist mit mehr als vier Fünftel Hauptverursacher der sektorbezogenen Treibhausgasemissionen. Der wichtigste Hebel für seine Dekarbonisierung ist die Elektrifizierung der Antriebe. Modellrechnungen gehen für Deutschland davon aus, dass der Anteil der Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen schnell steigen muss, wenn die Emissionsreduktionsziele im Verkehr überhaupt erreicht werden sollen (UBA 2024; Fraunhofer ISI und Consentec 2024). Zum anderen kann die Automobilität auch ihr soziales Versprechen nicht mehr einhalten. Der Traum der nivellierten Mittelschichtsgesellschaft vom eigenen Haus und einem eigenen Auto leidet darunter, dass er nur mit einem entfernungsintensiven Lebens- und Arbeitsstil zu haben ist. Der Verkehrsaufwand wird zunehmend zur Belastung, viele gerade im kleinstädtischen und suburbanen Raum stecken in einem Dilemma: Wo es keine Alternativen gibt, nimmt die Autoabhängigkeit zu und die Volatilität gegenüber Kostenschwankungen ebenso. Kollektive öffentliche Verkehrsangebote, der klassische Linienverkehr mit Bussen und Bahnen, gibt es nicht oder sie passen nicht zu individualisierten Wegemustern, die wiederum von einer ubiquitären Autoverfügbarkeit geprägt sind. Soziale Entgrenzung und räumliche Mobilität verstärken sich gegenseitig, sie sind zugleich Ergebnis und Verstärker sozialstruktureller „Vereinzelungen“ (Reckwitz 2018).

In den Städten hingegen nimmt die Konkurrenz um den begrenzten öffentlichen Raum zu. Die ökologischen und sozialen Folgekosten der Massenmotorisierung und vor allem der Flächenbedarf für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr werden zunehmend problematisiert. Das Auto und seine ihm eingeräumten Privilegien werden zum politischen Thema, was sie lange nicht waren (vgl. Diehl 2021; Ruhrort et al. 2021). Der Vorrang des Autos im öffentlichen Raum beim Fahren und beim Parken wird nicht mehr uneingeschränkt akzeptiert. Denn offensichtlich blockieren massenhaft vorhandene und zunehmend größer werdende Autos eine alternative Nutzung knapper öffentlicher Flächen. Um z. B. die aktive Mobilität zu fördern, muss es mehr Platz für Rad- und Fußwege geben. Schnelle und kurz getaktete öffentliche Verkehrsmittel brauchen ihre eigenen Trassen und Fahrspuren. Gerade in Städten wird es außerdem wichtiger, bisher versiegelte Verkehrsflächen für mehr Grün und ein leistungsfähiges Wassermanagement zu nutzen. Nur so kann es gelingen, die Folgen des Klimawandels abzumildern. Alle Klimaschutzpläne sehen eine hitzeabsorbierende Begrünung und Sickerflächen für häufiger vorkommende Starkregenfälle vor (Zevenbergen et al. 2018).

Es gibt also viele gute Gründe, die Dominanz des Autos abzubauen und eine planvolle Transformation des automobilzentrierten urbanen Verkehrs anzugehen.

Die urbane Verkehrswende zielt gleichermaßen auf den fließenden und auf den ruhenden Verkehr. Dafür ist die Neuaufteilung des Verkehrsraumes ein entscheidender Schritt. Im Fachdiskurs ist das auch längst Konsens. Doch zeigen sich bei Versuchen, Parkplätze umzuwidmen oder Fahrspuren zu geschützten Radwegen zu machen, regelmäßig lautstarke Proteste bei unmittelbar Betroffenen und die obligatorische Warnung von Einzelhandel- und Wirtschaftsverbänden vor dem Niedergang der lokalen Wirtschaft. Lieb gewonnene Privilegien des privaten Autos abzubauen gilt unter Kommunalpolitiker*innen weithin als riskant.

Eine hohe Verbreitung von Automobilen und eine teilweise autoabhängige Gesellschaft ist das Ergebnis einer jahrzehntelangen konzertierten Politik (Knie 2023). Die einseitige Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur auf das Auto ging einher mit einem weitgehend konsensuell getragenen gesellschaftspolitischen Ziel, der breiten Automobilisierung. Das eigene Auto war jahrzehntelang das Versprechen für sozialen Aufstieg. Nicht nur das, (Auto-)Mobilität hat tatsächlich individuelle Handlungsräume erweitert, sie wurde in modernen Gesellschaften zum Kern des individuellen Lebenskonzepts (Klenke 1995; Haefeli 2022). Das Auto gehörte – und gehört bis heute – einfach dazu. Alternativen zur autogerechten Wirklichkeit sind nur schwer zu erkennen (Rammler 2017; Diehl 2021).

Hinzu kommt die habituelle Dimension der Autonutzung. Autofahren ist kein Zwang, aber andererseits auch nicht immer die Folge absichtsvoller Entscheidungen. Oft handelt es sich um ein „Nutzen ohne nachzudenken“, wie es in Interviews mit Autofahrenden immer wieder zu erkennen ist (vgl. Canzler 2016, S. 108 ff.; Freudendahl-Pedersen 2009). Der wichtigste Mechanismus für das Alltagshandeln ohne in jedem Einzelfall wirklich abzuwägen sind Routinen. Routinen entlasten von Unsicherheit und Entscheidungsdruck, sie laufen ab als Hintergrundprogramme. Und genau für diese psychische Dauerarbeit sind internalisierte Nutzungsformen von Techniken als stabile Verhaltensroutinen sehr hilfreich. Das Autofahren als Alltagspraxis kann starke individuelle Entlastungswirkungen haben. Die regelhafte und routinierte Nutzung des Autos mindert existenzielle Unsicherheiten und eröffnet zugleich neue Handlungsspielräume (Giddens 1988, S. 53 ff.).

Neben den Handlungsroutinen und dem über viele Jahre plausiblen Narrativ vom privaten Auto als Voraussetzung und Ausdruck eines gelungenen Lebens gibt es weitere – ganz handfeste – Gründe für die Nutzung eines Kraftwagens. Dazu gehören nicht zuletzt die Kosten bzw. ihre Wahrnehmung. Da geht es eben nicht um die sozialen Kosten des Automobilsystems, die von den Nutzenden nicht getragen, sondern externalisiert werden und die Nichtnutzenden, die Umwelt und zukünftige Generationen belasten (s. Becker 2016; Creutzig et al. 2020). Den tatsächlichen Kosten der privaten Autonutzung steht eine strukturell verzerrte Kostenwahrnehmung gegenüber: Autofahrende nehmen in aller Regel vor allem die out-of-Pocket-Kosten, also die Ausgaben für das Tanken und Parken, wahr (s. Andor et al. 2020). Nicht so genau genommen und schon gar nicht auf die einzelne Fahrt oder den zurückgelegten Kilometer umgerechnet werden jedoch der Wertverlust des Fahrzeugs oder die nur in großen Abständen anfallenden Kosten für Versicherungen, Kfz-Steuern oder Reparaturen. Trotz dieser lückenhaften Kostenwahrnehmung ist

gleichwohl auch klar, dass es einen beim privaten Auto einen Fixkostensockel gibt und daher jeder zusätzlich gefahrene Kilometer relativ günstiger wird.

Die Externalisierung der Kosten des privaten Autogebruchs ist angesichts der negativen Effekte auf das Klima, aber auch auf die Luftqualität und den Lärm vorort ein permanenter Anlass für Konflikte. Allen Mautkonzepten liegt das Verursacherprinzip zugrunde, das in anderen Fällen von Schadstoffemissionen längst der Regelfall ist. Eine weitere nicht-intendierte Folgen der Verbreitung des Autos sind kurioserweise die Lasten seiner Nichtnutzung. Diese Lasten tragen – sichtbar und erlebbar – alle, die in der Stadt leben. Der ruhende Verkehr benötigt viel Platz, da reichen in verdichteten, gebauten Städten die privaten Stell- und Garagenplätze bei weitem nicht aus (Notz 2016). Der Verkehrsraum ist aber nicht nur Transitraum und eine Ansammlung von Stellplätzen. Auch in modernen Gesellschaften bleibt er ein öffentlicher Raum. Die Konstituierung von urbaner Öffentlichkeit ist in jedem Fall auch auf Straßen und Plätze angewiesen. Nicht die funktional gegliederte und räumlich entzerrte Stadt, sondern das „Gegenmodell der ‚verdichteten und verflochtenen‘ Stadt“ (Albers 2000, S. 31) wurde spätestens zur Jahrtausendwende zum vorherrschenden Planungsideal. Den Stadtplaner*innen liegt seither die Aufenthaltsqualität in den Städten am Herzen, wenn sie verkehrsarme urbane Quartiere postulieren und dabei in erster Linie die Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs meinen. Die Prioritätenfolge „vermeiden, verlagern, verbessern“ ist Gemeingut im Selbstverständnis der allermeisten Verkehrs- und Stadtplaner*innen.

Die Eindämmung des Autoverkehrs gehört zum Kern postfunktionalistischer Stadtkonzepte. Öffentliche Räume, nicht nur Straßen und Plätze, sind allerdings sozial hochgradig segmentiert und sie werden zeitlich und funktionale in sehr unterschiedlicher Weise genutzt (Allianz der freien Straße 2023). Angesichts differenzierter Lebensentwürfe und damit verbundener Mobilitätsansprüche ist der öffentliche Raum auch nicht für alle von Interesse. Auch der vom fließenden und ruhenden Autoverkehr befreite öffentliche Raum ist ein potenziell konfliktreicher Ort. In ihm können die unterschiedlichen, teils widerstreitenden Bedürfnisse aufeinanderprallen und ein Minimum an Ambivalenztoleranz ist vonnöten.

Die urbane Verkehrswende ist die Antwort nicht zuletzt auf die Überlastung der Straßen und des sonstigen öffentlichen Raumes durch einen über viele Jahre gewachsenen Autoverkehr. Die Auseinandersetzungen um den knappen städtischen Raum haben sich in den letzten Jahren zum einen deshalb verschärft, weil urbane Aufenthaltsqualität wichtiger geworden ist. Einen Schub gab es insbesondere während der Corona-Pandemie, in der der Nahraum von vielen Bürgerinnen und Bürgern neu entdeckt worden ist. Mittlerweile ist eine hohe urbane Aufenthaltsqualität zum Standortfaktor im Wettbewerb um Firmen und Fachkräfte geworden. Zum anderen ist die Konkurrenz um den öffentlichen Raum auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern schärfer geworden. Mehr und größere Autos benötigen viel Platz, gleichzeitig erheben die alternativen Verkehrsträger Ansprüche auf eigene – geschützte und damit exklusive – Wege. Mehr Busspuren und protected bike lanes gibt es in der Regel nur dann, wenn Autospuren oder Parkplätze am Straßenrand umgewidmet werden.

2 Stockende Verkehrswende

Neben der verschärften Nutzungskonkurrenz um bisher vom privaten Auto in Anspruch genommene Flächen hat seine Dekarbonisierung begonnen. Dabei ist der antriebstechnische Schwenk zur Elektromobilität zwar eine notwendige, aber keineswegs hinreichende Voraussetzung für eine Verkehrswende (s. auch UBA 2020). Für die Stadt mit seiner insgesamt günstigeren Erreichbarkeit ganz verschiedener Funktionen ist die Verlagerung auf den aktiven Verkehr und auf den ÖPNV noch wichtiger. Das ist alles andere als einfach.

Die Verkehrswende insgesamt und die Antriebswende im Besonderen stocken, es tut sich wenig beim motorisierten Straßenverkehr, dem Hauptmittelen des Verkehrssektors. Schon seit Jahren weist der modal split in Deutschland ähnlich wie in den meisten anderen früh industrialisierten Ländern einen Anteil des Autos bei den zurückgelegten Kilometern im Personenverkehr von mehr als 80 % aus. Zusammen mit dem Lkw-Transport ist der Straßenverkehr für ungefähr ein Fünftel der gesamten bundesdeutschen Treibhausgasemissionen verantwortlich. In den letzten 25 Jahren verharren die verbrauchsbedingten CO₂-Emissionen im Verkehr mit leichten Schwankungen auf dem gleichen Niveau (Transport und Environment 2024).

Selbst beim Durchschnittsverbrauch der Neufahrzeuge gibt es entgegen verbreiteter Annahmen kaum signifikante Verbesserungen. Zwar wurden in den letzten Jahrzehnten die Antriebe effizienter, auch wurden Gewichtseinsparungen mit leichteren Materialien erreicht und windschnittigere Fahrzeugdesigns entwickelt. Aber zugleich wurden die Effizienzgewinne dadurch wieder zunichtegemacht, dass die Autos im Durchschnitt fortwährend größer, schneller und höher wurden. Die Anteile der Segmente verschoben sich weg von den Kleinwagen-Modellen und der unteren Mittelklasse hin zu den SUVs und zu Ober- und oberen Mittelklassewagen. Im Zuge des Dieselskandals wurde seit 2015 zudem offensichtlich, dass es zwischen den Herstellerangaben zum Kraftstoffverbrauch und den realen Verbräuchen oft eine erhebliche Differenz gibt (ICCT 2019). Knapp ein Jahrzehnt nach Aufdeckung des Dieselskandals und auch nach einer Umstellung der Messverfahren werden Manipulationsversuche entdeckt und sind selbst bei vielen neuen Fahrzeugmodellen die Verbrauchswerte bei unabhängigen Prüfungen deutlich höher als angegeben (s. jüngere Messergebnisse von Realverbräuchen bei DUH 2024).

Die Produktangebote der Autohersteller haben sich in der letzten Zeit sukzessive ausdifferenziert. Besonders viele neue Modelle wurden in zum Teil neuen Segmenten mit SUV-Anmutung entwickelt, weniger im Segment der Klein- und Kompaktfahrzeuge. Fahrzeuge oberhalb der Mittelklasse sind deutlich margenstärker als in den unteren Fahrzeugklassen. Diese Angebotsstrategie geht mit einem Nachfrageverhalten einher, das seinerseits auch mit (Fehl)anreizen wie dem Dienstwagenprivileg in Kombination mit einer optionalen Betriebskostenverrechnung für Selbstständige oder der Flottengrenzwerterrechnung nach Gewicht zu tun hat (s. Kunkel und Peiseler 2023).

Alle Hoffnungen die Reduktionsziele bei den klimaschädlichen Emissionen zu erreichen, liegen auf der Elektrifizierung. Die hinkt seit Jahren hinter den Zielen hinterher. Aber selbst wenn die antriebsseitige Dekarbonisierung des Verkehrs

schneller kommt, sind die Klimaziele im Verkehr nicht zu erreichen. Ohne eine signifikante Änderung des Verhaltens wird es nicht gehen, das bedeutet einen Umstieg vom Auto auf klimafreundliche Alternativen. Neben einer konsequenten Elektrifizierung der Pkw- und Lkw-Flotte ist zugleich eine Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) nötig. Dafür müssen sowohl das Angebot besser werden muss als auch die Tarife einfacher und günstiger werden. Nötig ist eine grundlegende Reform der Finanzierung des ÖVs, aber auch generell die Internalisierung der „wahren Kosten“ im Verkehr (Creutzig et al. 2020). Ebenso ist ein Shift im Infrastrukturausbau und eine komplett veränderte Raum- und Siedlungspolitik, die eine Reintegration der Funktionen zum Ziel hat, nötig. Zur Verkehrswende gehören ebenso intermodale Umstiegspunkte („hub-and-spoke“), der Aufbau eines Netzes von Radschnellwegen sowie eine effiziente Güterversorgung mit einer anbieter-offenen Mikrologistik.

3 Konflikte und Routinenbrüche

Die Verkehrspolitik ist damit ein undankbares Politikfeld. Die Verkehrsprobleme sind offensichtlich und gleichzeitig erwarten die Bürgerinnen und Bürger eine wirksame Verkehrspolitik. Erschwerend kommt hinzu, dass der Verkehr Nebenfolgen von Entscheidungen in anderen Politikbereichen bewältigen muss. Wenn beispielsweise Schulstandorte geschlossen oder Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ genehmigt werden, nimmt in aller Regel der Verkehr zu, vor allem der Kfz-Verkehr. Dann kann die Verkehrspolitik nur noch reagieren, solange sie nicht als „integrierte Verkehrspolitik“ eine eigene Gestaltungsmacht ausübt (vgl. auch Schwedes 2014).

Der Umbau vieler Sektoren – von der Stromproduktion über das Bauen und Wohnen bis hin zur Landwirtschaft – ist mit technischen, wirtschaftlichen und sozialen Innovationen ebenso wie mit ökonomischen und politischen Kämpfen verbunden. Der Strukturwandel in den verschiedenen Branchen ist immer schmerzlich, neben Gewinnern gibt es auch Verlierer. Der Übergang von einer zentralen fossil-atomaren Energiegewinnung zu einem dezentralen Erneuerbaren-Energien-System beispielsweise war und ist mit erheblichen Friktionen verbunden, denen mit ausgleichenden Transitionshilfen begegnet wird. Die Transformation des Verkehrs zeichnet sich darüber hinaus durch eine Besonderheit aus. Dort sind die Transformationskonflikte nicht nur klassische Auseinandersetzungen zwischen divergierenden Interessen etablierter wirtschaftlicher und institutioneller Spieler, den oft so genannten incumbents, und neuer aufstrebender Akteure, den pioneers. Sie gehen weit über die klassische Konfrontation einzelner Interessensgruppen hinaus, weil neben den Anbietern auf den Verkehrsmärkten fast jede Bürgerin und fast jeder Bürger ja auch mit ihrer/seiner auf Gewohnheiten beruhenden eigenen Verkehrsbiografie involviert ist. Diese persönliche „Betroffenheit“ ist auch der Grund dafür, dass Umfang und Intensität der Konflikte in der Verkehrswende besonders ausgeprägt sind. Im Unterschied zur Energiewende, in der zwar die Stromquelle wechselt, aber die Energieform selbst die altbekannte bleibt und Änderungen bei den Nutzungsformen kaum nötig sind, verlangt eine Verkehrswende bereits mit dem

einfachen Wechsel des Motors im Auto eine Umgewöhnung vom Tanken zum Laden und eine neue Planung längerer Strecken. Eine Verkehrswende im Sinne einer Abkehr von der automobilen Monostruktur zu einem Umstieg auf alternative Verkehrsmittel und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsoptionen bedeutet vielfach zudem einen Bruch mit gewohnten Routinen und das Ende einer habituellen Autonutzung.

Die Autogesellschaft umzubauen heißt, im wörtlichen Sinne eingefahrene Verhaltensweisen zu verändern und lange Zeit stabile Gewissheiten zu enttäuschen. Deswegen verfangen im Diskurs über einen notwendigen Abbau von Privilegien des Autos oftmals Vorwürfe einer „Erziehungsdiktatur“ und „Verbotspolitik“ gegenüber den Autofahrern und Autofahrerinnen (Lepenies 2022). Sperrungen von Durchfahrtrouten, die Umwidmung von Parkstreifen zu Rad- oder Fußwegen oder die Einführung von Parkgebühren werden in der öffentlichen Auseinandersetzung nicht selten als Anlässe eines „Streits um die Lebensführung“ (Neckel 2020) genommen. In einem solchen Streit geraten die verkehrs-, umwelt- bzw. raumpolitischen Motive in den Hintergrund. Unabhängig von der tatsächlichen persönlichen Klimabilanz im Verkehr, die auf der individuellen Ebene weniger vom Autofahren, als vielmehr von der Anzahl und der Reichweite der geleisteten Flüge abhängt (vgl. Bäuerle 2022), tragen verkehrspolitische Konflikte um das Auto oft Züge eines Kulturkampfes. „Neue und alte Mittelschicht“ (Reckwitz 2018) stehen sich, ähnlich wie im Deutungsfeld der „richtigen Ernährung“, gegenüber. Sie streiten oft weniger um sachliche Argumente, als vielmehr um moralische Imperative auf der einen Seite und um eine – oft vehement vorgetragene – Abwehr von vermeintlicher Bevormundung und Freiheitseinschränkungen auf der anderen Seite. Diese Konfliktverschiebung erschwert auch Beteiligungsverfahren und trägt zu Frustrationen bei denjenigen bei, die die Verkehrswende möglichst im Konsens voranbringen wollen. Verkehrspolitische Maßnahmen wie Tempolimits, die Erhöhung von Parkgebühren oder die Umwidmung von Autofahrstreifen zu Radwegen wirken manchmal wie „Triggerpunkte“ (Mau et al. 2023), die bewusst und offensiv von denjenigen aufgenommen werden, die oft auch unabhängig vom Anlass die öffentliche Diskussion polarisieren wollen. Viele Bürgerinnen und Bürger unterstützen vielfach die Maßnahmen durchaus oder stehen ihnen gleichgültig gegenüber. Sie kommen in der so getriggerten öffentlichen Debatte jedoch nicht vor, sie mischen sich nicht ein und haben oft auch keinen Fürsprecher.

Die symbolischen Konflikte um das Auto und die manchmal bis zu einem „Kulturkampf“ aufgeputschten öffentlichen Auseinandersetzungen um das Autofahren sind wie alle diskursiven Deutungskämpfe Ergebnis einer Problematisierung einer ehemals unhinterfragten kollektiven Selbstverständlichkeit. Jahrzehntelang waren das private Auto und das Autofahren kein Problem, niemand musste sich rechtfertigen, es war kein Thema. Das hat sich geändert, die gesellschaftliche Praxis und insbesondere die Lebensstile sind vielfältiger als zu Beginn der Massenautomobilisierung. Individuelles Verkehrshandeln ist wie andere Konsum- und Stilmuster Ausdruck sozialer Distinktion und bisweilen sogar individueller Identitäten geworden. Zugleich gewinnt in der verkehrs- und gesellschaftspolitischen Debatte die soziale Frage im Verkehr, nämlich die gesellschaftliche Teilhabe durch Zugänglich-

keit im wörtlichen Sinne, an Gewicht. Die Möglichkeiten der Teilhabe sind eben nicht symbolisch, es gibt sie für Einzelne und soziale Gruppen oder es gibt sie nicht. In einer automobilzentrierten Welt mit ihren zergliederten Siedlungs- und Raumstrukturen gibt es oft keine wirkliche Wahlfreiheit bei den Verkehrsmitteln. Wer sich eine Wohnung in der Nähe des zentrumsnahen Arbeitsplatzes nicht leisten kann und weit abseits ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr wohnt, ist vielfach vom Auto und auch von verfügbaren Stellplätzen abhängig (Agora Verkehrswende 2022). Eine unfreiwillige Autoabhängigkeit ist in weniger gut entlohnten Arbeitsverhältnissen mit hohen Präsenzpfllichten und Schichtdiensten verbreitet (Mattioli et al. 2020). Allerdings wird diese reale Autoabhängigkeit nicht selten instrumentalisiert und muss dafür herhalten, generell den Abbau von Privilegien für das private Auto als unsozial zu diskreditieren.

4 Koalitionen für das Neue

Trotz aller Dominanz des individuellen Massenverkehrsmittels Auto verändert sich, oftmals hinter dem Rücken der Akteure, die urbane Mobilität. Der Umbau der Autogesellschaft wird durch verschiedene technische und gesellschaftliche Trends befördert. Dazu gehören der Gesundheitsschutz und das Bemühen um mehr Lebensqualität in den Städten: Um die Luftschadstoffbelastung gerade in den Städten zu senken, werden auf Initiative der EU Emissionsgrenzwerte verschärft. Ambitionierte Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub sind von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren – wenn überhaupt – nur mit einem erheblichen technischen Aufwand und hohen zusätzlichen Kosten einzuhalten. Auch der Lärmschutz ist in vielen Städten oben auf der Agenda, weniger Verkehrslärm macht das innerstädtische Wohnen attraktiver. Gleichzeitig setzen sich viele Kommunen in lokalen Klimaschutzplänen ambitionierte Klimaschutzziele, die nicht zuletzt auch den Verkehr betreffen. Ambitionierte CO₂-Reduktionsziele sind im Verkehr selbst im Fall einer schnelleren Elektrifizierung der Antriebe auf Grundlage Erneuerbarer Energien nur mit einer Verlagerung zum Umweltverbund und zu erreichen. Schließlich bietet auch die Digitalisierung Chancen für die Verkehrswende: Globale Digitalunternehmen drängen mit neuen Geschäftsmodellen in die Verkehrsmärkte. Die persönliche Digitalisierung ermöglicht integrierte Mobilitätsdienstleistungen aus „einem Guss“. Damit eröffnen sich neue Optionen für den Öffentlichen Verkehr (ÖV). Ob und inwieweit der ÖV seine verkehrs- und umweltpolitischen Vorzüge ausspielen kann und so spürbare Modalverschiebungen tatsächlich zu erreichen sind, hängt stark von seiner Attraktivitätssteigerung und der „intermodalen Passung“ ab (vgl. Canzler und Knie 2016).

Viele Kommunen, nicht nur die großen Städte, sondern verstärkt auch Klein- und Mittelstädte treiben die Verkehrswende voran. Sie wissen, wie wichtig eine hohe Aufenthaltsqualität auf ihren Straßen und Plätzen und wie notwendig eine Entsiegelung von asphaltierten Verkehrsflächen zur Bewältigung der Extremwetterereignisse sind (Agora Verkehrswende 2018; Bauer et al. 2023). In vielen Städten gehören öffentliche Autos und Fahrräder bereits heute zum selbstverständlichen

Teil des öffentlichen Verkehrsangebotes. Sie erlauben Haus-zu-Haus-Verbindungen und können damit einen Vorteil des privaten Autos ausgleichen, nämlich auch die „erste und letzte Meile“ eines Weges schnell und bequem zu überwinden. Das sind Hinweise auf eine Konvergenz von privatem und öffentlichem Verkehr. Einen Schub könnten intermodale Angebote dadurch erhalten, dass sich die Einstellungen und auch das Verhalten insbesondere der jüngeren Stadtbewohner*innen verändern (s. Canzler et al. 2018). Für sie nimmt die Bedeutung des eigenen Autos ab und sie setzen verstärkt auf eine pragmatische Inter- und Multimodalität hinweisen. Für die Nutzer*innen von flexiblen Carsharing-Systemen ist es wichtig, hier und jetzt ein Fahrzeug zu bekommen. Weder die Marke des Fahrzeugs noch die des Carsharing-Anbieters sind dabei noch entscheidend. Der unmittelbare Fahrtenwunsch und dessen sofortige Ermöglichung sind vordringlich. Das Smartphone ist der digitale Generalschlüssel für den intermodalen Verkehr (Ruhrt et al. 2020).

In der verkehrspolitischen Fachdebatte besteht Konsens darüber, dass eine Stärkung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr auch Teil einer überfälligen umfassenden Änderung von gesetzlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen sein muss, die bisher einseitig auf das private Auto ausgerichtet sind. Dazu gehören zum einen eine Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs und zum anderen eine Reduktion und schnelle Dekarbonisierung der Fahrzeugflotten. Die Internalisierung externer Kosten bedeutet im Verkehr eine konsequente und flächendeckende Finanzierung des Verkehrs und seiner Infrastrukturen durch die Nutzer*innen. Die Instrumente der Nutzerfinanzierung reichen von der Straßen- und Citymaut bis zur konsequenten Parkraum-bewirtschaftung. Gerade in Städten kommt eine verstärkte Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und die Integration verschiedener Verkehrsträger in intermodale Angebote hinzu.

Neben potenziell intermodalen Sharing-Angeboten, die vor allem die digitalen Jungen in den Städten interessiert, erlebt der Rad- und Fußverkehr schon vor der Corona-Pandemie vielerorts eine Renaissance. Mittlerweile steigen auch in vielen Städten die Investitionen für abgetrennte Radstreifen, Radschnellwege und Abstellanlagen sowie die Ausweitung von public-bike-Angeboten. Die Entwicklung dürfte sich fortsetzen, da mehr und sichere Fahrradwege auch diejenigen auf das Rad bringen, die bisher ängstlich waren. Kopenhagen ist für viele Städte das Vorbild (vgl. Gehl 2015). Die Zuwachsraten im Radverkehr bestätigen den bereits bei der Autoförderung immer wieder offensichtlichen Zusammenhang zwischen Infrastrukturinvestitionen und Nutzungsintensität. Zusätzlich wird das Fahrradfahren durch den Pedelec-Boom verstärkt. Das Umstiegspotenzial auf das Fahrrad ist nämlich erheblich, wenn man bedenkt, dass die Hälfte der städtischen Wege unter fünf Kilometer liegen.

Die Verdichtung städtischer Räume erhöht schließlich die Erreichbarkeit vieler alltäglicher Ziele und erweitert damit die Spielräume für den Zufußverkehr (vgl. auch Deutscher Städtetag 2018). Umgekehrt profitiert der Zufußverkehr davon, dass der städtische Raum weniger von Autos blockiert wird – vorausgesetzt, dass es tatsächlich einen Rückbau von Autofahrbahnen und Parkflächen gibt. Es kommt zu einer positiven Feedbackschleife für den Zufußverkehr dort, wo die Bedingungen für

die so genannte „aktive Mobilität“ verbessert werden. Auch das steigende Gesundheitsbewusstsein kommt der aktiven Mobilität zugute.

Die potenzielle Koalition von ambitionierten Kommunen, zivilgesellschaftlichen Gruppen, die die aktive Mobilität voranbringen, und innovativen Anbietern intermodaler Sharingangebote ist möglich. Konturen einer „Neuen urbanen Mobilität“ zeichnen sich bereits ab. Doch Gestaltungskraft haben sie nicht, geschweige denn, dass diese Koalition ein Verkehrswende-Momentum aufbaute. Dafür braucht es offenbar mehr, wie ein auf die Erfolgsgeschichte des Autos zeigt: Ein politisches Programm und übergeordnetes Narrativ standen Pate für eine konsequente Implementierung von verkehrsrechtlichen, steuerlichen und infrastrukturellen Voraussetzungen dafür, dass der „Traum vom privaten Auto“ wahr wurde. Auf dem gleichen Wege und mit der gleichen Konsequenz müsste auch das neue Ziel der Verkehrswende mit seinen Elementen der Elektrifizierung, der Intermodalität und der Stärkung des Öffentlichen Verkehrs sowie der Renaissance von Zufußgehen und Radfahren verfolgt werden. Doch bisher gibt es noch kein neues und von verschiedenen Akteuren geteiltes Narrativ (Loske 2018).

Es gibt sie, die Profiteure der Neuverteilung des Verkehrsraumes. In den Innenstädten ist der Anteil der Bewohner*innen ohne eigenes Auto beträchtlich, in manchen innerstädtischen Wohngebieten bilden sie die Mehrheit. Gibt es spürbare Fortschritte der lokalen Verkehrswende, sind unter anderen Kinder und Alte die Nutznießer. Auch der lokale Einzelhandel profitiert. Noch äußert sich der Einzelhandel oft skeptisch zu Versuchen, das Auto zurückzudrängen. Vielfach herrschen überholte Vorstellungen vor, dass der Einzelhandel auf die autofahrende Kundschaft angewiesen sei (von Schneidmesser und Betzien 2021). Allerdings steigt die Bereitschaft, angesichts der Krise der innerstädtischen Einzelhandelslagen auf die internationalen Beispiele zu schauen, wo der Verkehrsraum zugunsten von Fuß- und Radverkehr neu aufgeteilt worden ist. Dort profitierte in der Regel sowohl der kleinteilige Einzelhandel als auch die lokale Gastronomie. Bestätigt werden die Erfahrungen durch Untersuchungen zur Wertentwicklungen von Mietobjekten für den Einzelhandel in Relation zum Oberflächenparken in sowie zur Erreichbarkeit von Einkaufslagen in deutschen Innenstädten (s. Merten und Kuhnimhof 2023).

Gerade weil die Neuaufteilung des Verkehrsraumes ein zentraler Hebel der lokalen Verkehrswende ist, ist es wichtig, genauer auf die Akteure und potenziellen Konflikte zu schauen. Erneut kommen die möglichen Triggerpunkte ins Spiel. Denn offenbar geht es bei der Regulierung und Eindämmung des ruhenden Verkehrs nicht nur um verkehrs- oder klimapolitisch begründete Entscheidungen. Ganz andere Betroffenheiten und Befindlichkeiten kommen ins Spiel, reale Ängste mischen sich mit Vorurteilen und diffusen Überforderungsängsten. Stellplatzentwidmungen werden beispielsweise oft von der Diskussion überlagert, wem der öffentliche Raum gehört. Angst vor Lärm und Vandalismus, weil sich mehr Leute auf neu gestalteten Straßen und Plätzen aufhalten, aber auch die Befürchtung, dass die Wohnlage durch eine Begrünung bisheriger Parkflächen aufgewertet und damit der Mietpreis in die Höhe getrieben wird, können die Meinungen zur Stellplatzumwidmung beeinflussen. Die Erwartungen an die Nutzung des öffentlichen Raums sind höchst unterschiedlich. Verschiedene Altersgruppen und Milieus haben zudem ganz verschie-

dene Ansprüche an den öffentlichen Raum (s. Borchering 2023). Es ist daher sinnvoll und notwendig, diese komplexe Gemengelage zu beachten, wenn konkrete Maßnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes in Angriff genommen werden. Eine frühzeitige und verbindliche Information der Betroffenen gehört dazu, aber auch Mut und Standhaftigkeit, demokratisch legitimierte Entscheidungen auch gegen Partialinteressen und „Polarisierungsunternehmer“ (Mau et al. 2023) durchzusetzen.

Optimistisch stimmt im Übrigen, dass bei den jüngsten Versuchen in Barcelona und London, den fließenden und den ruhenden Autoverkehr zu reduzieren, die befürchteten Verdrängungseffekte gar nicht oder nur eine kurze Zeit lang aufgetreten sind. Insgesamt wurde vielmehr ein allgemeiner Rückgang des Autoverkehrs sowohl in den betroffenen Arealen als auch darüber hinaus festgestellt. Der neue Fachbegriff für dieses Phänomen heißt: *traffic evaporation*, übersetzt vielleicht am besten mit „verdampfender Verkehr“ (s. Aldred und Thomas 2023). Diese Befunde erklären zumindest teilweise ein anderes paradoxes Phänomen, nämlich eine nicht selten zu beobachtende komplett veränderte „Ex-Post-Bewertung“: In den bereits in den 1980er- und 1990er-Jahren zur lokalen Verkehrswende aufgebrochenen Städten Groningen und Kopenhagen stieg die Zufriedenheit und Unterstützung der zuvor durchaus umstrittenen Maßnahmen, sobald erlebbar war, welche Vorteile einer Neugestaltung des öffentlichen Raumes hat.

5 Bilanz und Aussichten

Im so überaus konfliktträchtigen Verkehr beginnt jede Veränderung mit einer ehrlichen Problemdiagnose, dabei unterliegt sie immer der Gefahr, ungewollt ganz basale und auch polarisierende Diskussionen zu provozieren. Verkehr und Mobilität sind keine isolierten Phänomene, sondern eine Bedingung und zugleich auch das Ergebnis moderner Arbeitsteilung und vielfältiger Lebens- und Konsummuster. Einen Verkehrswendehebel, der nur umgelegt werden muss, gibt es nicht. Temporäre Versuche wie autofreie Straßen oder Viertel, eine zeitweise Umwidmung von Parkplätzen oder auch eine temporäre Entsiegelung von Verkehrsflächen können jedoch die Augen öffnen und den verkehrspolitischen Möglichkeitsraum erweitern. Hier kann erlebt werden, wie eine andere Wirklichkeit aussieht und sich anfühlt. Doch für Experimente müssen wie für die lokale Verkehrswende überhaupt verschiedene Voraussetzungen gegeben sein: es braucht ambitionierte Promotoren, ein backing durch die politische Spitze und zivilgesellschaftlichen Druck. Auch temporäre Verkehrsversuche sind jedoch mit Konflikten verbunden. Um diese Konflikte durchzustehen, braucht es potenzielle Profiteure als Bündnispartner. Schließlich bedarf es trotz aller temporärer Freiübungen, die schnell und situativ flexibel umgesetzt werden können, einer Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen – es bedarf zumindest eine glaubhafte Aussicht darauf.

Dringender Reformbedarf besteht im Wirtschaftsverkehr. Die rechtlichen Regulierungen für einen Wirtschaftsverkehr, der selbst im Umbruch ist und verstärkt auf elektrische und kleinere angepasste Fahrzeuge setzt, müssen vor allem auf das

Parken und Abstellen der Fahrzeuge abzielen. Die bisher gültigen, restriktiven Regelungen für Liefer- und Ladezonen nutzen dem gewerblichen Verkehr oft wenig. Ein kleinteiliger Einzelhandel und Handwerksbetriebe benötigen längere Haltephasen und sichere Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrzeuge im öffentlichen Raum, wenn sie über keine eigenen privaten Stellplätze verfügen. Als Formel könnte gelten: Vorrang des gewerblichen vor dem privaten Parken. Ein solcher Grundsatz lässt sich plausibel begründen, da so dem stadtplanerischen Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ sowie einer wohnortnahen Versorgung entsprochen werden kann.

Ein zweiter Schwerpunkt einer Novellierung des Verkehrsrechts und anderer Rechtsbereiche sollte neben mehr Sicherheit und einen effizienten Gesundheitsschutz sowie einer höheren Resilienz gegenüber den Folgen des Klimawandels auch die Bedingungen für orts- und zeitflexible Arbeitsformen zu verbessern. Die verkehrsreduzierenden Effekte von orts- und zeitflexiblem Arbeiten haben sich während der Corona-Pandemie gezeigt (Vogl und Carstensen 2021). Auch nach Auslaufen der pandemiebedingten Beschränkungen ist ein höherer Anteil von Arbeitsformen im Homeoffice zu festzustellen. Damit fallen Pendelwege und Dienstreisen weg. Insgesamt ist auch mehr als eineinhalb Jahre nach Aufhebung der Kontaktbeschränkungen das Vor-Pandemie-Niveau im Verkehrsaufkommen nicht erreicht (vgl. Mobilitätsreport 2024).

Überhaupt mehren sich die Hinweise darauf, dass das jahrzehntelang beobachtbare Wachstum des Verkehrsaufwandes an sein Ende gekommen ist. Nicht nur infolge der „Pandemiedelle“, sondern auch im Vergleich zu den Verkehrszählungen aus den Jahren vor der Pandemie sind sowohl auf den deutschen Fernstraßen als auch in den großen Städten wie Berlin, Hamburg oder München die gemessenen Verkehrsstärken teilweise deutlich zurückgegangen (s. ebda.). Eine komplementäre Tendenz stagnierender Verkehrsleistungen oder sogar sinkender durchschnittlicher Pkw-Fahrleistung war auch schon vor der Pandemie festzustellen: Bei einem nach wie vor steigenden Fahrzeugbestand sank die Jahreskilometerleistung der einzelnen Fahrzeuge von 14.023 km pro Jahr und Pkw im Jahr 2016 auf 13.602 im vor-Coronajahr 2019 (s. KBA 2021). Die Tendenz lautet also seit einigen Jahren: mehr zugelassene Autos, die jedoch weniger genutzt werden. Folglich stehen die Fahrzeuge mehr als dass sie fahren und der ruhende Verkehr wird zunehmend zum Problem.

Im Fokus der künftigen Verkehrspolitik steht die Verteilung von bisher vom privaten Auto dominierten öffentlichen Flächen. Mit der Neuverteilung dieser Flächen ist die Frage nach der Zukunft der Stadt eng verbunden. Deshalb kommen ganz andere Themen und auch Konflikte ins Spiel, alle drehen sich um die Frage, wie wir unter den unhintergehbaren Bedingungen knapper Flächen und notwendiger Anpassungen an häufigere Wetterextreme leben wollen und können.

Literatur

- Agora Verkehrswende. 2018. *Öffentlicher Raum ist mehr wert. Ein Rechtsgutachten zu den Handlungsmöglichkeiten der Kommunen*. Berlin. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oeffentlicher-raum-ist-mehr-wert-2/>. Zugegriffen am 18.10.2024.
- . 2022. Berücksichtigung sozialer Aspekte bei Gebühren für die Erteilung von Bewohnerparkausweisen. Ein Diskussionspapier. https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/?tx_agorathemen_themenliste%5Bprodukt%5D=2322&cHash=6d3adbd84cef5e5671fab36fb5ee1df. Zugegriffen am 18.10.2024.
- Albers, Gerd. 2000. *Zur Entwicklung der Stadtplanung in Europa*. Basel: Birkhäuser.
- Aldred, Rachel, und Asa Thomas. 2023. Changes in motor traffic inside London's LTNs and on boundary roads. <https://www.smarttransport.org.uk/whitepapers/latest-whitepapers/changes-in-motor-traffic-inside-london-s-ltns-and-on-boundary-roads>.
- Allianz der freien Straße, Hrsg. 2023. *Manifest der freien Straße*. Berlin: Jovis.
- Andor, M.A., A. Gerster, K.T. Gillingham, und M. Horvath. 2020. Running a car costs much more than people think – Stalling the uptake of green travel. *Nature* 580:453–455. <https://doi.org/10.1038/d41586-020-01118-w>.
- Bauer, Uta, Sonja Bettge, und Thomas Stein. 2023. *Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps! Maßnahmen und ihre Wirkungen in deutschen und europäischen Städten* (Difu Policy Papers Nr. 2). Deutsches Institut für Urbanistik. <https://doi.org/10.34744/difu-policy-papers-2023-2>.
- Bäuerle, Max Juri. 2022. Striving for low-carbon lifestyles, WZB discussion paper SP III 2022-601.
- Baumeister, Hubertus, Heike Gading, und Felix Berschin. 2021. Anforderungen an das Verkehrsrecht durch das Bundesverfassungsgericht – Erreichung der Klimaschutzziele auf kommunaler Ebene, online.
- Becker, Udo. 2016. *Grundwissen Verkehrsökologie. Grundlagen, Handlungsfelder und Maßnahmen für die Verkehrswende*. München: oekom.
- Borcherding, Anke. 2023. Wenn die schöne autofreie Welt abschreckend wirkt, Beitrag in DIMO-blog v. 4.9.2023, online.
- Canzler, Weert. 2016. *Automobil und moderne Gesellschaft. Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung*. Berlin/Münster: LIT.
- Canzler, Weert, und Andreas Knie. 2016. *Die digitale Mobilitätsrevolution. Vom Ende des Verkehrs, wie wir ihn kannten*. München: oekom.
- Canzler, Weert, Andreas Knie, Lisa Ruhrort, und Christian Scherf. 2018. *Erloschene Liebe. Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen*. Bielefeld: transcript.
- Creutzig, Felix, et al. 2020. Adjust urban and rural road pricing for fair mobility. *Nature Climate Change* 10/2020. https://www.nature.com/articles/s41558-020-0793-1.epdf?sharing_token=HBZUAOWUq1RqMtNgL13-CdRgN0jAjWel9jnR3ZoTv0Miimiz7tMmRh3St1kQML8Ps595Vlp4Ae-oeUXgXTiapAB415v4oyr-Gx9S6cZZiZvI4KDddnWKcfApJTasSpN03GSKqE07mCA9AagGyJwPlJT2W48vmih46ai0eLoWug%3D
- Deutscher Städtetag. 2018. Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für die Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages, Berlin/Köln, Juni 2018.
- Diehl, Katja. 2021. *Autokorrektur. Mobilität für eine lebenswerte Welt*. Frankfurt a. M.: S. Fischer.
- DUH (Deutsche Umwelthilfe). 2024. Spritverbrauch. <https://www.duh.de/projekte/die-spritluege/>
- Fraunhofer ISI und Consentec. 2024. Langfristszenarien für die Transformation des Energiesystems in Deutschland 3. Modul Verkehr, Karlsruhe 9.2.2024. https://langfristszenarien.de/enertile-explorer-wAssets/docs/LFS3_T45_Verkehr_V2_0_barrierefrei.pdf
- Freundt Dahl-Pedersen, Malene. 2009. *Mobility in daily life: Between freedom and unfreedom*. London: Routledge.
- Gehl, Jan. 2015. *Städte für Menschen*. Berlin: jovis.
- Giddens, Anthony. 1988. *Die Konstitution der Gesellschaft*. Frankfurt a. M./New York: Campus.
- Haefeli, Ueli. 2022. "Mobilität im Alltag in der Schweiz seit dem 19. Jahrhundert. Unterwegs sein können, wollen und müssen". Zürich: Chronos.

- ICCT. 2019. *From laboratory to road: A 2018 update*. <https://theicct.org/publication/from-laboratory-to-road-a-2018-update/>
- Klenke, Dietmar. 1995. „Freier Stau für freie Bürger“. *Die Geschichte der bundesdeutschen Verkehrspolitik*. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- Knie, Andreas. 2023. Deutschlands Weg in die Autogesellschaft. *Aus Politik und Zeitgeschichte* 51–52:9–15. <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/lokale-verkehrswende-2023/543680/deutschlands-weg-in-die-automobilgesellschaft/>
- KBA (Kraftfahrtbundesamt). 2021. Entwicklungen der Fahrleistungen nach Fahrzeugarten seit 2016, Flensburg. https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftverkehr/VerkehrKilometer/vk_inlaenderfahrleistung/2020/2020_vk_kurzbericht.html?fromStatistic=3517388&fromStatistic=3517388&yearFilter=2020&yearFilter=2020
- Kunkel, Matthias, und Florian Peiseler. 2023. Subventionssteckbrief: Das Dienstwagenprivileg. https://foes.de/publikationen/2023/2023-06_FOES_Subventionssteckbrief-Dienstwagenprivileg.pdf
- Lepenies, Philipp. 2022. *Verbot und Verzicht*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Loske, Reinhard. 2018. Klimafreundliche Mobilität für alle. Wo bleibt die Verkehrswende? *Neue Gesellschaft/Frankfurter Hefte*, Heft 4/18.
- Mattioli, Gulio, et al. 2020. The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research and Social Science* 66. <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2214629620300633?token=-55683C140CA91B0A50279B2D6E8A7C79D18F15607FB5806C410945682ED1508B6DCF-55EB77007DE64D8C77E5703A6220&originRegion=eu-west-1&originCreation=-20220913123519https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2214629620300633?token=-55683C140CA91B0A50279B2D6E8A7C79D18F15607FB5806C410945682ED1508B6DCF-55EB77007DE64D8C77E5703A6220&originRegion=eu-west-1&originCreation=-20220913123519> <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>.
- Mau, Steffen, Thomas Lux, und Linus Westhäuser. 2023. *Triggerpunkte. Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft*. Berlin: edition suhrkamp.
- Merten, Laura, und Tobias Kuhnimhof. 2023. Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres. *Journal of Transport Geography* 113. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103733>.
- Mobilitätsreport 09. 2024. Mit Homeoffice und Deutschlandticket in die Mobilitätszukunft? Infas, Bonn, online: xxx.
- Neckel, Sieghard. 2020. Der Streit um die Lebensführung. Nachhaltigkeit als sozialer Konflikt. *Mittelweg* 36(6/2020): 82–100.
- Notz, Jos Nino. 2016. Die Privatisierung öffentlichen Raums durch parkende Kfz. Von der Tragödie der Allmende – über Ursache, Wirkung und Legitimation einer gemeinwohlschädigenden Regulierungspraxis, IVP-Discussion Paper, Berlin.
- Rammler, Stephan. 2017. *Volk ohne Wagen. Streitschrift für eine neue Mobilität*. Frankfurt a. M.: S. Fischer.
- Reckwitz, Andreas. 2018. *Die Gesellschaft der Singularitäten: Zum Strukturwandel der Moderne*. Berlin: Suhrkamp.
- Ruhrort, Lisa, Andreas Knie, Franziska Zehl, und Patrick Weber. 2020. Nutzungsmuster von Carsharing im Kontext von Strategien nachhaltiger Mobilität: Eine Untersuchung am Beispiel von ‚WeShare‘-Carsharing auf Basis von Nutzer*innenbefragungen und Buchungsdaten. Working Paper SP III 2020-604. WZB Discussion Paper. <https://www.econstor.eu/handle/10419/227583>
- Ruhrort, Lisa, Franziska Zehl, und Andreas Knie. 2021. Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs. Berlin. WZB Discussion Paper SP III 2021-602. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/245962/1/1776028392.pdf>
- Schneidmesser, Dirk von, und Jody Betzien. 2021. Local Business Perception vs. Mobility Behaviour of Shoppers: A Survey from Berlin. Transport Findings. Online: <https://>

- publications.rifs-potsdam.de/rest/items/item_6000977_6/component/file_6000978/content. Zugriffen am 18.10.2024.
- Schwedes, Oliver. 2014. Das Leitbild der integrierten Verkehrspolitik – Teil der Lösung oder Teil des Problems? In *Öffentliche Mobilität. Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung*, Hrsg. Oliver Schwedes, 145–167. Opladen: Springer VS.
- Transport, und Environment. 2024. State of European Transport. <https://transport2024.transportenvironment.org/sot/index.html>
- Umweltbundesamt. 2020. Verkehrswende für Alle. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität, Dessau/Berlin. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle>
- Umweltbundesamt (UBA). 2024. Treibhausgas-Projektionen 2024 – Ergebnisse kompakt. Dessau, März 2024. <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/treibhausgas-projektionen-2024-fuer-deutschland>
- Vogl, Gerlinde, und Tanja Carstensen. 2021. Mobiles Arbeiten vor und seit Corona. Arbeitssoziologische Perspektiven. In: WSI Mitteilungen, Ausgabe 03/2021. <https://doi.org/10.5771/0342-300X-2021-3-192>. https://www.wsi.de/data/wsimit_2021_03_vogl.pdf
- Zevenbergen, Chris, Dafang Fu, und Pathirana Assela. Hrsg. 2018. *Sponge cities: Emerging approaches, challenges and opportunities*. MDPI, Basel. <https://doi.org/10.3390/books978-3-03897-273-0>

Open Access Dieses Kapitel wird unter der Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>) veröffentlicht, welche die Nutzung, Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und Wiedergabe in jeglichem Medium und Format erlaubt, sofern Sie den/die ursprünglichen Autor(en) und die Quelle ordnungsgemäß nennen, einen Link zur Creative Commons Lizenz beifügen und angeben, ob Änderungen vorgenommen wurden.

Die in diesem Kapitel enthaltenen Bilder und sonstiges Drittmaterial unterliegen ebenfalls der genannten Creative Commons Lizenz, sofern sich aus der Abbildungslegende nichts anderes ergibt. Sofern das betreffende Material nicht unter der genannten Creative Commons Lizenz steht und die betreffende Handlung nicht nach gesetzlichen Vorschriften erlaubt ist, ist für die oben aufgeführten Weiterverwendungen des Materials die Einwilligung des jeweiligen Rechteinhabers einzuholen.

