

Wir haben uns festgefahren

Andreas Knie und Weert Canzler

Es gibt Dinge, für die sich die Wissenschaft einfach nicht begeistern will. Verkehr zum Beispiel. Zwar gibt es noch einige Lehrstühle zu volkswirtschaftlichen Aspekten des Verkehrs, und natürlich sind auch die technologischen Entwicklungen der verschiedenen Verkehrsträger Straße, Schiene, Luft und Wasser Teil des akademischen Lehr- und Forschungsbetriebs. Auch die Stadt- und Regionalplanung ist mit unterschiedlichen Schwerpunkten als Disziplin etabliert. Und die Mobilität? Fragen, wie und warum sich die Menschen im Raum bewegen und unter welchen Umständen hier möglicherweise Veränderungen denkbar sind, spielen in den eigentlich hierfür zuständigen sozialwissenschaftlichen Disziplinen keine Rolle. Menschliches Verhalten im Verkehr ist offenkundig so in Routinen gefangen und kaum veränderbar, dass es schlichtweg kein attraktiver soziologischer Gegenstand ist.

Eine Verkehrssoziologie als akademisches Lehr- und Forschungsfach gibt es daher praktisch nicht. Das ist deshalb tragisch, weil damit eine der Schicksalsfragen moderner Volkswirtschaften verknüpft ist. Im Jahr 2020 wird der Transport von Menschen und Gütern beispielsweise rund 50 Prozent des Primärenergiebedarfs alleine in Deutschland benötigen; der Anteil fossiler Energieträger beträgt dabei

mehr als 90 Prozent. Der Verkehr ist daher auch der einzige Sektor, dessen CO_2 -Emissionen – gemessen am Referenzjahr 1990 – bis heute steigen. Dabei hat die Bundesregierung in völkerrechtlich verbindlichen Verträgen eine Reduktion der Treibhausgase bis 2030 um 40 Prozent versprochen.

Ratlos blicken die deutschen Kommunen nun auf die Verwaltungsgerichte. Seit Jahren emittiert der Verkehr nicht nur immer mehr Klimagase, auch andere Schadstoffe wollen nicht zurückgehen. Der



Grenzwert für Stickoxide, von der EU bereits 2010 festgelegt, wird von mehr als 80 Kommunen regelmäßig überschritten. Anfang des Jahres 2018 hat die EU-Kommission Deutschland daher vor dem Europäischen Gerichtshof verklagt. Aber was sollen die Kommunen tun? Den einen oder anderen elektrischen Bus beschaffen, einige Ladesäulen für Batteriefahrzeuge aufstellen, einen neuen Fahrradweg anlegen und vielleicht noch einige Haltestellen für Busse und Bahnen einrichten? Das hat bisher nicht viel geholfen und wird auch weiter kaum etwas bewirken.

Der Verkehr ist die Manifestation einer alten gesellschaftspolitischen Grundausrichtung. Er stand für ein Lebensgefühl und entfachte über Jahrzehnte eine beeindruckende Nachfrage: Fahrt Auto! So viel wie möglich! Das war über Jahrzehnte die Geschichte der europäischen Nachkriegsordnung: Freie (Auto-)Fahrt für freie Bürger. Es wurden Straßen gebaut, Steuer- und Finanzierungsformen zur Subventionierung des privaten Autobesitzes erfunden und eine Rechtsordnung entwickelt, in der das Auto Vorrang hat. Ein konsistentes und sozial breit akzeptiertes Programm mit durchschlagendem Erfolg.

Dieses Programm hat aber leider keinen Stopp vorgesehen. Alle Gesetze, Verordnungen und Finanzierungszusagen für die Förderung des Autos gelten weiterhin ungebremst. Ein paar Fahrradstreifen und die eine oder andere neue Straßenbahn helfen da nicht. Was kommunale Politik gerade als Verkehrswende versucht, ist nicht mehr als Kosmetik. Es wird an der Oberfläche hantiert und an einigen Symptomen herumgedoktert, weil sich auf Bundesebene praktisch nichts bewegt.

Es fehlt eine gesellschaftspolitische Fundierung: Wie wollen wir uns in Zukunft bewegen? Das Autoförderprogramm der Nachkriegszeit war eingebettet in ein klares Narrativ: Der Traum vom guten Leben war die Familie mit eigenem Haus, eigenem Garten und natürlich dem eigenen Auto.

Dieser Traum zieht so aber nicht mehr: Die Rolle des Vaters als Haushaltsvorstand und Alleinernährer gibt es kaum noch. Knapp die Hälfte der Ehen wird geschieden, und die Zahl der Alleinerziehenden ist in den vergangenen Jahrzehnten beständig gestiegen. Fast 50 Prozent aller Beschäftigungsverhältnisse sind weder in einen Tarifvertrag eingebunden, noch gibt es einen Betriebsrat. Die Grundelemente der Nachkriegsgesellschaft lösen sich auf, ursprüngliche Gewissheiten verlieren an Bedeutung. Selbst im Verkehrsverhalten zeigen sich diese veränderten Einstellungen. Die Zahl der Autokäufer unter 30 Jahren hat sich in den letzten 10 Jahren halbiert, während sich in vielen Städten der Anteil der jungen Menschen, die das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel nutzen, verdoppelt hat. In den Großstädten sind bereits zwei Drittel der Bewohner mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs; das Auto wird dort nur noch für rund 25 Prozent der Wege gewählt.

Aber die Verkehrspolitik nimmt die Veränderung der gesellschaftlichen Umstände einfach nicht zur Kenntnis. Im Straßenrecht, in der Straßenverkehrsordnung wie im Personenbeförderungsgesetz ist eine Welt eingefroren, die es heute nicht mehr gibt. Auch im öffentlichen Verkehr ist alles geregelt und vorgeschrieben. Wir leben in einer Verkehrsord-

nung, die in wesentlichen Teilen aus der Zeit gefallen ist. Das sichert zwar Routinen ab, blockiert aber den Wandel und verhindert, dass Deutschland seine Klimaschutzziele erreicht und Städte an Lebensqualität gewinnen. Außerdem – und darüber wird 2019 debattiert – werden so auch die notwendigen Anpassungen in der Wirtschaftsstruktur verhindert. Steinkohle, Braunkohle und jetzt auch Dieselmotoren: Synonyme für verpassten Wandel und fehlende Beschäftigungsperspektiven.

Es ist Zeit, dass sich auch die Sozialwissenschaften wieder den Fragen einer zukünftigen Verkehrsordnung stellen und erforschen, wie diese in Zukunft aussehen muss, um den Ansprüchen einer modernen Gesellschaft in Stadt und Land gerecht zu werden. Wie wirken sich neue Arbeits- und Lebens-

weltmodelle auf den Verkehr aus? Welchen Einfluss haben neue, digitale Verkehrsangebote rund um das mobile Internet wiederum auf das soziale Gefüge einer Gesellschaft? Wie können die Volkswirtschaften in Europa von den neuen Entwicklungen profitieren? Die Agenda für die Sozialwissenschaften ist gesetzt – jetzt gilt es, sich ihrer in Instituten und an Hochschulen anzunehmen.

Andreas Knie ist Leiter der Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik, Weert Canzler forscht dort als wissenschaftlicher Mitarbeiter.

Studentischer Protest

Berliner Studierende liefen Sturm gegen die Gründung des Wissenschaftszentrums Berlin. „Das Zentrum ist als GmbH organisiert. Damit ist die Eingliederung von Ausbildung und Forschung in die Kapitalverwertung unverhüllt vollzogen.“ So kritisierte ein Flugblatt der „Roten Zellen“ an der Freien Universität und eines „Aktionskomitees WZB“ an der Technischen Universität die Organisationsform – im Slang der Zeit. Und nicht nur die Gestalt, sondern auch die vermuteten Inhalte waren den 68ern ein Dorn im Auge. Sie befürchteten „Rezepte für kapitalistisches Krisenmanagement“ statt freier Wissenschaft.

Plakat mit Aufruf zum studentischen Teach-in gegen die Errichtung eines WZB-Instituts für Friedens- und Konfliktforschung, April 1970. Universitätsarchiv der Technischen Universität Berlin, 705 Plakatsammlung, Nr. 389.

