

Klimagerechte Mobilität und die soziale Frage Die Verkehrswende darf kein Elitenprojekt sein

Sarah George

Summary: Our mobility system is on a move. Not only from an ecological perspective, but also culturally. This mostly reflects in private car usage, which is becoming controversial. While the car is losing its value for higher income groups, marginalized groups are becoming more dependent on it. That's why climate just politics should subsidize sustainable forms of transport.

Kurz gefasst: Unsere Mobilität ist im Wandel. Nicht nur aus ökologischer Perspektive, sondern auch aus kultureller. Das private Automobil wird dabei zum umstrittenen Konsumgut. Für Besserverdienende verliert es zunehmend an Bedeutung, während marginalisierte Bevölkerungsgruppen weiterhin im Auto sitzen bleiben müssen. Klimagerechte Mobilitätspolitik müsste daher vor allem nachhaltige Mobilitätsformen subventionieren.

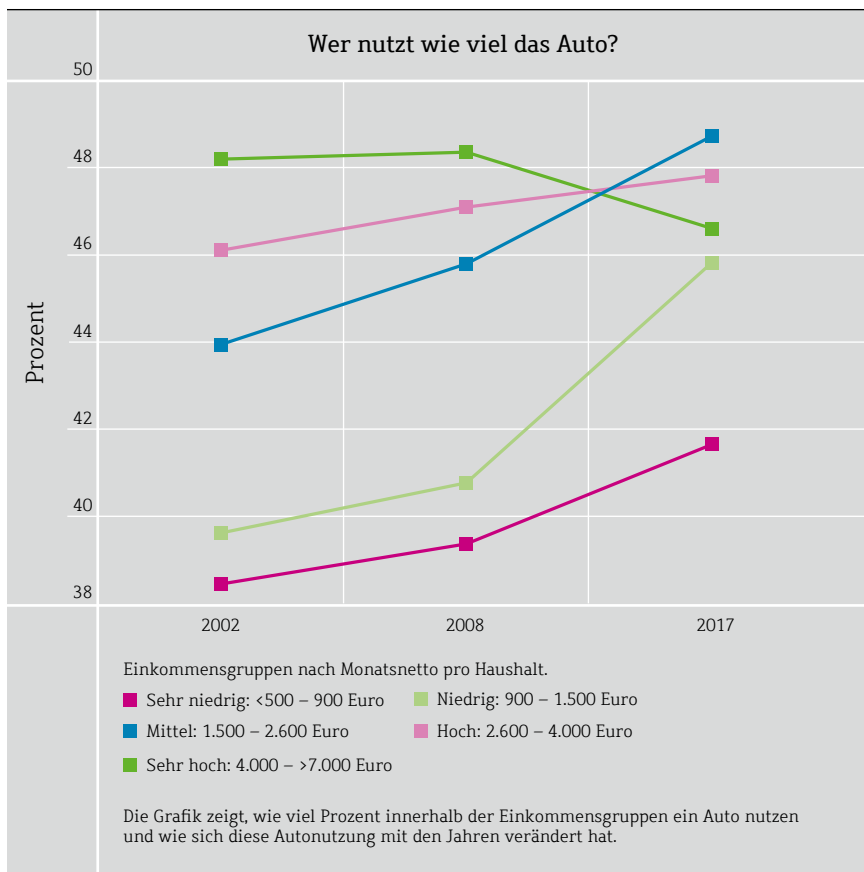
Autonutzung ist eine Frage der Gerechtigkeit: der Klimagerechtigkeit, der Flächengerechtigkeit und der sozialen Gerechtigkeit. Oder besser: der Ungerechtigkeit, denn in keinem dieser Bereiche wurden bislang ausreichende Ergebnisse erzielt. Die Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr steigen relativ und absolut sogar an: Aktuell werden 162 Millionen Tonnen CO₂ im Verkehrssektor ausgestoßen. In den nächsten 10 Jahren müssen mindestens 70 Millionen Tonnen davon eingespart werden, wenn Deutschlands Beitrag zum Pariser Klimaabkommen, den CO₂-Ausstoß bis 2030 um 55 Prozent zu verringern, erfüllt werden soll. Um die Massen an motorisiertem Verkehr zu organisieren, werden große Landflächen versiegelt, neue Autobahnen und Parkplätze gebaut. Diese Flächen werden der Natur und der Erholung und Gesundheit von Menschen genommen. 58 Prozent der Verkehrsflächen in zum Beispiel Berlin sind für das Auto reserviert. Für Radfahrer:innen bleiben noch 3 Prozent übrig. Und am Ende, Stichwort soziale Gerechtigkeit, nutzt die automobilen Fortbewegung überwiegend Einkommensstärkeren. Im öffentlichen Verkehr bleiben dann Einkommensschwache, Frauen und migrantisierte Menschen sitzen.

Doch die Transformation von Verkehr und Mobilität hin zu nachhaltigen und gerechteren Alternativen ist zumindest in den urbanen Zentren bereits zu sehen. Sharing-Angebote, Elektromobilität und Fahrradverkehr gewinnen an Bedeutung, und auch die sozialen Gerechtigkeitsdimensionen scheinen sich zu wandeln.

Für die bundesweit größte Studie in diesem Bereich, Mobilität in Deutschland (MiD), erhebt das Institut infas im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur differenzierte Personenverkehrsdaten. Der Zeitreihenbericht der Studie ermöglicht es, die Ergebnisse aus den Jahren 2002, 2008 und 2017 zu vergleichen und so die Entwicklung verschiedener Verkehrsdaten zu untersuchen. Die Analyse der Autonutzung entlang unterschiedlicher Einkommensgruppen zeigt ein gespaltenes Bild:

Die drei unteren Einkommensgruppen, vor allem die zweitniedrigste, verzeichnen einen enormen Anstieg in der Autonutzung. Mit zunehmender wirtschaftlicher Prosperität und einer gesamtgesellschaftlichen Wohlstandssteigerung wird das Auto immer mehr Menschen zugänglich. Die Politik der Massenmotorisierung hat das Auto für alle gesellschaftlichen Schichten zu einem zentralen Konsumgut werden lassen. Die bundesweite Pkw-Dichte nahm und nimmt immer noch rasant zu. In Deutschland stehen durchschnittlich 1,1 Pkw pro Haushalt zur Verfügung, mehr als die Hälfte aller Personenkilometer werden derzeit mit dem Auto zurückgelegt. Die Zunahme findet überdurchschnittlich im unteren Einkommensbereich statt. Die MiD-Studie zeigt, dass Stadtteile mit einem hohen Armutsrisiko teilweise mehr Autos pro Haushalt aufweisen als die Stadtzentren, in denen ökonomisch Bessergestellte leben. Menschen mit niedrigerem Einkommen leben also in Gebieten mit mehr Autos, höheren Schadstoff- und Lärmbelastungen, weniger Platz für Erholung und Gesundheit. Sie würden daher am meisten von Verkehrswende-Maßnahmen profitieren.

Bei den höheren Einkommensgruppen lässt sich dagegen ein starker Abfall in der Autonutzung feststellen. Die Autonutzung der „hohen“ Einkommensgruppe steigt zwischen 2008 und 2017 nur noch um 0,72 Prozent an, stagniert also da-



mit im Gegensatz zum Anstieg niedrigerer Einkommensgruppen fast. Die „sehr hohe“ Einkommensgruppe verzeichnet nach 2008 sogar einen Abfall in der Nutzungshäufigkeit des Autos um 1,75 Prozent. Demnach wird das Automobil im Jahr 2017 am häufigsten von Menschen der mittleren Einkommensgruppe genutzt.

Wie erklärt sich diese gegenläufige Bewegung? Anzunehmen ist, dass das Automobil für höhere Einkommensgruppen in doppelter Hinsicht an Bedeutung als Statusmerkmal verliert: Es ist zum einen ökologisch verwerflich und zum anderen ökonomisch nichts „Besonderes“ mehr. Der private Pkw fungierte lange als Symbol des sozialen Aufstiegs, er stand für Erfolg und Fortschritt und wurde zugleich zum wichtigen Konsumgut. Durch den Anstieg der Autonutzung breiter Gesellschaftsschichten verliert das Auto für die höhere Mittelschicht den Reiz des sozialen Aufstiegsversprechens, das individuelle Möglichkeitsräume erweitert. In vollen Innenstädten mit knappem Parkraum und relativ kurzen Distanzen wird das Auto zunehmend als Last empfunden. Hohe Benzinpreise, knapper Straßenraum, ein hohes Sicherheitsrisiko, regelmäßige Wartung und nicht zuletzt die Unvereinbarkeit mit neu auftauchenden ökologischen Ansprüchen machen das Auto weniger attraktiv. Wer sich mit dem Auto fortbewegen muss, ist räumlich gebunden und wird zunehmend sozial abgehängt.

Im Zuge der Klima-Diskussion deuten die oberen Einkommensschichten die Autonutzung kulturell um. Von Elektromobilität bis zu den Lastenrädern rücken Mobilitätsformen ins Zentrum der Debatte um eine Verkehrswende, die sich eher höhere Einkommensgruppen leisten können. Während das Auto für untere Einkommensschichten weiterhin ein Symbol des Aufstiegs ist, gewinnen für die „urbane Elite“ alternative Mobilitätsformen an Bedeutung. Heutzutage sind Sharing-Angebote, auf den Kundenbedarf abgestimmte Angebote oder fahrer:innenlose Passagiertransporte Konzepte, mit denen sich Aktivitäten im Alltag und auf Reisen einfacher, schneller und berechenbarer bewerkstelligen lassen. Virtuelle Mobilität und Homeoffice sowie vielfältige innerstädtische Verkehrsoptionen erhöhen die individuelle Mobilität und garantieren den sozialen Aufstieg der ökologisch informierten höheren Einkommensgruppe. Alternative Formen der Mobilität sind also nicht nur klimagerechter, sondern auch besser geeignet für flexibilisierte, mobile und individualisierte Lebensstile.



Sarah George ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung. Ihr Schwerpunkt liegt auf der Erforschung intersektionaler Ungleichheiten in der Mobilität. (Foto: Daniel Salaw)

sarah.george@wzb.eu

Angemerkt werden muss allerdings, dass die Umdeutung der automobilen Verhältnisse sich nur in der Autonutzung, nicht aber im Autobesitz abbildet. Denn im bundesdeutschen Durchschnitt, vor allem außerhalb der Großstädte, gilt immer noch: Je höher die Einkommensgruppe, desto mehr Menschen besitzen ein Auto. Dennoch liegt in der kulturellen Umdeutung der Nutzung des privaten Verbrennungsmotors eine Chance für die Etablierung einer nachhaltigen und alternativen verkehrspolitischen Praxis.

Noch ist diese neue Praxis allerdings nicht für alle gleichermaßen zugänglich. Der stetige Anstieg der Automobilität unterer Einkommensgruppen zeigt, dass sich vor allem ärmere Menschen immer mehr bewegen müssen, um gesellschaftlichen Anschluss zu wahren. Arbeitsplätze sind weiter entfernt, teilweise müssen dafür sogar regelmäßig Landesgrenzen überwunden werden. Bezahlbare Wohnungen liegen immer weiter am Stadtrand, Innenstadtlagen werden zum Luxusgut. Arbeiten, Wohnen, Freizeit und soziale Teilhabe entfernen sich räumlich vor allem für niedrigere Einkommensgruppen. Um gesellschaftlich mithalten zu können, müssen sie immer mehr fahren. Einkommensstärkere Personen hingegen können es sich leisten, im Zentrum zu wohnen, im Homeoffice zu arbeiten – und letztendlich das Auto stehen zu lassen.

Insgesamt produzieren dezentrale Konsum- und Freizeitgewohnheiten, individualisierte Lebensformen und ein immer flexiblerer und mobilerer Alltag, allgemein: ressourcen- und entfernungsintensive Lebensweisen, stetig neue Mobilitätsbedürfnisse. Weiter gilt die Logik der Automobilität. Erst durch das private Auto entstanden besonders raumgreifende und entfernungsintensive Lebensstile sowie zersiedelte Raumstrukturen.

Die Klimakrise konfrontiert die Mobilität mit der sozialen Frage. Angesichts der dringenden Notwendigkeit, den Verkehr nachhaltig zu gestalten, und der zunehmenden kulturellen Umdeutung des Autos wäre es jetzt geboten, alternative Formen der Mobilität für alle Menschen zugänglich zu machen. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr muss auch in dezentralen, suburbanen und ländlichen Lagen durch New Mobility Services gewährleistet sein, Angebots- und Ticketstrukturen müssen an die Mobilitätsbedürfnisse aller sozialen Gruppen angepasst werden.

Um Gerechtigkeit im Mobilitätssystem und Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen sicherstellen zu können, muss die Verkehrspolitik nachhaltige Alternativen priorisieren und ausbauen. Autos existieren in so hoher Anzahl, dass sie schädlich für die Umwelt und hinderlich für eine gerechte Aufteilung der Verkehrsflächen sind. Nachhaltige, sozial gerechte, multimodale Mobilitätsoptionen werden sich erst dann flächendeckend durchsetzen, wenn sie für alle verfügbar sind, sowohl kulturell als auch räumlich.

Literatur

Canzler, Weert/Knie, Andreas/Ruhrort, Lisa/Scherf, Christian: *Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende. Soziologische Deutungen*. Bielefeld: transcript 2018.

George, Sarah: „Weg vom Auto. Klimagerechte Mobilität bedeutet auch die Teilhabe der Vielen“. In: *WZB Mitteilungen*, 2021, 173, September, S. 24–26.

Stock, Jessica: „Alltagsmobilität und die Ideologisierung des Klimawandels. Zum gesellschaftlichen Umgang mit dem Klimawandel: Kooperationen und Kollisionen“. In: Christina Besio/Gaetano Romano (Hg.): *Zum gesellschaftlichen Umgang mit dem Klimawandel*. Baden-Baden: Nomos 2016, S. 293–315.