



Einführung in das Schwerpunktthema

# Wege einer Verkehrswende

Von Ulrich Petschow und Christian Uhle

**K**limawandel, Umweltbelastungen, Überlastungen von Infrastrukturen wie auch soziale Ungleichheiten machen Transformationen weit jenseits kosmetischer Reparaturen notwendig. Zu Recht werden daher in verschiedenen sozioökonomischen Bereichen Kehrt-„Wenden“ gefordert. Mit Ausnahme der Energiewende laufen die Wenden jedoch bestenfalls schleppend an. Dies trifft auch auf eine potenzielle Verkehrswende zu.

Seit Jahrzehnten werden die zentrale Rolle des privaten Automobils und seine Umweltbelastungen kritisiert. Geändert hat sich indessen wenig und die Dominanz des Pkw scheint ungebrochen. Die beachtliche Kontinuität in unserem Modus der Fortbewegung wird mitbedingt durch die emotionale und volkswirtschaftliche Bedeutung des Automobils. Auch deshalb ist die Eingriffstiefe einer Verkehrswende größer als diejenige einer Wende hin zu erneuerbaren Energien.

Trotz seiner starken Beharrungstendenzen scheint das Verkehrssystem nun im Umbruch zu sein. Demografischer Wandel, Klimaziele, neue Antriebe, Digitalisierung und perspektivisch die Möglichkeit vollautomatisierter Fahrzeuge üben einen Transformationsdruck aus und brechen etablierte Strukturen bereits heute stellenweise auf.

Eine wesentliche Frage ist es, inwieweit die beobachtbaren Entwicklungsdynamiken kompatibel sind mit einer aus sozial-ökologischer Sicht schon seit Langem geforderten Verkehrswende. Wo liegen die Chancen und Risiken der Digitalisierung für eine sozial-ökologische Verkehrswende? Wo eröffnen sich aktuell Möglichkeitsfenster für eine Gestaltung hin zu nachhaltigen Verkehrssystemen?

## Mobilitätswende – Die deutsche Automobilindustrie im Umbruch

Im Auftrag des von Gewerkschaften, GRÜNEN und SPD getragenen „Denkwerk Demokratie“ haben die beiden Autoren dieses Beitrags und Gastherausgeber des Themenschwerpunkts „Verkehrswende“ die Bedingungen einer Mobilitätswende wie auch deren Implikationen für die deutsche Automobilindustrie untersucht. Einer der zahlreichen Bausteine für eine Mobilitätswende ist eine Antriebswende hin zur Elektromobilität. Zwar ist E-Mobilität nur dann klimafreundlich, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien stammt, dies spricht aber mitnichten gegen eine Antriebswende. Vielmehr ist die Wechselseitigkeit zu berücksichtigen: Der klimapolitische Erfolg der Energiewende hängt auch davon ab, eine umfassende Mobilitätswende umzusetzen. Denn nur durch eine Reduzierung von Verkehrsbedarfen, höhere Bündelungsgrade durch Stärkung des ÖPNV und geringere Motorenleistungen sinkt der Energiebedarf des Verkehrssektors auf ein Niveau, das aus grünen Quellen gedeckt werden kann.

Für deutsche Automobilhersteller und Zulieferer führt die Antriebswende zu einem Wegfall von Spezialisierungsvorteilen in der Herstellung von (Verbrennungs-)Motoren. Zudem sind Elektroantriebe in Aufbau und Herstellung weniger komplex, die Wertschöpfungskette im Bereich der Zulieferung wird verkürzt. Daher sind Arbeitsplatzverluste zu erwarten. Diese Zusammenhänge sollten jedoch nicht dazu führen, an Bestehendem festzuhalten, sondern gerade umgekehrt: den Wandel voranzutreiben. Nur durch eine entschiedene Ausrichtung auf Elektromobilität wird die deutsche Industrie langfristig wettbewerbsfähig und werden Arbeitsplätze erhalten bleiben.

Ähnliches gilt für die digitale Transformation im Bereich Mobilität. Hier liegen Chancen für eine sozial-ökologische Verkehrswende, weil neue Angebote marktgängig werden, die einen Verzicht auf den privaten Pkw attraktiver machen. Um diesen Wandel voranzutreiben, müssen sich Automobilhersteller und Zulieferer weniger als Hersteller von Gegenständen, sondern als Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen neu erfinden. Eine Herausforderung ist es, dass sich Wertschöpfungsketten und Kompetenzanforderungen zugunsten der Indus-

trie der Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT) verschieben. Unternehmen wie Google, NVIDIA, Uber oder Apple werden Zulieferer von Hard- und Software oder sogar als Mobilitätsanbieter hochrelevant.

Daher ist es auch eine Aufgabe der Politik, gleichzeitig Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen Strukturwandel der Industrie wie auch für eine erfolgreiche Mobilitätswende zu schaffen. Berücksichtigt werden muss dabei, dass Entlastungspotenziale von Elektromobilität und digitalen Mobilitätsdienstleistungen nicht automatisch gehoben werden. Zum Beispiel wird häufig darauf verwiesen, dass mit geteilten, selbstfahrenden Autos weniger Fahrzeuge, insbesondere in Städten, benötigt und dadurch Raum erschlossen, Emissionen gesenkt und Unfälle reduziert würden. Unterbeleuchtet sind hier die Gefahren, dass die ökonomisch nutzbare Reisezeit Zersiedelungseffekte nach sich ziehen und damit höhere Mobilitätsbedarfe induzieren könnte und dass sehr günstige Angebote modale Verlagerungen zulasten von Fuß-, Fahrradverkehr und ÖPNV auslösen könnten. Im Extremfall könnten sich, wie in vielen Bereichen digitaler Dienstleistungen, Flatrate-Tarife für selbstfahrende Taxen durchsetzen und andere Modi weitgehend karnibalisiert werden, mit dramatischen Umweltfolgen. Die Politik ist daher dringend gefragt, vorausschauend und entschieden Rahmenbedingungen für eine sozial-ökologische Verkehrswende zu schaffen. Weil der Verkehrssektor – alleine schon durch die öffentliche Bereitstellung von Infrastruktur, durch Umweltzonen, die Straßenverkehrsordnung und so weiter – bereits ein hochregulierter Bereich ist, bieten sich vielfältige Ansatzpunkte.

Im vorliegenden Themenschwerpunkt „Verkehrswende“ sollen die skizzierten Zusammenhänge, Chancen, Risiken, Handlungspotenziale und Regulierungsbedarfe näher analysiert und erläutert werden. Der Stadtforscher **Markus Hesse** lässt die auch von ihm angestoßene Diskussion um eine Verkehrswende Revue passieren und arbeitet die Herausforderung

einer intentionalen Gestaltung des Verkehrssystems heraus. Anschließend erläutert die Zukunftsforscherin und leitende Projektentwicklerin bei DB Station & Service AG **Inga Schlich-tig** die Ansatzpunkte der Deutschen Bahn für einen digitalen Wandel und die Herausforderungen der veränderten Landschaften von Wettbewerber/innen für nachhaltige Mobilität und Unternehmensstrategie. Der Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg **Winfried Hermann** erklärt die Rolle der Politik für das Gelingen einer Verkehrswende. Besonders herausfordernd sei die Wende im ländlichen Raum, weil hier Bündelungsmöglichkeiten geringer seien, meint Hermann. Diese Zusammenhänge vertieft der Verkehrsforscher und Referent im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) **Christian Schlump** in seinem Beitrag. Eingehend dargestellt werden die Implikationen einer Verkehrswende für die Industrie und Arbeitsmärkte von **Frank Iwer**, Leiter des Bereichs strategische und politische Planung für den Vorstand der IG Metall. Zuletzt analysiert der Philosoph **Christian Uhle** die mentale Infrastruktur des Automobilität und fordert einen Wandel von mobilitätsbezogenen Leitbildern.

#### AUTOR + KONTAKT

**Ulrich Petschow** ist Mitarbeiter im Forschungsfeld Umweltökonomie und Umweltpolitik am Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW).

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) GmbH, Potsdamer Str. 105, 10785 Berlin. Tel.: +49 30 884594-0, E-Mail: ulrich.petschow@ioew.de

**Christian Uhle** ist Philosoph und arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für ökologische Wirtschaftsforschung zu den Themen Innovation, Technologien und Digitaler Wandel.

Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) GmbH, Potsdamer Str. 105, 10785 Berlin. Tel.: +49 30 884594-39, E-Mail: christian.uhle@ioew.de



## Nachhaltigkeit

# A-Z



## S wie Stadtkultur

Noch sind es Pioniere, die Bürger, die sich für eine Transformation, für Urban Gardening, Kreislaufwirtschaft und Umweltbildung in ihrer Stadtkultur einsetzen. Doch die Porträts von München, Barcelona und Kopenhagen zeigen, dass der Prozess schon in vollem Gange ist – und Nachhaltigkeit für manche bereits zum Alltag gehört. Ein innereuropäischer Vergleich nachhaltiger Stadt- und Gesellschaftsmodelle.

**A. Firmhofer**

**Pioniere des Wandels und städtische Kulturen der Nachhaltigkeit**  
Beispiele für zivilgesellschaftliche Transformation in München, Barcelona und Kopenhagen

362 Seiten, broschiert, 34,95 Euro, ISBN 978-3-96238-036-6

Erhältlich im Buchhandel oder versandkostenfrei innerhalb Deutschlands bestellbar unter [www.oekom.de](http://www.oekom.de)

Die guten Seiten der Zukunft

