

Canzler, Weert

Article

Alles muss sich ändern: Konflikte und Aushandlungen am Beispiel der Verkehrswende

WZB-Mitteilungen: Quartalsheft für Sozialforschung

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Canzler, Weert (2025) : Alles muss sich ändern: Konflikte und Aushandlungen am Beispiel der Verkehrswende, WZB-Mitteilungen: Quartalsheft für Sozialforschung, ISSN 2943-6613, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB), Berlin, Iss. 187 (1/25), pp. 58-61, <https://bibliothek.wzb.eu/artikel/2025/f-26856.pdf>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/337084>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Alles muss sich ändern

Konflikte und Aushandlungen am Beispiel der Verkehrswende

Die Klimakrise zwingt zu einem Strukturwandel, der tiefgreifend und zum Teil schmerzhaft ist. Besonders die Verkehrswende führt zu emotionalen Debatten, weil sie kollektive Selbstverständlichkeiten und Lebensstile in Frage stellt – gerade in Deutschland.

Weert Canzler

Auch wenn von Klima oder Energie kaum die Rede ist in diesen aufgeregten Wochen von Wahlkampf und Regierungsbildung – wir sind tatsächlich mittendrin in tiefgreifenden Veränderungen. Die Klimakrise eskaliert, der Druck steigt, schnell weniger klimaschädliche Emissionen zu produzieren. Vormalig abstrakt klingende Ankündigungen werden konkret, das Ende des fossilen Wirtschaftens erreicht den Alltag vieler Menschen. Überkommene Strukturen geraten ins Wanken. Doch der Umbau gleich mehrerer Sektoren – von der Stromproduktion über das Bauen und Wohnen bis hin zur Landwirtschaft – ist mit technischen, ökonomischen und sozialen Innovationen ebenso verbunden wie mit wirtschaftlichen und politischen Auseinandersetzungen. So ganz neu und überraschend ist das nicht. Der Strukturwandel in einzelnen Branchen war und ist immer schmerzlich, neben Gewinnern gab und gibt es auch Verlierer. Nun kommt aber alles auf einmal, vom Strom über Heizung und Verkehr bis hin zur Art und Weise, wie wir uns ernähren. Alles muss sich ändern.

Die Verkehrswende greift neben Umstellungen in der Ernährung am stärksten in den persönlichen Bereich jedes und jeder Einzelnen ein. Gerade in Deutschland ist die Herausforderung groß, denn als Ergebnis einer jahrzehntelangen konzertierten Politik sind wir eine in großen

Teilen vom Auto abhängige Gesellschaft. Die einseitige Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur auf das Auto war lange Zeit Konsens. Das eigene Auto galt als Versprechen für sozialen Aufstieg und persönliche Autonomie. Tatsächlich hat es die individuellen Handlungsräume erweitert, oft wurden und werden persönliche Lebenskonzepte um das Auto herum aufgebaut. Dazu kommt, dass das Autofahren zwar kein Zwang, aber im Einzelfall auch nicht die Folge absichtsvoller Entscheidungen ist. Oft ist es im Alltag schlicht eine Routine, die von Unsicherheit und Entscheidungsdruck entlastet. Kaum jemand möchte sich tagtäglich damit beschäftigen, ob es Alternativen zum lieb gewonnenen eigenen Auto gibt und ob sie wirklich besser sind. Im Bereich des Verkehrs sind die Transformationskonflikte mehr als klassische Auseinandersetzungen zwischen unterschiedlichen wirtschaftlichen und sozialen Interessen. Fast jede Bürgerin, fast jeder Bürger ist mit ihrer/seiner auf Gewohnheiten beruhenden eigenen Verkehrsbiografie involviert. Diese persönliche Betroffenheit erklärt Umfang und Intensität der Konflikte in der Verkehrswende. Bereits der Umstieg auf ein Elektroauto ist mit Routinebrüchen verbunden. Der Wechsel des Antriebs verlangt eine Umgewöhnung vom Tanken zum Laden, längere Strecken müssen aufwändiger geplant werden als vorher. Die Mobilitätswende ist voraussetzungsreich.

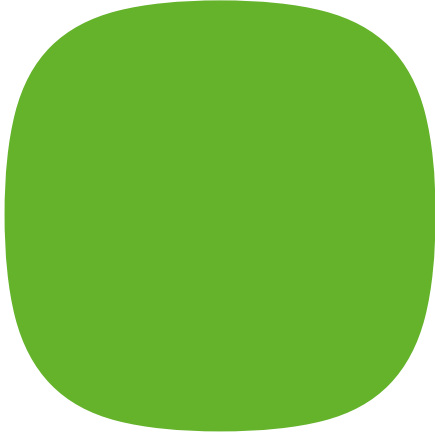
Ein Hotspot der Veränderungen im Verkehr ist die Stadt. Die urbane Verkehrswende ist die Antwort auf die Überlastung der Straßen und des sonstigen öffentlichen Raumes durch einen über viele Jahre gewachsenen Autoverkehr. Der Kampf um den knappen städtischen Raum hat sich in den letzten Jahren verschärft, weil urbane Aufenthaltsqualität wichtiger geworden ist. Weniger Verkehrslärm, eine gute Luftqualität und mehr Grün möchte man auch in der Stadt.

„Eine hohe urbane Aufenthaltsqualität ist zum Standortfaktor im Wettbewerb um Firmen und Fachkräfte geworden“

Einen Schub gab es während der Corona-Pandemie, als viele Bürgerinnen und Bürger ihr direktes Umfeld neu entdeckt haben. Inzwischen ist eine hohe urbane Aufenthaltsqualität zum Standortfaktor im Wettbewerb um Firmen und Fachkräfte geworden. Die Konkurrenz um den öffentlichen Raum ist aber 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 geschützte Radfahrstreifen gibt es in der Regel nur auf Kosten von Autospuren oder Parkplätzen am Straßenrand. Und die Anpassung an den Klimawandel kommt noch hinzu. Gerade in den Städten müssen in großem Stil Flächen entsiegelt werden, um die Hitzeentwicklung zu begrenzen und Starkregen aufnehmen zu können.

„Die Autogesellschaft umzubauen heißt, im wörtlichen Sinne eingefahrene Verhaltensweisen zu verändern“

Bei der Verkehrswende geht es um viel mehr als um klassische Verkehrspolitik. Die Autogesellschaft umzubauen heißt, im wörtlichen Sinne eingefahrene Verhaltensweisen zu verändern und lange Zeit stabile Gewissheiten zu erschüttern. So überrascht es nicht, dass oftmals Vor-



Weert Canzler leitet zusammen mit Andreas Knie die Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung am WZB. In seiner Forschung beschäftigt er sich mit Innovationsforschung mit dem Schwerpunkt Mobilitäts- und Verkehrspolitik. weert.canzler@wzb.eu

würfe einer „Erziehungsdiktatur“ oder „Verbotspolitik“ erhoben werden, sobald Privilegien des Autos abgebaut werden. Wenn Durchfahrtsstraßen gesperrt, Parkstreifen zu Rad- oder Fußwegen umgewidmet oder Parkgebühren eingeführt werden, bietet das in der öffentlichen Auseinandersetzung nicht selten Anlässe für das, was der Soziologe Sigward Neckel „Streit um die Lebensführung“ nennt. In einem solchen Streit geraten die verkehrs-, umwelt- und raumpolitischen Motive in den Hintergrund. Unabhängig von der tatsächlichen persönlichen Klimabilanz im Verkehr – die im Übrigen weniger vom Autofahren als vielmehr von der Anzahl und der Reichweite der geleisteten Flüge abhängt – tragen verkehrspolitische Konflikte um das Auto oft Züge eines Kulturkampfes. Neue und alte Mittelschicht stehen sich, ähnlich wie im Deutungsfeld der richtigen Ernährung, gegenüber. Diese Aufladung belastet auch Beteiligungsverfahren und trägt zu Frustrationen bei denjenigen bei, die die Verkehrswende möglichst im Konsens voranbringen wollen.

Verkehrspolitische Maßnahmen wie Tempolimits, Parkgebühren oder Radwege werden offensiv von jenen aufgenommen, die unabhängig vom Anlass die öffentliche Diskussion polarisieren wollen. Dabei unterstützen viele Bürgerinnen und Bürger die Maßnahmen durchaus oder stehen ihnen gleichgültig gegenüber. Sie kommen in der so getriggerten öffentlichen Debatte jedoch gar nicht vor, sie mischen sich nicht ein und haben oft keine Fürsprecher.

Die manchmal bis zum Kulturkampf aufgeputschten öffentlichen Auseinandersetzungen um das Autofahren sind wie alle diskursiven Deutungskämpfe das Ergebnis der Problematisierung einer ehemals nicht hinterfragten kollektiven Selbstverständlichkeit. Jahrzehntlang 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 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.

„Die Möglichkeiten der Teilhabe sind eben nicht symbolisch“

Zugleich gewinnt in der verkehrs- und gesellschaftspolitischen Debatte die soziale Frage, nämlich die gesellschaftliche Teilhabe durch Zugänglichkeit 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. Der sozialstrukturelle Kern vieler Auseinandersetzungen besteht darin, dass es in einer automobilzentrierten Welt mit ihren zergliederten Siedlungs- und Raumstrukturen oft keine echte Wahlfreiheit der Verkehrsmittel gibt. Wer sich keine Wohnung in der Nähe des zentrumsnahen Arbeitsplatzes leisten kann und weit abseits ohne Anbindung an den öffentlichen Verkehr wohnt, ist vielfach vom Auto und von verfügbaren Stellplätzen abhängig. Eine unfreiwillige Autoabhängigkeit ist in weniger gut entlohnerten Arbeitsverhältnissen mit hohen Präsenzpfllichten und Schichtdiensten verbreitet. In dieser Situation brauchen Menschen gute Alternativen zum eigenen Auto oder – wenn es sie nicht gibt – das Privileg eines gesicherten und bezahlbaren Stellplatzes. Bisher ist das jedoch straßenverkehrsrechtlich nicht möglich.

Die Situation ist unübersichtlich. Während unfreiwillig Autoabhängige durch eine Verteuerung und Reduktion von Stellflächen im öffentlichen Raum Nachteile erfahren, gibt es zugleich Profiteure der Neuverteilung des Verkehrsraumes. Das sind nicht zuletzt Kinder und alte Menschen sowie überhaupt diejenigen, die ohne eigenes Auto

leben. In den Innenstädten ist der Anteil der Bewohner*innen ohne eigenes Auto beträchtlich, in manchen Wohngebieten bilden sie die Mehrheit. Gibt es spürbare Fortschritte der lokalen Verkehrswende, sind sie die Nutznießer. Übrigens profitiert in der Regel auch der lokale Einzelhandel, da die Anwohner*innen verstärkt zu Fuß in der näheren Umgebung einkaufen.

„Es braucht eine verbindliche Information der Betroffenen, aber auch Mut und Standhaftigkeit gegen Partialinteressen“

Die Neuaufteilung des Verkehrsraums ist also ein zentraler Hebel für die lokale Verkehrswende. Daher ist es wichtig, genauer auf die Akteure und die potenziellen Konflikte zu schauen. Reale Ängste mischen sich mit Vorurteilen und diffusen Überforderungsängsten. Stellplatzentwidmungen werden beispielsweise oft von der Diskussion überlagert, wem der öffentliche Raum gehört. Befürchtet werden Lärm und Vandalismus, weil sich mehr Leute auf neu gestalteten Straßen und Plätzen aufhalten, aber auch die Aufwertung der Wohnlage durch eine Begrünung bisheriger Stellplätze, was zu höheren Mieten führt. Zudem sind die Erwartungen an die Nutzung des öffentlichen

Raumes höchst unterschiedlich, je nach Alter und Milieu. Wenn konkrete Maßnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes in Angriff genommen werden, ist es daher sinnvoll und notwendig, diese komplexe Gemengelage zu beachten. Eine frühzeitige und verbindliche Information der Betroffenen gehört dazu, aber auch Mut und Standhaftigkeit, demokratisch legitimierte Entscheidungen gegen Partialinteressen durchzusetzen.

Dass das möglich ist, zeigt ein Blick in die Städte, die bereits vor Jahren den steinigen Weg der Verkehrswende gegangen sind. In Paris und London hat zum Beispiel die befürchtete Verdrängung aus verkehrsberuhigten und stellplatzreduzierten Zonen in benachbarte Quartiere gar nicht oder nur für eine kurze Zeit stattgefunden. Vielmehr wurde ein Rückgang des Autoverkehrs sowohl in den betroffenen Arealen als auch in den Nachbarquartieren festgestellt. Der neue Fachbegriff für dieses Phänomen heißt: „traffic evaporation“, übersetzt vielleicht am besten mit „verdampfender Verkehr“. Schon einen Schritt weiter sind die Städte Groningen und Kopenhagen, die bereits in den 1980er- und 1990er-Jahren zur lokalen Verkehrswende aufgebrochen sind. Die Maßnahmen waren anfangs durchaus umstritten, aber sobald erlebbar war, welche Vorteile eine Neugestaltung des öffentlichen Raumes hat, wuchs die Zufriedenheit der Bevölkerung – und mit ihr die Unterstützung. ●

Literatur

Alfred, Rachel/Thomas, Asa: „Changes in Motor Traffic in London's Low Traffic Neighbourhoods and Boundary Roads“. In: Case Studies on Transport Policy, 2023, 15. DOI: 10.1016/j.cstp.2023.101124.

Borcherding, Anke: „Wenn die schöne autofreie Welt abschreckend wirkt“. In: digitemobilitaet.blog, #antiblockiersystem, 4.09.2023. Online: <https://digitemobilitaet.blog.wzb.eu/2023/09/04/wenn-die-schoene-autofreie-welt-abschreckend-wirkt/> (Stand 10.02.2025).

Canzler, Weert: „Konflikte und Koalitionen beim Umbau der Autogesellschaft“. In: Weert Canzler/Juliane Haus/Andreas Knie/Lisa Ruhrort (Hg.): Handbuch Mobilität und Gesellschaft. Wiesbaden: Springer Nature 2024, S. 1–15. DOI: 10.1007/978-3-658-37804-2_25-1.

Knie, Andreas: „Was wäre, wenn die Autos verschwänden?“ In: Armin Nassehi/Sibylle Anderl/Peter Felixberger (Hg.): Was wäre, wenn? Kursbuch Nr. 217. Hamburg: Kursbuch Kulturstiftung gGmbH 2024, S. 28–31.

Neckel, Sighard: „Der Streit um die Lebensführung. Nachhaltigkeit als sozialer Konflikt“. In: Mittelweg 36, 2020, H. 6, S. 82–100. Online: https://www.researchgate.net/publication/346714347_Der_Streit_um_die_Lebensfuhrung_Nachhaltigkeit_als_sozialer_Konflikt (Stand 10.02.2025).