

# Ohne Auto mobil? Herausforderungen und Problemlösungen einer sozial- ökologischen Verkehrswende

Vortrag auf der online-Tagung  
„Naturfreundliche Mobilität . Wie kann eine  
klimafreundliche Verkehrswende aussehen?“  
am 22.4.2023

**Dr. phil. habil. Weert Canzler**  
Forschungsgruppe Digitale Mobilität  
und gesellschaftliche Differenzierung  
Wissenschaftszentrum Berlin für  
Sozialforschung (WZB)  
weert.canzler@wzb.eu



Inhalt:

Mobilität und Verkehr heute

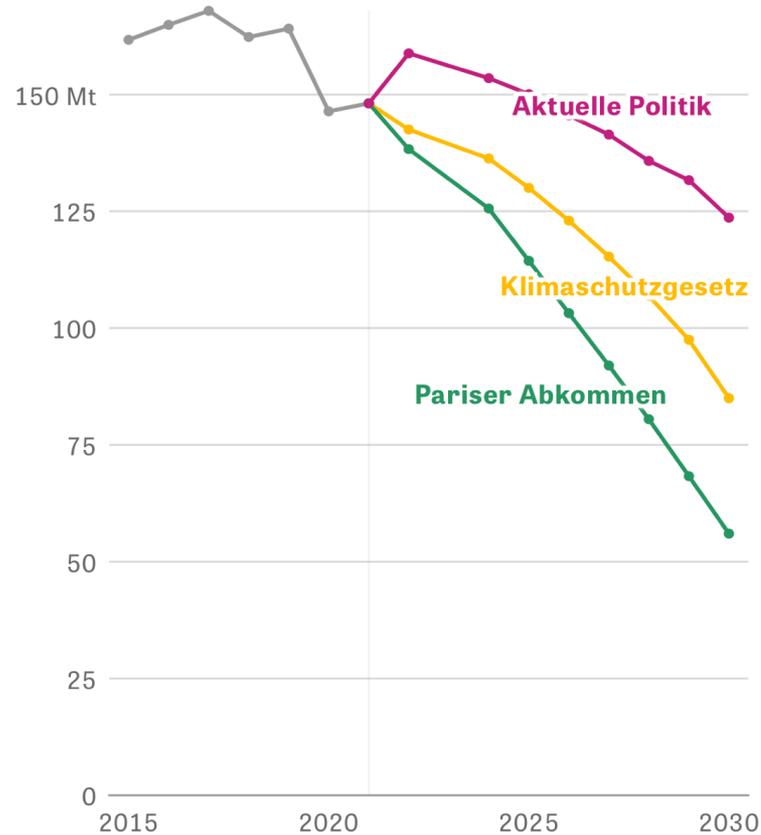
Die doppelte Verkehrswende

Aussichten auf Veränderungen



## Die Verkehrsemissionen müssen viel schneller sinken

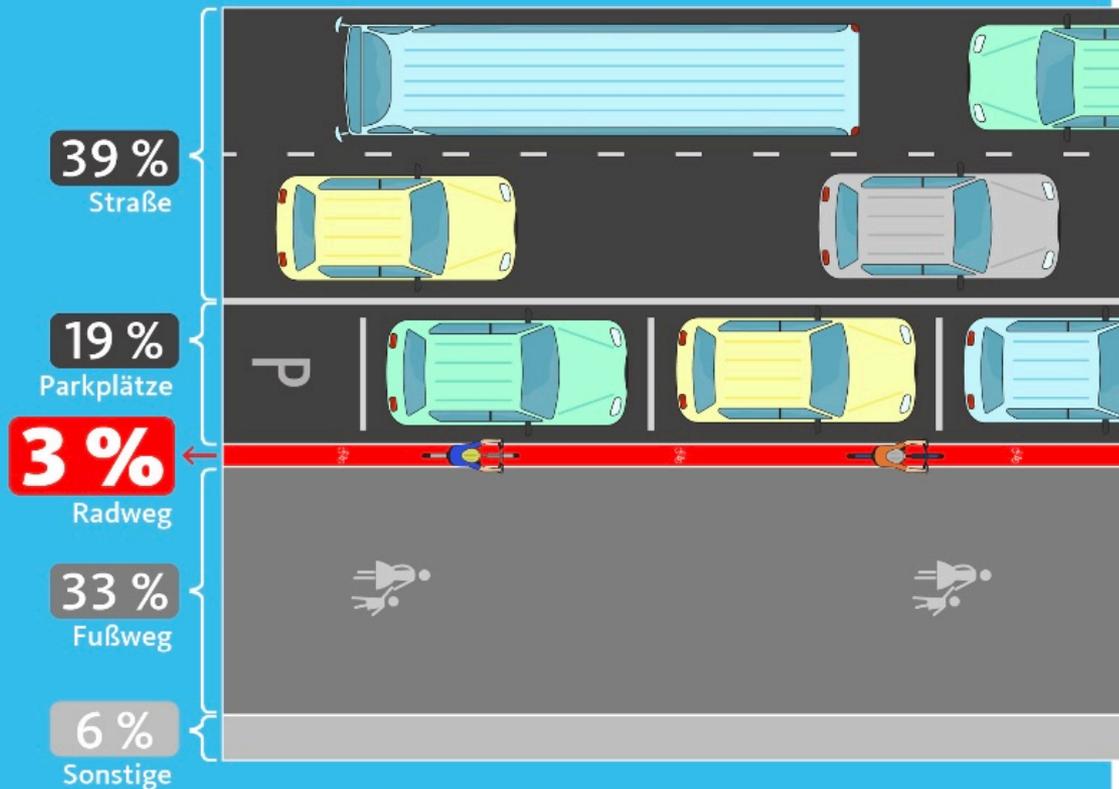
Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs in Deutschland, in Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten



Quellen: UBA, BMUV, BMDV, Expertenrat für Klimafragen, GermanZero, ZEIT ONLINE

VERKEHR

# So wenig Platz haben Radfahrende in der Stadt



# Mobil ohne Auto?



Quelle:eig. Bild, screenshot v. 20.8.2018

## SUV-Zulassungen erreichen neuen Rekordwert

Zahl der Neuzulassungen von SUV weltweit (in Mio.)

Marktanteil (in %)



Neuzulassungen



Quelle: IEA

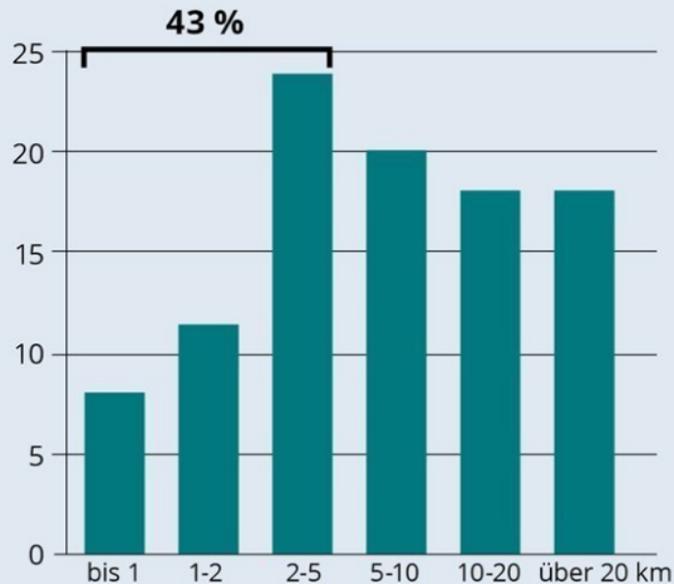


statista



## **43%** der Autofahrten sind unter 5 km. Im Berufsverkehr sitzen **Ø 1,2 Personen** im Auto.

Wegeanteil in %



Berufsverkehr  
Besetzungsgrad private Autonutzung

**1,2 Personen**



Quellen: Umweltbundesamt/Fraunhofer-Institut für System und Innovationsforschung ISI, 2013;  
[www.uba.de/uba-info-medien/4440.html](http://www.uba.de/uba-info-medien/4440.html)  
Mobilität in Deutschland 2017 (MiD 2017)

# Die doppelte Verkehrswende



## Die Doppel-Lösung:

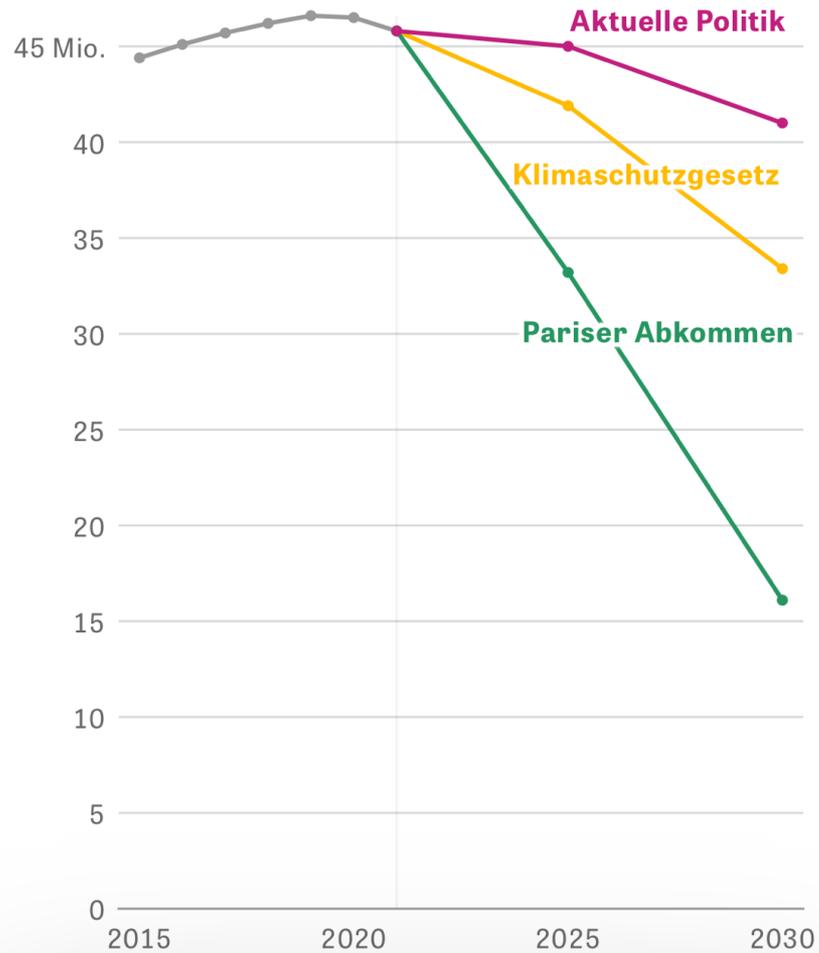
- **Antriebswende** = Elektrifizierung auf Basis von EE

**UND**

- **Mobilitätswende** = Reduktion des MIV/  
weniger Autos, mehr Rad-und Fußverkehr,  
mehr moderner ÖV, weniger Zwangsverkehr

# Mobil ohne Auto?

Bestand an PKW mit reinem Verbrennungsmotor in Deutschland



Quellen: UBA, BMDV, GermanZero, ZEIT ONLINE

## Gehört zur Doppellösung:

- **Umverteilung** des Verkehrsraumes – geschütztes Radwegenetz & mehr Platz für das Zufußgehen, Bewirtschaftung & Rückbau von Parkplätzen...
- Ausbau & Vernetzung des **ÖV** mit Sharing-Diensten PLUS attraktive Flatrates (Lehre aus „9-Euro-Ticket“)
- Generell: Stärkung **dezentraler** Strukturen – auch durch sektorgekoppelte Ladeinfrastruktur
- Flächendeckende **Durchfahrtsperren** & Tempobegrenzungen – gleichzeitig massive **Entsiegelung**
- ...



## Verkehrshandeln ist generell geprägt durch:

- **Routinen** (entlasten, reduzieren Komplexität)
- **Habitus** (ist geprägt von peer group und gesellschaftlichen Rollenerwartungen)
- **Eigenzeit** und **Eigenraum** (sind Ausdruck und Voraussetzung von Individualisierung)



## Projekt „autogerechte Gesellschaft“ – ab der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts:

- Auto = Voraussetzung und Ausdruck des modernen Lebens
- Infrastrukturausrichtung und „autogerechte Stadt“
- Pro-Auto-Rechtsrahmen: StVO, „Gemeingebrauch der Straße“ und der Öffentliche Verkehr als „Überlaufventil“



## Pfadabhängigkeiten

- Siedlungs- und Infrastrukturen
- Privilegierung des Autos durch (fast) freies Parken, Dienstwagenprivileg etc.
- Illusion der Wahlfreiheit
- Mind sets in der Autoindustrie und bei den Nutzer\*innen



# Wege in eine nachhaltige Mobilität

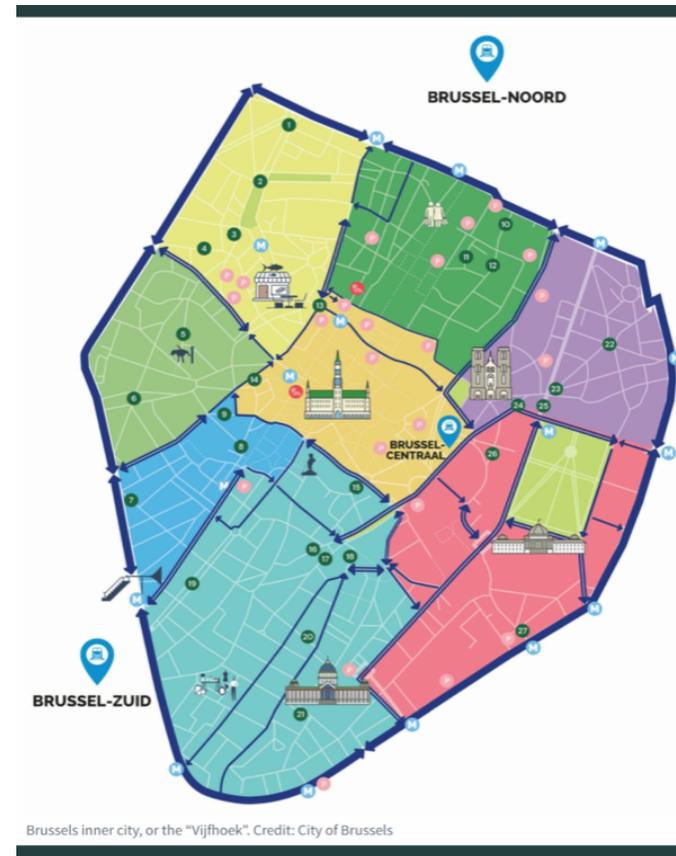


## Groningen



Prinzip der gefilterten Durchlässigkeit im Innenstadtbereich Groningens, Umweg für den MIV – Grafik: Streetfilms

## Brüssel



Brussels inner city, or the "Vijfhoek". Credit: City of Brussels

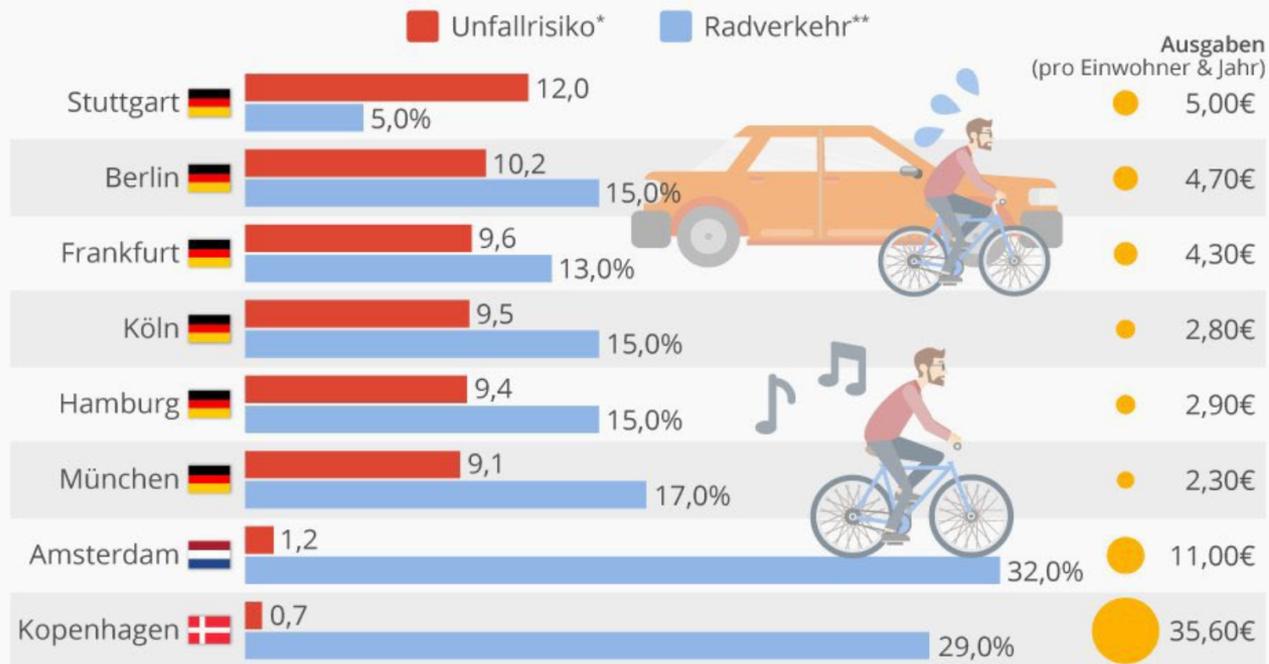
# Pop-up- Radweg in Berlin-Kreuzberg



# Radfahren ist Frage der Sicherheit

## Deutschlands Städte sind nicht fahrradfreundlich

Indikatoren zur Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte



\* pro 1 Mio. Wege mit dem Rad  
 \*\* Anteil am Gesamtverkehr der jeweiligen Stadt  
 Quelle: Greenpeace



## DAS MANIFEST DER FREIEN STRASSE

### NACHBARSCHAFTSTHESE

Die Straße ist unser Treffpunkt mit dem Fremden. Verändern wir Straße – verändern wir Gesellschaft.

MEHR

### KLIMATHESE

Befreite Straßen schützen unser Leben und das der kommenden Generationen. Mit ihnen lassen sich Extremwetterlagen besser bewältigen.

MEHR

### MOBILITÄTSTHESE

Die Nutzung des Stadtraums als Parkplatz ist ein fundamentales Missverständnis. Echte Freiheit beginnt jenseits unserer privaten Autos. Befreien wir uns von ihnen!

MEHR

### POLITIKTHESE

Um Straßen zu befreien, braucht es politischen Willen. Konflikte müssen ausgehalten, Neues muss gewagt und manches auch wieder verworfen werden.

MEHR

### WIRTSCHAFTSTHESE

Befreite Straßen sind Lebensadern des Fortschritts. Sie versorgen uns zuverlässig und schaffen neue Räume für Kreativität und Innovation.

MEHR

### BETEILIGUNGSTHESE

Um Straßen zu befreien, braucht es Pioniere. Wir alle können diesen Kulturwandel mitgestalten.

MEHR

### GESUNDHEITSTHESE

Befreite Straßen sind charmante Einladungen. Auf ihnen sind alle Menschen sicher, gesund und gerne unterwegs.

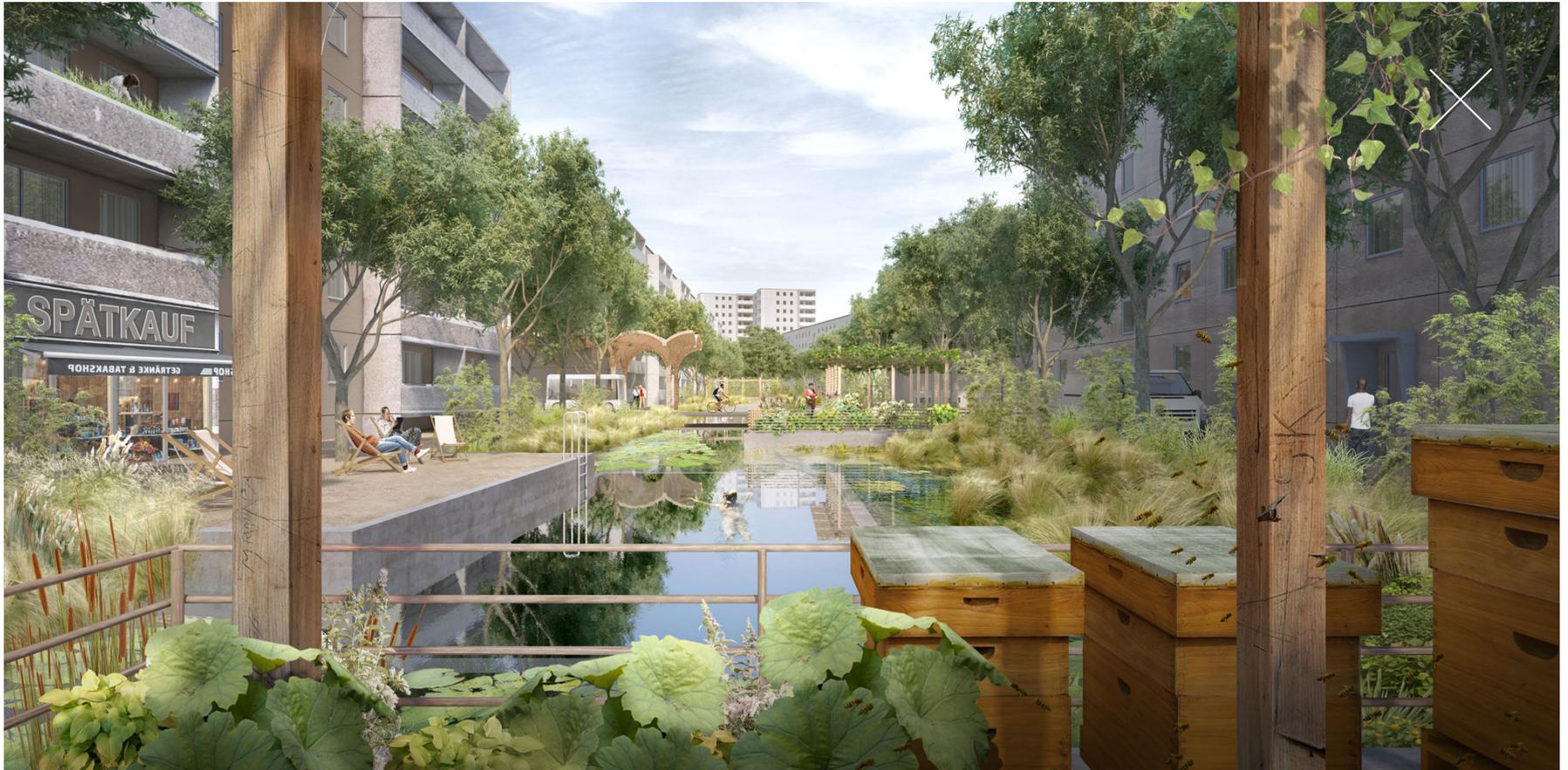
MEHR

# Mobil ohne Auto?



Quelle: Allianz der freien Straße, Screenshot, [www.strassen-befreien.de](http://www.strassen-befreien.de), ©paper planes

## Mobil ohne Auto?



Quelle: Allianz der freien Straße, Screenshot, [www.strassen-befreien.de](http://www.strassen-befreien.de), ©paper planes

[www.strassen-befreien.de](http://www.strassen-befreien.de)

---

## Herausforderungen und Lösungen

- Mobilität ist ein Prinzip der Moderne, Selbstbeweglichkeit ein Treiber der Individualisierung.
- Das Auto hat sich selbst besiegt: die Dosis macht das Gift.
- Säulen einer nachhaltigen Mobilität: digitale Vernetzung, sektorgekoppelte E-Mobilität & aktive Mobilität
- Wege aus den Pfadabhängigkeiten sind mühsam und schmerzhaft.
- Die Verkehrswende braucht neben Ehrlichkeit und politischem Mut auch glaubhafte Bilder.

