

DOI: 10.5771/0342-300X-2021-3-182

# Wohin des Weges? Neue Mobilität als eine Agenda des Wandels

WEERT CANZLER, ANDREAS KNIE

**M**an kann in dieser Zeit kein Schwerpunktthema herausgeben, ohne sich auf die Corona-Pandemie zu beziehen – erst recht nicht, wenn es um Mobilität geht. Die Bekämpfung der Pandemie war und ist ein Ringen um epidemiologisch begründete Einschränkungen, die mit dem gesellschaftspolitisch motivierten Beharren konfliktieren, Grundrechte einzuhalten und Chancengleichheit zu wahren. Für das Austarieren zwischen einer wirkungsvollen Pandemiebekämpfung und der Ermöglichung sozialer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für alle gibt es in demokratischen Staaten keinen Königsweg. Es gibt aber viel Raum für Interpretationen: Einerseits herrscht die Einsicht vor, dass doch alles gut funktioniert hat, andererseits wird deutlich, dass sich die Folgen der Pandemie höchst ungleich auswirken, die sozialen Verwerfungen größer geworden sind. Homeoffice ist sicherlich eine Bereicherung, aber es können tatsächlich nur die Menschen mit mittleren und höheren Einkommen an diesem Experiment teilnehmen. Kurzarbeit hat vor allem die unteren Lohngruppen getroffen. Welche dramatischen Auswirkungen das Homeschooling auf die Bildungskarrieren der Kinder hat, wird man erst in Jahren erkennen. Als Folge des Stillstandes des öffentlichen Lebens spricht die Soziologie von einer Re-Traditionalisierung der Geschlechterrollen in der Familie. Und schließlich sind ganze Sektoren wie Kunst und Kultur ins Nichts gefallen.

Die Pandemie hat wie ein Vergrößerungsglas sowohl die Fragilität des scheinbar so Stabilen wie auch gleichzeitig neue Optionen aufgezeigt: Was vorher undenkbar erschien, wird nun plötzlich praktiziert. Sicherlich ist dabei viel Zwang im Spiel, im Verkehr wird dies besonders deutlich. Der Flugverkehr ist auf einen Bruchteil seines vorherigen Umfangs geschrumpft. Anstelle von Dienstreisen bestimmen plötzlich Videokonferenzen vielerorts den Alltag. Die Neuzulassungen von Pkws sind in Deutschland im Jahre 2020 um rund 20 % gesunken; rechnet man das „Dezemberfieber“ der auslaufenden Mehrwertsteuersenkung heraus, dann sind es sogar minus 40 % gegenüber dem Vorjahr. Allerdings sind auch die Sitzplätze im öffentlichen Fern- und Nahverkehr weitgehend leer geblieben. Über das ganze Jahr und über alle Segmente und Regionen hinweg war nur ein Fünftel der ursprünglichen Fahrgäste unterwegs. Der große Gewinner war der Fußverkehr, dessen Anteil sich mehr als verdoppelt hat. In den größeren Städten gehörte das Fahrrad dazu, während in den Bussen und Bahnen nur noch die zu finden waren, die keine Alternative haben: vorwiegend Menschen mit geringerem Einkommen, Fahrgäste mit Migrationshintergrund und insgesamt mehr Frauen als Männer.

Die Frage ist, was bleibt an Verhaltensdispositionen übrig, wenn die Zwänge wieder aufgehoben werden? Eines zumindest zeichnet sich ab: Die Optionen, zeit- und ortsflexibel arbeiten zu können, haben sich deutlich erhöht und werden bleiben. Hier sind Barrieren gefallen, die nicht einfach wiederaufgebaut werden können. Das Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) hat errechnet, dass die Zahl der arbeitsbezogenen Wege nur noch rund 70 % des ursprünglichen Volumens

betragen wird, weil weniger gependelt wird und Dienstreisen im In- und Ausland dauerhaft zurückgehen.

Wie wir uns künftig und mit welchem Verkehrsmittel wie oft bewegen, hängt aber stark von den politischen Rahmenbedingungen ab. Verkehr ist ja nicht nur Folge gesellschaftlicher Praktiken, sondern zugleich eine notwendige Basis. So war die Absenkung der Widerständigkeit des Raumes und die Verfügbarkeit von privaten Automobilen in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts erst die Voraussetzung für den Traum vom privaten Glück, der sich als raumgreifender und entfernungsintensiver Arbeits- und Lebensstil fest etabliert hat und mit allen politischen Instrumenten auch bis heute stabilisiert wird. Bereits vor der Pandemie zeigten sich in diesem Modell aber schon Risse, das Auto verschluckt sich am eigenen Erfolg. Die individuellen Nebenfolgen der Massenmotorisierung wie auch die für Umwelt und Klima überlagern ihren Nutzen. Mittlerweile machen die Klimagasemissionen des Verkehrs fast ein Drittel aller Emissionen in Deutschland aus, weil im Verkehr, im Gegensatz zu den anderen Sektoren, seit Jahrzehnten praktisch keine Einsparungen zu verzeichnen sind.

Nach wie vor wirkt das schützende politische Korsett des etablierten Verkehrssystems. Vom Bundesverkehrswegeplan über die Straßenverkehrsordnung bis zur Entfernungspauschale: der deutsche Staat fühlt sich dem Lebensideal der Nachkriegsjahrzehnte verpflichtet. Das Auto hat Vorfahrt, die dafür notwendige Infrastruktur wird ausgebaut und der öffentliche Verkehr als Alibi-Veranstaltung mitgezogen. Alternativen wie digitale Plattformen oder gar Autonome Flotten spielen in diesen Überlegungen keine Rolle. Soweit könnten sich die bisher vom System profitierenden Autohersteller und ÖV-Betreiber sicher fühlen.

In diesem Schwerpunktthema werden diese Stabilisierungspolitiken aufgearbeitet, aber auch die bereits erkennbaren Erosionen in der Gesellschaft benannt und die sich hieraus ergebenden wirtschaftlichen Perspektiven im Verkehrssektor skizziert. Deutlich wird die Dringlichkeit für einen Modernisierungspakt in der Mobilität. Klar wird ebenso, dass es dafür den Mut für neue Bündnisse ebenso braucht wie eine veränderte politische Rahmensetzung. Die Erfahrungen mit der Pandemie zeigen, dass es funktionieren kann. ■

## KONZEPT UND KOORDINATION DES SCHWERPUNKTHEFTES

**WEERT CANZLER**, Dr. habil., leitet (gemeinsam mit Andreas Knie) am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) die Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung.

@ weert.canzler@wzb.eu

**ANDREAS KNIE**, Prof. Dr., lehrt Soziologie an der TU Berlin und leitet (gemeinsam mit Weert Canzler) am WZB die Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung.

@ andreas.knie@wzb.eu