

Was uns betrifft

Ein Podcast der Volontärinnen und Volontäre der Bundeszentrale für politische Bildung.

Episode 2: Mobilität

21.10.2020

Matthias: Hi und herzlich willkommen zu „Was uns betrifft“. Hier im Podcast besprechen wir politische Themen, die auf den ersten Blick ziemlich weit weg wirken. Wir fragen uns: Was hat dieses Thema eigentlich mit uns zu tun? Und spielt das in meinem Leben eine Rolle? Ich bin Matthias und ich freue mich, dass ihr dabei seid!

Mit dem Zug in den Urlaub, mit dem Fahrrad zur Uni und mit dem E-Scooter zur Arbeit. Heute sprechen wir über Mobilität und verschiedene Aspekte, die mit ihr zusammenhängen. Wir möchten herausfinden, wer in Deutschland mobiler ist und wer weniger und was das für unsere Gesellschaft bedeutet. Welche Ideen gibt es für eine gerechte und nachhaltige Mobilität?

Dafür war meine Kollegin Lea mit dem Zug in Augsburg und hat Susanna Tischmacher getroffen. Die benutzt eine Art Mobilitäts-Flatrate, die die Stadt Augsburg letztes Jahr gestartet hat.

Ich spreche außerdem mit Christoph Aberle. Er forscht in Hamburg zu Mobilität und sozialer Ungleichheit.

Matthias: Bei Debatten rund um Autos, Flugzeuge und LKWs geht es meistens um die Folgen von Verkehr für das Klima. Dieser ist schließlich für rund ein Fünftel der ausgestoßenen CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich. Auf Platz 1 und 2 stehen die Industrie und die Energiewirtschaft. Bis 2050 will Deutschland seinen Ausstoß von CO₂ und anderen Treibhausgasen um mindestens 80 Prozent reduzieren. 35 Prozent weniger als 1990 sind es bereits, aber bis 2050 bleibt noch einiges zu tun. Während in den Bereichen Industrie und Energie schon manches an CO₂ eingespart werden konnte, bewegt sich vor allem im Verkehrssektor wenig.

Mobilität hängt aber nicht nur mit der Umwelt zusammen, sondern hat auch einige andere Facetten. Flug- oder Straßenlärm zum Beispiel sind häufige Streitfragen. Und Mobilität hat auch eine soziale Komponente – sie hat mit Ungleichheiten zu tun. Dafür ist die Covid-19-Pandemie ein gutes Beispiel. Manche Leute können von zuhause arbeiten oder mit dem Auto ins Büro fahren. Andere nehmen den Bus oder die Bahn zur Arbeit, auf die Gefahr hin, dort mit dem Virus in Kontakt zu kommen.

Okay, Mobilität hat also was mit Klima zu tun und hängt auch mit vielen anderen Themen zusammen. Klingt aber immer noch recht abstrakt. Warum soll ich mich jetzt mit dem Thema beschäftigen? Was hat das mit mir zu tun? Um das rauszufinden ist jetzt meine Kollegin Lea bei mir.

Matthias: Hallo, Lea!

Lea: Hallo, Matthias!

Matthias: Ich glaube, wir beide haben ja sehr unterschiedliche Erfahrungen mit dem Thema Mobilität gemacht – also so in unserer Jugend, meine ich.

Lea: Warum?

Matthias: Naja, du bist doch in Berlin aufgewachsen und ich in der Eifel.

Lea: Ja, stimmt. Du hattest wahrscheinlich keine U-Bahn in deinem Dorf.

Matthias: Genau, ich hatte dafür mit 18 Jahren mein erstes Auto mit meinem Bruder zusammen. Das war eigentlich selbstverständlich, weil sonst kamst du halt nirgendwo hin.

Lea: Das sind für mich echt ein bisschen fremde Welten. In meinem Freundinnenkreis hatte mit 18 eigentlich niemand ein Auto und ich bin immer mit dem Fahrrad oder mit der U-Bahn gefahren.

Matthias: Und trotzdem sind die Städte gefühlt ja knallvoll mit Autos.

Lea: Ja, genau. Aber nicht nur mit Autos, sondern eigentlich mit allen Verkehrsteilnehmern – Fahrradfahrern und Fahrradfahrerinnen, Bussen, neuerdings mit Rollern etc. Wegen der Staus lohnt sich ein Auto für viele in der Innenstadt dann zusätzlich nicht.

Matthias: Genau deshalb erproben viele Städte ja momentan neue Konzepte – auch vor dem Hintergrund des Klimawandels.

Lea: Stimmt. Es gibt zum Beispiel einige Konzepte, die Städte fahrradfreundlicher machen wollen, zum Beispiel in Kopenhagen. Und dann gibt es aber auch Ansätze, die Mobilität komplett neu denken wollen und neu aufzustellen wollen, flexibler gestalten wollen. Zum Beispiel in Augsburg.

Matthias: Und da hast du dich doch mal umgeschaut, oder?

Lea: Genau. Die haben nämlich in Augsburg einen super interessanten Ansatz. Das Modell in Augsburg sieht so aus, dass es eine Mobil-Flat gibt, d.h. du hast ein Ticket für alle städtischen Verkehrsmittel, für Bus, Tram, Rad und Carsharing. Die öffentlichen Verkehrsmittel kann man durchgehend nutzen, das Auto aber z.B. nur für eine bestimmte Zeit.

Matthias: Das klingt auf jeden Fall super spannend. Ich hatte auch mal überlegt, früher Carsharing zu machen, aber in den Städten, in denen ich so gewohnt habe, war mir das immer zu kompliziert irgendwie und die Stationen auch zu weit weg.

Lea: Nee, so richtig alltagstauglich ist das auch nicht immer. Deshalb war ich in Augsburg und habe mal mit einer Nutzerin gesprochen, um zu schauen, ob das Modell dort funktioniert. Und auch ob das ein Modell für die Verkehrswende sein könnte. Susanna ist vor ein paar Jahren aus dem Allgäu nach Augsburg gezogen und arbeitet als wissenschaftliche Assistentin in einer Psychiatrie. Und wir haben uns in Augsburg getroffen und darüber gesprochen, warum sie die Mobil-Flat nutzt.

Susanna: Mein Mann und ich haben uns das dann ausgerechnet gehabt, den Preis, den wir dafür zahlen müssten und den Preis bzw. die Fixkosten, die wir für unser Auto haben, was eigentlich zu dem Zeitpunkt 90% der Zeit einfach nur ungenutzt da stand und sind dann zu dem Ergebnis gekommen, dass wir uns durchaus auch Geld sparen könnten, wenn wir das ausprobieren. So habe ich mich dann dafür entschieden und nutze das Paket seit letztem Jahr Dezember, also seit Dezember 2019. Und wir haben dann im Mai diesen Jahres entschieden das Auto, unser eigenes Auto, abzugeben. Also wir hatten erstmal ein bisschen parallel beides genutzt, also das eigene Auto und die Mobil-Flat. Insbesondere jetzt auch durch die Pandemie bedingt, weil wir uns da einige Monate nicht ganz sicher waren, inwieweit können wir das Carsharing nutzen in diesen Pandemie-Zeiten. Wir haben uns dann aber im Mai dafür entschieden, das eigene Auto aufzugeben.

Lea: Das heißt, bei euch haben aber v.a. finanzielle Gründe eine Rolle dafür gespielt, dass ihr euch für dieses Modell entschieden habt?

Susanna: Ein Stück weit ja und weil wir aber schon auch diesen Gedanken von gemeinsamer Nutzung von Gegenständen leben. Heißt, wir hatten einfach ein Auto, wo wir der Meinung waren, es nimmt auch Platz weg. Es gibt ganz viele Autos in Augsburg und selten Parkplätze. Es ist öfter mal schwierig zu parken, wenn man nicht unbedingt eine Garage hat oder einen festen Stellplatz. Und das war dann für uns einfach so ein Aspekt, wo wir gesagt haben, warum soll dieses Auto dauerhaft ungenutzt rumstehen und wir haben trotzdem laufende Kosten?

Matthias: Sie hatte früher also ein eigenes Auto und hat das jetzt abgeschafft. Was hat sich für sie dadurch denn verändert?

Lea: Vor allem die Planung, weil die Autos nur an bestimmten Standorten stehen und dort dann auch zurückgegeben werden müssen. D.h. du kannst nicht einfach irgendwohin fahren und dein Auto dann dastehen lassen.

Susanna: Es verändert sich das Denken, weil man einfach nicht mehr diese kontinuierliche Sicherheit von einem eigenen Auto direkt vor der Haustür hat. Andererseits muss ich auch sagen, ich genieße dieses Gefühl, wenn ich weiß, ich kann jetzt dieses Auto einfach wieder an dem Platz abstellen, wo es hingehört und hab danach keine Verpflichtungen mehr. Also ich muss es nicht in die Werkstatt bringen, vielleicht muss ich mal tanken, aber ich muss mich nicht um die Wartung kümmern.

Sonst nutze ich jetzt aktuell recht viel das Fahrrad, also mein eigenes Fahrrad. Straßenbahn habe ich bis zur Pandemie relativ häufig genutzt. Da war natürlich auch Winter, also die habe ich schon häufiger genutzt. Jetzt im Moment versuche ich auch, die Straßenbahn eher zu meiden.

Matthias: Also, das klingt jetzt so, also gehe es der Susanna nicht nur um finanzielle Fragen, sondern auch um Konsumentenscheidungen und Umwelt, Nutzung des städtischen Raums usw.

Lea: Also die Flat scheint bei Susanna den Autoverkehr zu reduzieren. Und es hat für sie auch einfach viele Vorteile: Sie hat weniger Verpflichtungen, weniger laufende Kosten und sie ist ziemlich flexibel. Das Ganze orientiert sich schon an ihren eigenen Bedürfnissen.

Matthias: Naja, das mit der Flexibilität würde ich aber eher bei einem eigenen Auto sagen. Also so richtig spontan sein, geht doch dann auch nicht, oder? Also: Was ist denn, wenn ich schnell irgendwo hinmuss? Ist das nicht schwierig für Familien, vor allem für Alleinerziehende?

Lea: Auf jeden Fall. Sie muss schon vorher überlegen, ob sie mit Auto fahren will, muss es dann buchen und es gibt auch gar nicht an jeder Straßenecke ein Auto. Also man muss sich bei solchen Modellen sowieso fragen, für wen die eigentlich sinnvoll sind.

Matthias: Wie hat Susanna das eingeschätzt?

Susanna: Ich glaube, für Menschen, die jetzt wirklich auch in der Stadt leben, die nicht oft ein Auto brauchen. Vielleicht auch einfach keine Parkmöglichkeiten vorhanden sind oder gar kein Auto haben. Einfach nur, um ab und zu mal wirklich größere Einkäufe zu tätigen oder wenn man mal einen Ausflug machen möchte, dass man dann spontan ein Auto nutzen kann. Aber tatsächlich für Menschen, die mehr in der Stadt leben.

Matthias: Auf dem Land ist es vermutlich schwieriger, so ein Modell umzusetzen, wenn die Abstände viel größer sind. Da musst du ja erstmal zum nächsten Leihauto hinkommen.

Lea: In Susannas Umfeld nutzen auch deshalb nur wenige die Flat, ihre Familie wohnt bspw. auf dem Land und kommt gar nicht an die Autos. Und sie hat auch gesagt, dass sie das Modell für Vielfahrer gar nicht unbedingt sinnvoll findet:

Susanna: Wir haben auch Pendler dabei, die aus der Stadt rauspendeln. Und da muss ich dann sagen, da ist dann dieses Angebot relativ schwierig, weil die 30 Stunden Autonutzung dann doch für jemanden, der fünf Tage die Woche pendelt, schwierig sind. Da nicht nur die reine Fahrzeit berechnet wird von den 30 Stunden, sondern der gesamte Nutzungszeitraum. Sprich: Wenn ich das Auto irgendwo abstelle, also einfach parke, und nach fünf Stunden wieder in das Auto einsteige, dann sind auch diese fünf Stunden in die 30 Stunden Nutzungszeit einberechnet. Und dann ist der Zeitraum natürlich zu knapp.

Lea: Das gilt nicht nur für Pendler, sondern auf dem Land natürlich auch. Carsharing ist dort auch einfach eine logistische Herausforderung. Dort gibt es dafür aber andere Modelle, zum Beispiel für Mitfahrgelegenheiten. In Brandenburg wurde gerade eine App entwickelt. Die heißt Pampa App und darüber werden Mitfahrgelegenheiten für bestimmte Regionen angeboten. Zum Abschluss haben wir dann noch über Träume geredet, also wie sie sich den Verkehr der Zukunft vorstellt:

Susanna: Also wenn ich träumen dürfte, wäre das tatsächlich autofreie Innenstädte, weil ich das kennengelernt habe in Spanien in einer Stadt, Pontevedra, die schon seit einigen Jahren eine autofreie Innenstadt haben. Genauso Ljubljana in Slowenien, die das geschafft haben, einfach die komplette Innenstadt autofrei zu bekommen. Wo nur noch kleine E-Mobile rumfahren, die dann Leute von A nach B transportieren. Und das fände ich einfach viel schöner, auch viel ruhiger und auch ungefährlicher.

Und ich würde mir wünschen, dass die Fahrradinfrastruktur besser ausgebaut wird. Das man einfach mehr Fahrradwege hat, geschützter als Fahrradfahrer unterwegs sein kann, also sicherer als Fahrradfahrer auch unterwegs sein kann und dass man einfach so ein bisschen wegkommt von dem Gedanken, jeder muss sein eigenes Auto irgendwo hinstellen. Dass man das einfach gemeinsam nutzen kann.

Lea: Klar, das Auto ist natürlich auch ein sensibles Thema. Die Bedeutung des Autos ist ja je nach Perspektive sehr unterschiedlich. Wenn man z.B. nach Frankreich schaut: Da haben sich 2018 die Proteste der Gelbwesten an dem Plan der Regierung entzündet, dass Diesel höher zu besteuert

werden sollte. Also die hatten das, vielleicht auch berechtigte Gefühl, dass Geringverdienerinnen und Geringverdiener dabei einfach übergangen werden.

Matthias: Ja, gerade ist ja auch wieder das Auto im Trend und zwar wegen der Corona-Pandemie. Viele haben ja Angst, dass sie sich in der Bahn oder dem Bus eher anstecken als im Auto.

Lea: Ja, das Gefühl hatte ich auf meiner Rückfahrt aus Augsburg auch. Und wegen Corona habe ich mich auch nicht zu Susanna ins Auto gesetzt, obwohl wir eigentlich eine Spritztour machen wollten. Aber ich habe sie am Ende zumindest noch zum Auto begleitet!

Ja super, dann vielen Dank für das Gespräch, vielen Dank für deine ganzen Perspektiven auf das Thema. Dann wünsche ich dir noch einen schönen Tag!

Susanna: Ja, Dankeschön, es hat mir sehr viel Spaß gemacht. Dann fahre ich jetzt mal los.

Lea: Viel Spaß!

Susanna: Dankeschön, tschüss!

Lea: Tschüss!

Matthias: In dem Modell in Augsburg geht es vor allem darum, Verkehr flexibel zu gestalten. Wer ein Auto braucht, leiht es sich aus, wer radeln will, leiht sich ein Fahrrad und wenn es sich anbietet, dann fährt man mit dem Bus. Aber das bedeutet auch Planungsaufwand: Liegt mein Ziel an einer Busroute? Steht unterwegs ein Auto oder Fahrrad bereit, das ich mieten kann? Das Ticket kostet außerdem etwas mehr als eine gewöhnliche Monatskarte. Auch wenn das Modell neue Möglichkeiten bietet, bleiben also Fragen offen. Wer kann es sich leisten und für wen macht es Sinn?

Nachdem wir mit Susanna eine individuelle Perspektive gehört haben, werfen wir nun einen umfassenderen Blick auf unser Thema.

Christoph Aberle ist wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der TU Hamburg. Er beschäftigt sich mit sozialer Teilhabe und der Klimakrise im Zusammenhang mit Mobilität.

Matthias: Hallo Christoph!

Christoph: Hallo Matthias!

Matthias: Wie bist du denn heute Morgen zur Arbeit gekommen?

Christoph: Ich habe mich 80 Schritte über unsere Dachterrasse bewegt. Tatsächlich bin ich in der glücklichen Situation, dass ich hier in einem größeren Haus wohne, in dem ich sowohl meinen Wohnraum als auch meinen Arbeitsraum habe.

Matthias: Du arbeitest ja in einem Forschungsprojekt, das sich mit inklusiver Mobilität beschäftigt. Kannst du uns erläutern, was du da genau beforschst?

Christoph: Ja, wir haben uns dem Thema gewidmet, wie einkommensarme Menschen in Berlin und Hamburg im Alltag mobil sind. Dazu untersuchen wir zum einen die Nahverkehrsnetze, schauen uns also beispielsweise an, wie weit Personen bis zur nächsten Haltestelle laufen müssen, wie viele Züge oder Busse dort abfahren und wie weit die Leute kommen, wenn sie zum Beispiel ein Kurzstreckenticket kaufen. Zum anderen haben wir 40 Personen in Berlin und in Hamburg befragt, die von Hartz-IV leben und haben sie gefragt: Wie fühlt sich das denn eigentlich an, in einer Großstadt von Hartz-IV zu leben in Bezug auf Mobilität? Fühlen sie sich ausgegrenzt, wenn ja, woran liegt das vielleicht? Wie gehen sie mit dieser wahrgenommenen Ausgrenzung um? Das Ziel ist letztendlich Strategien zu entwickeln, falls wir ein Defizit erkennen, um es den Menschen einfacher zu machen, an der Gesellschaft teilzuhaben.

Wir beforschen ja das Tarifsystem unter anderem der Stadt Hamburg. Da haben wir uns mal angeschaut: Wenn ich jetzt in Wilhelmsburg in den Bus einsteige und ein Euro siebzig auf den Tisch lege, wie weit komme ich dann? Welche Ziele erreiche ich?

Etwa zwanzig Prozent der Personen in Hartz IV erreichen die Lebensmitteltafel erst mit dem Tarif für drei Euro vierzig. Das ist der Tarif Hamburg AB. Das heißt ein Fünftel der Menschen in Armut müssen drei Euro vierzig für eine Richtung hinlegen, um zur Tafel zu kommen.

Das, was uns die Befragten aber eben spiegeln in ihren Interviews ist: die stückeln ihre Fahrausweise, sie fahren strategisch. Sie fahren auch strategisch manchmal schwarz. Also, kaufen sich beispielsweise ein Kurzstreckenticket und fahren damit zwei Stationen weiter als sie eigentlich dürfen. All das erfordert ein ziemlich hohes Niveau an Auseinandersetzung mit dem Tarifsystem und das ist auch das, was bemängelt wird in unseren Interviews. Ui, das ist ja alles ganz schon kompliziert: Die Zonen, die Ringe, die Sperrzeiten, die ich habe, die werden als sehr stark einengend wahrgenommen. Da haben einige Befragte tatsächlich auch so Stichworte genannt wie: Ich fühle mich wie in einem Käfig oder ich fühle mich stark eingesperrt hier.

Matthias: Ein bisschen ist es schon mitgeschwungen, aber ich frag noch mal genau nach, um es noch einmal für alle irgendwie klar zu haben: Was bedeutet jetzt genau Mobilität und warum ist die so wichtig für uns?

Christoph: Wir haben ja in den letzten Jahren einen Bedeutungswandel erlebt, und zwar weg von der typischen verkehrlichen Betrachtung hin zur Mobilität tatsächlich, über die wir ja auch heute sprechen. Früher war Verkehr relativ hart ingenieurwissenschaftlich betrachtet die Bewegung von A nach B oder im Nahverkehr der Beförderungsfall, eine Person die von zu Hause zur Arbeit möchte. Heute fassen wir das Ganze im Bereich der Mobilität etwas weiter. Der Begriff umfasst zum einen die Mobilitätschancen, die eine Person hat.

Also in welchem Raum lebe ich? Wie viele Bushaltestellen habe ich in der Nähe? Was kostet ein Busticket? Aber auch die persönlichen Faktoren: Kann ich mir das Busticket leisten? Habe ich ein Wissen über das Busangebot? Kann ich beispielsweise bestimmte Apps bedienen, mit denen der Mobilitätsalltag leichter wird? Man könnte also sagen wir betrachten Mobilität nicht einfach nur als die Möglichkeit, räumlich die Position zu ändern, sondern als eine notwendige Voraussetzung an einer Gesellschaft, wie sie heute ist, teilzuhaben.

Konkret bedeutet das, ob ich nun in einer Lohnarbeit stecke, ob ich Pfl egetätigkeiten nachgehe, also zum Beispiel Kinder in die KiTa bringe, dafür brauch ich eine bestimmte Bewegung im Raum, dafür muss ich mich durch die Stadt bewegen. Und dafür ist es unerlässlich, ein Mindestmaß an Mobilität zu erhalten.

Matthias: Ja, jetzt werden sich bestimmt Viele fragen: Was hat das jetzt eigentlich mit mir zu tun? Also warum muss ich mich mit Mobilität beschäftigen, wenn ich jetzt vielleicht in einer Stadt wohne, vielleicht mit dem Fahrrad oder, wie du jetzt gerade sagtest, zu Fuß zur Arbeit komme. Ja, was hat es mit mir zu tun?

Christoph: Na, also zum einen sind Problemlagen, die Personen in Armut haben, fast nie Problemlagen, die nur Personen in Armut haben. Also gerade beim Thema Mobilität kannst du viele Probleme nicht ohne die Mobilität der anderen definieren.

Es gibt eine Studie von den Kollegen der TU Dresden, die haben für Berlin nachgewiesen, dass statistisch gesehen Personen, die in Armut leben, doppelt so oft von Lärm und Luftschadstoffen betroffen sind, wie Menschen, die nicht in Armut leben. Dabei wissen wir aus allen gängigen Verkehrserhebungen, dass die Menschen in Armut die Verkehrsmittel viel seltener nutzen. Das bedeutet nichts anderes als: Die Menschen mit mittleren bis hohen Einkommen fahren mit ihrem Auto über die Straße, die Menschen mit niedrigem Einkommen atmen die schmutzige Luft ein und bekommen die Lärmemissionen ab und sind damit sozusagen doppelt bestraft. Sie haben keinen Nutzen von der Automobilität und sie bekommen die negativen Effekte ab.

Matthias: Du hast gerade schon die Belastung durch Umweltverschmutzung und Lärm angesprochen. Heißt das also wir brauchen weniger und nicht mehr Mobilität?

Christoph: Naja, die Formel, auf die das seit einigen Jahren auf den Punkt gebracht wird, ist: mehr Mobilität ermöglichen und dabei weniger Verkehr verursachen. Das ist so ein bisschen die Gegenüberstellung die ich eingangs erwähnt hatte. Verkehr ist das, was mit Schmutz, Emissionen, mit CO₂, mit Benzinverbrauch assoziiert wird, wogegen die Mobilität eher so die positiven Seiten der Bewegung herausstellt, also die Möglichkeit teilzuhaben.

Ja, diese Lösung ist ja an und für sich eine sehr schöne Lösung, allerdings verfehlen wir sie gerade. Wir schaffen vielleicht mehr Mobilität, also die Menschen sind mehr und länger unterwegs als in den Jahren davor, aber sie haben ungleich mehr Verkehr, der auf den Straßen stattfindet. Das beste Beispiel davon ist vielleicht noch das Thema Klimabilanz: Wir hatten uns 2007 dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40 Prozent zu senken zum Referenzjahr 1990. Während die anderen Sektoren zweistellig gefallen sind haben wir beim Verkehr nicht weniger, sondern mehr Treibhausgasausstoß im Jahr, und zwar ungefähr zwei Prozent jedes Jahr.

Matthias: Wenn man jetzt mal mehr auf's Land guckt, weg von der Stadt, dann ist dort ein Verzicht auf ein Auto wohl kaum in Aussicht. Also, dort ist die klimafreundlichere Alternative wahrscheinlich eher das Elektro-Auto, oder? Wie bewertest du das denn?

Christoph: Oh, also grundsätzlich halte ich Elektro-Autos für großartig. Was allerdings nicht sein darf ist, dass wir jetzt einfach nur die sogenannte Antriebswende umsetzen. Dass wir jetzt einfach jeden Verbrennungsmotor durch einen Elektromotor ersetzen und uns davon erhoffen, unsere Klimaziele zu erreichen. Das ist dann zwar eine Leistung für die Menschen, die an lauten Straßen wohnen. Die hören dann weniger. Und das ist auch schöner im Verkehr. Und die Beschleunigung ist auch ein bisschen toller, habe ich gemerkt. Aber im Punkto Flächenverbrauch und im Punkto Ressourcenverbrauch, die du brauchst für ein Auto, bist du damit ja keinen Deut weiter. Du ersetzt dann die eine Ressource durch die andere. Dann brauchst du nicht mehr das Rohöl, um dein Auto anzutreiben, aber brauchst dann tonnenweise Coltan, um die Nachfrage nach elektronischer Steuerung und nach Akku-Chemikalien zu befriedigen. Die Last liegt dann wiederum auch bei den Menschen im globalen Süden, die dann zwar nicht mehr das Öl abbauen, aber die dann im Kongo die Seltenen Erden aus der Erde kratzen.

Matthias: Die Covid-19-Pandemie zeigt ja diese Ungleichheit, die beim Thema Mobilität herrscht nochmal stärker. Wer es sich leisten kann, der bleibt zu Hause. Oder der hat eben genug Geld und fährt mit dem Auto, aber diejenigen, die mit Bus und Bahn fahren müssen, setzen sich ja automatisch einem höheren Risiko aus, zumal wenn die Verkehrsmittel noch überfüllt sind. Wie beurteilst du das und meinst du, dass das Konsequenzen für die Zeit nach Corona hat?

Christoph: Ich befürchte: ja. Ich befürchte, die Corona-Krise wird auch Konsequenzen für den Nahverkehr haben. Wir haben da ja teilweise Einbrüche in der Fahrgastnachfrage von achtzig Prozent. Trotzdem fahren viele Verkehrsbetriebe bei mindestens der Hälfte der Leistung weiter. Obwohl nur noch zwanzig Prozent der Menschen in ihren Bussen und Bahnen sitzen. Das wird leider auch nicht ewig gutgehen.

Matthias: Jetzt haben wir ja vor Kurzem mit Susanna aus Augsburg gesprochen und Augsburg ist ja die erste Stadt in Deutschland, die eine Flatrate für so verschiedenste öffentliche Verkehrsmittel eingeführt hat, eben auch Autos im Rahmen von Carsharing. Ist das denn deiner Meinung ein Modell, was auch andere Städte gut nachmachen könnten und welche Probleme hat das vielleicht auch auf der anderen Seite?

Christoph: Also das finde ich auf jeden Fall sehr, sehr toll die Idee. Das ist ja sowieso immer so eines der großen Versprechen, die der öffentliche Verkehr macht. Wir wollen einfacher und verständlicher und intuitiver werden, da finde ich es absolut richtig ein Flatrate-Modell zu haben und dann auch andere Verkehrsangebote zu machen wie Carsharing oder Mietfahrräder hatten wir ja auch in Augsburg da im Beispiel. Was ich dabei zumindest bemerkenswert finde ist, wen wir damit erreichen.

Also ich vermute damit werden Menschen mit mittleren bis hohen sozioökonomischen Status angesprochen und auch erreicht, denen das Thema Umwelt und Verkehrswende wichtig ist. Richtig relevant wären meiner Meinung nach die richtig Hardcore-Autofahrenden. Es gibt da ein paar sehr interessante Studien von Stefan Gössling aus Norwegen. Der hat mal dargestellt, dass ein Großteil der CO₂-Emissionen eigentlich von einer Minderheit der Menschen verursacht werden. Und das sind dann in der Regel so die Menschen mit ganz hohem Mobilitätsaufwand, mit Job und Haus, die an zwei verschiedenen Orten in Europa stattfinden, die wahrscheinlich noch Vielflieger und Vielfliegerinnen sind. Wahrscheinlich müsste man eher an diese Menschen ran als an die Menschen, die ohnehin schon relativ wenig mit dem Auto unterwegs sind.

Matthias: Es gibt ja eine ganze Reihe von neuen Mobilitäts-Angeboten. Also E-Scooter, Carsharing, Bikesharing, und so. Wie würdest du diese Dinge aus deiner Sicht bewerten?

Christoph: Tatsächlich habe ich da erst letztes Jahr ein kleines Paper zu veröffentlicht. Und zwar konkret zu Ridepooling-Angeboten in Hamburg.

Dabei habe ich rausgefunden, dass in den Ridepooling-Einzugsgebieten, die Personen, die dort leben vergleichsweise relativ jung und relativ selten arm sind.

Und das stützt die Vermutung, die viele in den Verkehrswissenschaften haben, dass neue Angebote zunächst mal in diesen Quartieren ausprobiert werden, wo sie sich ökonomisch lohnen. Was ja auch per se kein Teufelswerk ist. Wenn wir allerdings von der Teilhabe aus argumentieren, wäre die Frage: Wo sind denn Gebiete, wo solche Angebote gebraucht werden? Und die sind nicht im Innenstadtbereich, wo du schon zwei oder drei U-Bahn-Linien hast, sondern die sind in der Peripherie.

Matthias: Jetzt sind so Bedarfe und Hürden an Mobilität, die können ja sehr unterschiedlich sein. Also es betrifft ja nicht nur finanzielle Unterschiede, sondern beispielsweise auch Leute, die durch ihre Behinderung in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind. Was bedeutet denn eine gerechte Teilhabe an Mobilität hier?

Christoph: Da sind wir sehr weit. Also, mit der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes wurde festgeschrieben, dass alle Zugänge zum öffentlichen Verkehrsnetz barrierefrei ausgebaut sein müssen. Da sind wir noch nicht ganz. Aber das Bewusstsein ist auf jeden Fall da. Und die Verbesserung, die sehe ich jeden Tag in meinem Verkehrsalltag. Selbst im größeren Speckgürtel der Metropolregion Hamburg, in dem ich öfter mal unterwegs bin, siehst du bei jeder neu gebauten oder überarbeiteten Bushaltestelle einen taktilen Leitstreifen und das Bord so entsprechend gebaut ist, dass Menschen mit Sehbehinderung da einsteigen können. Und dass auch Menschen im Rollstuhl in den Niederflerbus einsteigen könnten, der kommt. Also, da sind wir auf einem guten Weg.

Matthias: Da sind wir sehr weit hast du gesagt. Was wünschst du dir denn noch, also wie stellst du dir den Verkehr vielleicht in 50 Jahren vor?

Christoph: Oh, den Verkehr in fünfzig Jahren – wie ich ihn mir vorstelle. Etwas langsamer zumindest in der Stadt. Ich sehe überhaupt nicht die Notwendigkeit, mit schweren Autos mit fünfzig Stundenkilometern durch eng bebaute Straßenzüge zu fahren. Dann: Sehr viel weniger auf den Privatbesitz ausgerichtet, sondern vielmehr auf das Teilen, das uns nicht nur davon befreit, große Summen aufbringen zu müssen, um ein Auto zu kaufen, sondern auch wirklich in den Städten physisch entlastet.

Und wenn man sich das vorstellt, welche Fläche allein durch stehende Fahrzeuge in Anspruch genommen wird und was wir mit dieser Fläche machen könnten.

Matthias: Ich danke dir für das Gespräch, Christoph. Und sage tschüss.

Christoph: Sehr gerne! Tschüss, Matthias

Matthias: Dass ein Mobilitätsforscher sich wünscht, dass alles etwas langsamer geht, hätte ich nicht erwartet. Wahnsinn, wie viele Aspekte in das Thema reinspielen.

Dabei hängen ökologische und soziale Aspekte oft sehr stark zusammen.

Es macht auch einen Unterschied, aus welcher Perspektive bzw. in welchem Lebensabschnitt man sich mit Mobilität beschäftigt. Für eine Familie, die auf dem Land lebt, ist ein Auto oft notwendig. Mitten in der Stadt reicht vielleicht ein Lastenrad. Außerdem sind viele Familien mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln unterwegs: Zu Fuß das Kind in die Kita begleiten, mit dem Bus zur Arbeit, den Einkauf mit dem Auto erledigen. Trotzdem wird der Ausbau von verschiedenen Verkehrsformen in den Kommunen oft getrennt voneinander geplant.

Mobilität ist mehr als nur von A nach B zu kommen und unverzichtbar für unser Leben. Mehr Mobilität bei weniger Verkehr ist ein spannendes Motto. Viele neue Konzepte wie Flatrates in Städten, Ridepooling oder E-Autos sind keine Allheilmittel, sondern schaffen immer nur in ganz bestimmten Bereichen eine Verbesserung. Susanna hat aber auch gezeigt, dass es trotzdem Sinn machen kann, zu hinterfragen, wie man sich im Alltag fortbewegt.

Wenn ihr noch mehr wissen wollt: Schaut doch gerne mal bei der Bundeszentrale für politische Bildung vorbei – unter bbp.de/wasunsbetrifft.

Und auch wir wollen dazulernen: Wenn ihr Feedback oder Fragen zur Folge habt, schreibt uns an wasunsbetrifft@bpb.de – wir freuen uns auf eure Nachrichten!

Matthias: Das war's auch schon für heute. Ich hoffe, euch hat unsere Folge zum Thema Mobilität gefallen. Danke an Susanna Müller-Tischmacher und Christoph Aberle. Danke auch an Lea Schrenk, die für uns in Augsburg war, an Lena Heib, Marie-Theres Gröne, Christoph Rasemann und Veronika Däges, die als Redaktionsteam diese Folge ermöglicht haben. Vielen Dank auch an Mareike Bier und André Nagel. Ich bin Matthias Köberlein und sage Tschüss, bis zum nächsten Mal.