

Wo bleibt eigentlich die Mobilitätspolitik?

Eine kritische Auseinandersetzung mit Defiziten und Chancen der deutschen Politik und Forschung zu Verkehr und Mobilität

Die Digitalisierung des Alltags und der Produktion, der demografische Wandel, neue gesellschaftliche Werte oder Klima- und Ressourcenpolitik sind nur einige der großen sozialen Herausforderungen, denen sich die deutsche Verkehrspolitik und -forschung bislang nur ungenügend stellen. In der Wissenschaft vollzieht sich gegenwärtig der Übergang von einer überwiegend ingenieurwissenschaftlich und ökonomisch geprägten Verkehrsfor- schung hin zu einer transdisziplinären Mobilitätsforschung, wenn auch langsam und bislang noch ohne eine angemessene Institutionalisierung von Forschungskapazitäten. In der Politik dagegen ist der Übergang von einer infrastruktur- und technologiegetriebenen Verkehrs- hin zu einer innovativen, umfassenden Mobilitätspolitik noch nicht erkennbar. Grundlegend für den nötigen Wandel hin zu einer innovativen Mobilitätspolitik und -forschung sind ein Verständnis von Mobilität als Querschnittsthema der Politik, eine neue Mobilitätsforschungsinitiative zur Schaffung adäquater Wissensgrundlagen, die Formulierung einer Mobilitätsstrategie sowie die Bereitschaft, Neues in Experimenten zu wagen und umzusetzen.

1 Rahmenbedingungen und Herausforderungen im Politikfeld Mobilität

Aktuell unterliegen gesellschaftliche Strukturen umfassenden und teils sehr dynamischen Veränderungen und Umbrüchen, die erheblichen Einfluss auf die raumzeitliche Organisation des Verkehrsgeschehens haben und weitreichende Folgen für Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nach sich ziehen können. Wichtigster Treiber hinter diesen sich beschleunigenden Veränderungen ist wohl die zunehmende Digitalisierung des Alltags und der Ökonomie. Neben der zunehmenden Verbreitung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien sowie neuer Verkehrstechnologien erklärt sich daraus auch die wachsende Popularität neuer Mobilitätsdienstleistungen, wie z. B. Car-, Bike-sharing oder Mitfahrdiensten, welche ohne die Nutzung mobiler Kommunikationsmedien nicht in der heutigen Form denkbar wären.

Aber auch ein gesellschaftlicher Wertewandel ist kaum noch zu übersehen, der in die voranschreitende Pluralisierung von Lebens- und Mobilitätsstilen eingebettet ist. Junge Erwachsene in Städten entwickeln im Vergleich zu früheren Generationen (Sachs

1984) ein deutlich pragmatischeres Verhältnis zum Automobil (Kuhnimhof et al. 2012). Das Leitprinzip „Nutzen statt Besitzen“, das bis vor einigen Jahren fast ausschließlich von einer kleinen, ökologisch engagierten Bevölkerungsgruppe vertreten wurde, erreicht hinsichtlich der Pkw-Nutzung zunehmend breitere Bevölkerungsschichten.

Der demografische Wandel verändert zugleich unsere Sozialstruktur. Wir werden weniger, bunter und älter, so dass spezifische Mobilitätslösungen notwendig scheinen (Haustein et al. 2013). Die Aufrechterhaltung der Grundversorgung in dünn besiedelten Regionen (vgl. Muschwitz 2015 in diesem Band) oder die Gestaltung von spezifischen Angeboten für ältere Menschen (Kasper 2007) sind nur zwei zentrale Aufgaben in diesem Bereich.

Neben der natürlichen Bevölkerungsentwicklung verändert sich auch die räumliche Verteilung. Nach Jahrzehnten der Suburbanisierung wird dieser Prozess ergänzt von Tendenzen der Reurbanisierung, die etwa für den Öffentlichen Nahverkehr in wachsenden Metropolen wie Hamburg oder Frankfurt am Main neue Chancen und Herausforderungen mit sich bringen (BMVBS 2012).

Annika Busch-Geertsema
Thomas Klinger
Martin Lanzendorf

Dipl.-Geogr.

Annika Busch-Geertsema arbeitet seit 2010 in der Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung am Institut für Humangeografie der Goethe-Universität Frankfurt. Sie beschäftigt sich u. a. mit Veränderungen von Mobilitätsverhalten in der Längsschnittperspektive, der Schnittstelle zwischen Psychologie und Geografie in der Mobilitätsforschung, den Entwicklungen im Radverkehr und mit deutscher Verkehrspolitik. busch-geertsema@geo.uni-frankfurt.de

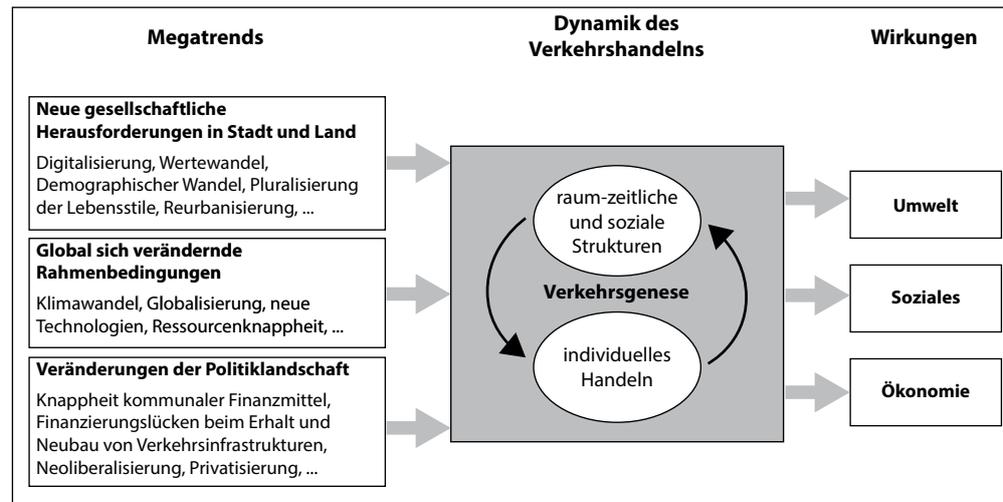
Dipl.-Geogr. Thomas Klinger

ist seit 2009 Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der AG Mobilitätsforschung am Institut für Humangeografie der Goethe-Universität Frankfurt am Main. Seine Forschungsinteressen beziehen sich auf das Wechselspiel objektiver und subjektiver Einflussfaktoren des individuellen Mobilitätsverhaltens sowie auf die Interdependenzen von Wohn- und Alltagsmobilität. klinger@geo.uni-frankfurt.de

Prof. Dr. Martin Lanzendorf

ist seit 2008 Professor für Mobilitätsforschung am Institut für Humangeografie der Goethe-Universität Frankfurt a.M. Seine Forschungsschwerpunkte sind: Erklärungen zur Veränderung des Verkehrshandelns im Längsschnitt, Siedlungsstrukturen und Mobilität sowie Evaluation von Mobilitätsmanagement. lanzendorf@geo.uni-frankfurt.de

Institut für Humangeografie
Goethe-Universität
Frankfurt a.M.

Dynamik des Verkehrshandelns

Quelle: eigene Darstellung

Auch globale Umweltveränderungen und die Knappheit fossiler Ressourcen verändern die Rahmenbedingungen deutscher Verkehrspolitik. Die Folgen des Klimawandels, dessen anthropogene Ursachen wissenschaftlich nachgewiesen sind (IPCC 2014), werden zunehmend spürbar und erhöhen den politischen Druck, die drei Prinzipien nachhaltiger Verkehrsplanung im Sinne einer Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehrsleistungen zukünftig ernster zu nehmen. Auch wenn die Endlichkeit fossiler Ressourcen – auf denen das heutige Verkehrssystem quasi alleine basiert – durch das Aufkommen von riskanten und umweltpolitisch fragwürdigen Fördermethoden wie dem Fracking noch herausgezögert wird, so ist es dennoch unausweichlich, dass wir in den nächsten Jahren „Peak Oil“, also das globale Erdölfördermaximum, erreichen werden, wenn wir es nicht schon erreicht haben (Schindler/Held 2009). Trotz dieser erwarteten Einschränkungen nimmt der Verkehrsaufwand weltweit weiterhin zu. Dazu tragen auch die vergleichsweise niedrigen Raumüberwindungskosten im globalen Verkehrsmarkt bei, so dass gerade im Bereich des Güterverkehrs auch Transporte, die unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten unsinnig sind, ökonomisch lohnenswert erscheinen.

Wie und von wem werden also politische Entscheidungen angestoßen und organisiert? Verkehrspolitik verfolgt in der Regel

zugleich mehrere miteinander konkurrierende Ziele – z. B. als Technologie fördernde Industriepolitik oder als Klimaschutzpolitik –, deren Widersprüchlichkeit thematisiert und abgebaut werden muss. Auch vollzieht sich Politik immer seltener als linearer Prozess, bei dem eine Regierung gemäß dem Wählerwillen Entscheidungen trifft, die von der nachgeordneten Verwaltung umgesetzt werden. Stattdessen wird in komplexen Governance-Prozessen eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Akteuren einbezogen (Bandelow et al. 2015). Darüber hinaus sind auch im offiziellen, parlamentarischen Politikbetrieb neue Parteien und Koalitionen mit jeweils eigenen Zielen anzutreffen. So ist gerade mit Spannung zu verfolgen, wie sich die Landesverkehrspolitik in Baden-Württemberg und Hessen unter grüner Federführung ausgestaltet. Gerade in Baden-Württemberg zeigt sich die grüne Handschrift bereits im veränderten Zuschnitt des Verkehrsministeriums, in der Schaffung von Abteilungen und Referaten zu Themen wie Nachhaltiger Mobilität oder Rad- und Fußverkehr, kommunalen Verkehrskonzepten und Bürgerbeteiligungsverfahren sowie in der Umschichtung von Mitteln des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zugunsten des Umweltverbundes. Ob Baden-Württemberg dagegen künftig als „Pionierland für nachhaltige Mobilität“ (MVI 2012, S. 3) bezeichnet werden kann, wird sich erst in einigen Jahren zeigen.

Mit Blick auf die genannten Probleme, mit denen die Organisation von Verkehr und Mobilität in den kommenden Jahren zwangsläufig konfrontiert sein wird, drängt sich der Eindruck auf, dass diese Herausforderungen von der Verkehrspolitik nur zaghafte und mitunter unzureichend aufgegriffen werden. Die meisten der skizzierten Phänomene sind alles andere als neu. Welche Strukturen des politischen Systems stehen also ihrer zügigen Bearbeitung entgegen? Viele Politikerinnen und Politiker möchten offenbar den Umgang mit den teilweise unbequemen Wahrheiten so erträglich wie möglich gestalten. In diesem Zusammenhang sind etwa die bewusste und unbewusste Verdrängung und Verzögerung relevanter Diskussionen, die unverhältnismäßige Betonung positiver Teilaspekte oder die Beschränkung auf Absichtserklärungen zu nennen. Um die geschilderten Defizite besser verstehen und letztlich beheben zu können, ist deshalb zunächst eine Auseinandersetzung mit den Themen aktueller Verkehrs- und Mobilitätsforschung hilfreich.

2 Transdisziplinäre Mobilitätsforschung: Ausrichtung und Themen

Ein Paradigmenwechsel wie er in der Verkehrspolitik noch aussteht, d. h. eine Ergänzung von ökonomischen und technologischen Perspektiven und Zielen um ganzheitliche Konzepte, zeigt sich in der Wissenschaft bereits seit den 1990er Jahren. Die traditionelle Verkehrsforschung befasste sich aus angebotsorientierter Perspektive vorrangig mit der Bereitstellung von infrastrukturellen Kapazitäten und der entsprechenden Lenkung der Verkehrsnachfrage, wobei ein besonderes Augenmerk auf dem Autoverkehr lag. Als Leitdisziplinen galten dabei lange Zeit die Ingenieurs- und Wirtschaftswissenschaften. Die inzwischen veränderte Terminologie von der Verkehrs- zur Mobilitätsforschung, steht für erweiterte Forschungsinhalte und die Zunahme sozialwissenschaftlicher Disziplinen und Methoden. Der Fokus liegt dabei auf dem alltäglichen Mobilitätsverhalten und den ihm vorgelagerten Bedürfnissen, Motivationen und Handlungsoptionen. Es stehen also nicht mehr die realisierten Verkehrsmengen im Vordergrund, sondern individuelle Entscheidungsprozesse, die weiterhin

auch hinsichtlich ihrer Wechselwirkungen mit raum- und infrastrukturellen, aber auch politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen verstanden und analysiert werden (Busch-Geertsema et al. 2015). Die zentralen Themen der Mobilitätsforschung lassen sich dabei zunächst in theoriegestützte Grundlagenforschung sowie in gegenstands- und anwendungsorientierte Forschung untergliedern, die im Folgenden auszugsweise und sicher nicht umfänglich skizziert werden.

2.1 Themen der theoriegestützten Grundlagenforschung

Die Mobilitätsverhaltensforschung hat in hohem Maße vom Import psychologischer und soziologischer Handlungs- und Verhaltenstheorien profitiert. So hat etwa die Theorie des geplanten Verhaltens (Ajzen 1991) in zahlreichen vor allem psychologischen Studien zur Mobilitätsforschung Anwendung gefunden (für eine Übersicht siehe Haustein/Hunecke 2013). Eine verwandte Forschungsperspektive geht der Frage nach, inwieweit Mobilitätsverhalten bewusst und intentional vollzogen wird oder aber von Routinen und Automatismen durchzogen ist (Verplanken et al. 2008; Klöckner/Verplanken 2013). Auch geografische Arbeiten haben die automatisierte Wiederholung bestimmter Verhaltensweisen aufgegriffen und in das Konzept der Mobilitätsbiografien integriert (Lanzendorf 2003; Scheiner 2007). Alltägliches Mobilitätsverhalten verläuft folglich über lange Zeiträume hinweg routinisiert. Kommt es allerdings zu Schlüsselereignissen, wie z. B. der Geburt eines Kindes oder dem Start ins Berufsleben, werden eingeübte Routinen überprüft und ggf. angepasst. Auch die während einer Lebensphase gleichbleibenden Rahmenbedingungen, etwa in der Kindheit und Jugend, können als Sozialisationsprozesse zur Ausbildung und Stabilisierung bestimmter Mobilitätsmuster beitragen (Baslington 2008).

Sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung betrachtet neben individuellen Entscheidungsprozessen auch die soziale Differenzierung mobilitätsbezogener Einstellungen und Verhaltensweisen. So wie der Lebensstil neben der statusbezogenen Differenzierung auch Werte- und Identitätsbezüge berücksichtigt, hat sich dies auch in der Mobilitätsstilforschung etabliert. Dabei

werden Personen hinsichtlich ihres Mobilitätsverhaltens und ihrer diesbezüglichen Einstellungen in vergleichsweise homogene Gruppen eingeteilt (Götz et al. 2003; Hunecke 2000). Es wird deutlich, dass die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels auf sehr unterschiedlichen Einstellungsmustern basieren kann und die entsprechenden Mobilitätsstilgruppen ggf. völlig unterschiedliche Bedürfnisse und Anforderungen an ein Mobilitätsangebot aufweisen. Das Spektrum reicht dabei von eher pragmatischen Zugängen, z. B. in Form von rationalen Kosten-Nutzen-Abwägungen, bis hin zu in hohem Maße emotionalen und symbolisch aufgeladenen Bindungen zu bestimmten Mobilitätsformen, wenn etwa der Sportwagen nicht aufgrund seiner Funktionalität, sondern (auch) als Statussymbol angeschafft wird.

Die Konzentration auf subjektive Entscheidungsprozesse kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch strukturelle Rahmenbedingungen die individuellen Handlungsspielräume in wesentlichem Maß (mit-)bestimmen. Dabei können sowohl raum- und siedlungsstrukturelle Gegebenheiten als auch sozioökonomische Strukturen und gesellschaftliche Normen und Konventionen eine Rolle spielen. Integrative Forschungskonzepte sowie inter- und transdisziplinäre Herangehensweisen können helfen, diese gegenseitige Durchdringung von individuellen Handlungen und strukturellen Bezügen zu verstehen. Gefragt sind hier sowohl ingenieurs-, planungs- und wirtschaftswissenschaftliche Perspektiven, mit ihrem Blick auf Siedlungsstrukturen und Verkehrssysteme bzw. das volkswirtschaftliche Verhältnis von Nutzen und Kosten, als auch die Sozialwissenschaften mit ihrem vertieften Verständnis für individuelle Entscheidungsprozesse. Insbesondere die angelsächsische Mobilitäts- und Verkehrsforschung fordert derzeit die integrative und holistische Konzeptualisierung von Mobilität und Verkehr (Curl/Davison 2014; Ferreira et al. 2014). Bestehende Grabenkämpfe zwischen ingenieurwissenschaftlicher Verkehrsforschung und sozialwissenschaftlicher Mobilitätsforschung (Kutter 2010; Scheiner 2013), sollten einem disziplinübergreifenden Dialog nicht entgegenstehen. Zahlreiche aktuelle Konzepte und Theorien spiegeln diesen integrativen Ansatz bereits wider. So führt etwa das im Kontext

sozial-ökologischer Forschung entstandene Konzept städtischer Mobilitätskulturen (Götz/Deffner 2009; Klinger et al. 2013) objektive Gegebenheiten wie Siedlungs- und Infrastrukturen mit den kollektiven Lebensstilmustern und Mobilitätsorientierungen der Einwohnerinnen und Einwohner einer Stadt zusammen.

Auch mit Blick auf die methodischen Grundlagen einer zeitgemäßen Mobilitätsforschung ist eine Integration von Ansätzen zu verzeichnen, die zuvor eher marginalisiert wurden. Besonders qualitative Studien können hier gegenüber standardisierten Erhebungen mehr Informationen generieren, etwa hinsichtlich der Art und Weise, mit der Mobilität und Fortbewegung Sinn und Bedeutung zugeschrieben werden (z. B. Deffner 2009, Franke 2001, Heine et al. 2001, Wilde 2014). Künftig sollte ein besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, wie quantitative und qualitative Ansätze stärker aufeinander bezogen und in gemeinsamen Projekten miteinander kombiniert werden können.

Nichtsdestotrotz sieht sich auch die quantitative Mobilitätsforschung mit neuen Entwicklungen und Herausforderungen konfrontiert. Es besteht Konsens darüber, dass Querschnitterhebungen nicht ausreichen, um Dynamiken und Brüche des Mobilitätsverhaltens angemessen abbilden zu können (Krizek 2000), weshalb die längsschnittbasierte Erfassung des Mobilitätsverhaltens deutlich ausgebaut werden sollte. Des Weiteren eröffnen sich als Folge von deutlich erhöhten Prozessorleistungen und Speicherkapazitäten komplexere Analyse- und Modellierungsmöglichkeiten wie etwa im Bereich der Multi-Agenten-Simulation (Ciari et al. 2014). Auch mit der weltweiten Vernetzung und Verknüpfung unterschiedlichster Datensätze ergeben sich neue Chancen und Herausforderungen für die quantitative Mobilitätsforschung. Während einerseits im Zusammenhang mit der Big Data-Diskussion die Nutzungs- und Erklärungspotenziale von Methoden wie GPS-Tracking, Web-Scraping und Open-Data-Projekten bei weitem noch nicht ausgeschöpft sind, stellen sich weiterhin drängende Fragen hinsichtlich der Qualität der Daten und des Datenschutzes.

Um außerdem zu verstehen, warum verkehrspolitische Akteure bestimmte gesellschaftliche Entwicklungen und wissenschaftliche Erkenntnisse häufig nur zaghaft und verzögert aufgreifen (vgl. Abschnitt 1), ist weiterhin eine vertiefte Analyse der entsprechenden politischen Prozesse und Akteursnetzwerke notwendig. Ausschlaggebend sind dabei die Besonderheiten des Politikfeldes „Mobilität und Verkehr“ im Vergleich zu anderen politischen Aufgaben (Bandelow et al. 2015; Meyer 2015). So weisen Vertreterinnen und Vertreter der politikwissenschaftlichen Forschungsarbeiten darauf hin, dass die Verkehrspolitik für den Parteienwettbewerb eine untergeordnete Rolle spiele und daher kaum durch wert- und ideologiebezogene Debatten vorstrukturiert werde. Stattdessen würden verkehrspolitische Entscheidungen besonders häufig durch die Vergabe von wissenschaftlichen Gutachten ausgelagert. Die oft fehlende Vernetzung der hinzugezogenen Expertinnen und Experten sowie die starke Eingebundenheit in die Systeme der horizontalen und vertikalen Gewaltenteilung seien weitere Herausforderungen für die verkehrspolitische Entscheidungsfindung (Bandelow/Kundolf 2011). Entsprechend gewinnt die Analyse der Struktur und Veränderung von relevanten Akteursnetzwerken an Bedeutung (Dörny/Decoville 2013). Gleichzeitig können politische Entscheidungs- und Verwaltungsstrukturen bemerkenswert starke Beharrungstendenzen und Pfadabhängigkeiten aufweisen (Low/Astle 2009), die es ebenfalls besser zu verstehen gilt.

2.2 Themen der gegenstands- und anwendungsorientierten Forschung

Neue Forschungsthemen und insgesamt eine hohe Dynamik kennzeichnen aktuell die gegenstandsbezogene und angewandte Forschung zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen. So rückt die lange vernachlässigte Nahmobilität immer häufiger in den Fokus aktueller Studien. Dies betrifft etwa die Typologisierung des Radfahrens und Zu-Fuß-Gehens in der Stadt (Deffner 2009), den derzeitigen Fahrradboom in deutschen Metropolen (Lanzendorf/ Busch-Geertsema 2014), den Erfolg von Pedelecs (UBA 2014a) und Leihradsystemen (Monheim et al. 2011) oder die Einführung von Shared Space-Konzepten in deutschen Städten (Gerlach/Ortlepp/Voss 2009). Die wissenschaftliche

Betrachtung des Fußverkehrs ist dagegen immer noch stark ausbaufähig.

Hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung finden multimodale, d. h. verkehrsmittelübergreifende Verhaltensweisen verstärktes Interesse in der Forschungslandschaft. Bei jungen Erwachsenen in urbanen Räumen ist eine rückläufige Autoorientierung festzustellen. Dies geht einher mit einer situativ wechselnden Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (Kuhnimhof et al. 2012). Dabei kann die sporadische Nutzung des Autos, z. B. unter Rückgriff auf Carsharing-Angebote, von Bedeutung sein. Das starke Wachstum dieser Angebote sowie von weiteren Mobilitätsdienstleistungen wie Mitnahmediensystemen (z. B. flinc) oder mobilen Apps zur spontanen Buchung (z. B. mytaxi, E-ticketing) und Kombination von Verkehrsmitteln (z. B. moovel, Qixxit), gibt der multimodalen Ausgestaltung des Verkehrssystems angebotsseitig weitere Impulse, die überwiegend aus der Privatwirtschaft kommen. Neben diesen strukturellen Veränderungen betrachtet die wissenschaftliche Begleitforschung die Auswirkungen konkreter Interventionsmaßnahmen hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens. Von Interesse sind hierbei oft Maßnahmen des kommunalen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements (Stiewe/Reutter 2012). Um relevante Zielgruppen für derartige Programme zu identifizieren, ist es außerdem wichtig, das Mobilitätsverhalten von einzelnen Bevölkerungsgruppen besser zu verstehen. Hierzu zählen etwa Heranwachsende (Schönduwe/Bock/Deibel 2012), ältere Menschen (Kasper 2007), Familien (Herget 2013), Frauen und Männer im Vergleich (Scheiner 2014) sowie Menschen mit hochmobilen und multilokalen Lebensweisen (Schönduwe 2015 in diesem Band; Reuschke 2010).

Auch klassische Themen wie die Wechselwirkungen zwischen Siedlungs- und Verkehrsstrukturen bilden den Rahmen für innovative Forschungsprojekte. So ist etwa die Frage, inwieweit das Mobilitätsverhalten von siedlungsstrukturellen Gegebenheiten vorbestimmt wird oder aber umgekehrt sich Personen im Zuge der Wohnortwahl in diejenigen Raumkategorien, die ihren Verkehrsmittelpräferenzen am ehesten entsprechen, im Sinne einer „residential self-selection“ quasi selbst einsortieren, Ge-

genstand einer äußerst lebendigen Debatte (Cao/ Mokhtarian/ Handy 2009).

Auch die Entwicklung und Verbreitung neuer Verkehrstechnologien (z. B. Elektromobilität, Fahrerassistenzsysteme, Autonomes Fahren, Informations- und Kommunikationstechnologien) geben nach wie vor Anlass für wissenschaftliche Kontroversen (Canzler/Knie 2009; Fraedrich/Lenz 2014; Lenz 2011). Neben der ingenieurwissenschaftlichen Konstruktion und Weiterentwicklung solcher Technologien steht aus sozialwissenschaftlicher Sicht vor allem deren Nutzungs- und Veränderungspotenzial sowie der Abgleich mit den Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Mittelpunkt der Betrachtung.

Viele der geschilderten Forschungsaufgaben sind nur mit inter- und transdisziplinären Perspektiven sinnvoll zu bearbeiten, etwa wenn komplexe quantitative Modellierungserfordernisse mit sozialwissenschaftlicher Theoriebildung verknüpft werden sollen. Auch wenn es selbstverständlich sein sollte, müssen sich Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler viel mehr als bisher langfristig und ernsthaft mit zunächst fremden Sicht- und Herangehensweisen auseinandersetzen und die eigenen Positionen in Frage stellen. Derartige Prozesse können anstrengend und aufreibend sein und daher von professioneller Moderation und Mediation profitieren. Im aktuellen Wissenschaftsbetrieb sind Karrierewege und Publikationspraktiken immer noch überwiegend disziplinär organisiert, so dass das von der Sache zu begrüßende Publizieren in fachfremden oder interdisziplinär ausgerichteten Zeitschriften für das berufliche Fortkommen nicht unbedingt hilfreich ist. Erschwert werden entsprechende Vorhaben außerdem durch die zunehmende Abhängigkeit von Drittmitteln, deren Vergabe nur selten interdisziplinär ausgerichtet ist.

Die Umsetzung eines inhaltlich konsistenten und dauerhaft ausgerichteten Forschungsprogramms scheitert zudem häufig daran, dass Forschungsthemen immer häufiger angelehnt an tagespolitische Trends ausgewählt werden. Bestes Beispiel hierfür ist die kurzfristig erfolgte und konzeptionell nur unzureichend hinterlegte Konzentration von Forschungsgeldern auf den Bereich der Elektromobilität. Für deren an-

wendungsorientierte Grundlagenforschung und experimentelle Entwicklung von technischen Lösungen wurden bis Mitte 2011 Projekte im Umfang von über einer Milliarde Euro bewilligt (Deutscher Bundestag 2011, S. 4), um Deutschland als „Leitmarkt für Elektromobilität“ zu entwickeln und somit „die Führungsrolle der Wissenschaft sowie der Automobil- und Zulieferindustrie zu behaupten“ und „im internationalen Wettbewerb zu bestehen“ (Die Bundesregierung 2009, S. 46).

3 Verkehrspolitik und deren Verwaltung: Defizite aus Sicht der Mobilitätsforschung

Das erwähnte kurzfristige und flüchtige Interesse politischer Akteure an Ergebnissen aktueller Mobilitätsforschung ist nicht zuletzt in der Logik politischen Handelns begründet. Verkehrspolitik orientiert sich allzu oft an Wahlerfolg und Legislaturperioden, was zwangsläufig zu einer gewissen Kurzsichtigkeit und einer Präferenz von schnellen Lösungen führt. Folgerichtig werden statt der tatsächlichen Ursachen häufig lediglich die Symptome bearbeitet. Insbesondere populäre, greifbare und sichtbare Maßnahmen wie der Bau neuer Infrastruktur oder die Entwicklung von Verkehrstechnologien gelten als Erfolg, wohingegen tatsächliche und dauerhafte Veränderungen nur selten von der Politik selbst angestoßen werden. So drückt die starke Infrastrukturorientierung der deutschen Verkehrspolitik eine Haltung aus, die ausschließlich in gewohnten Bahnen denkt und einen Systemwechsel, der auf einer flächenhaften und zielstrebigem Vermeidung und Verlagerung von Verkehr basiert, gar nicht in Betracht zieht. Stattdessen setzt man einseitig auf die Absenkung von Raumwiderständen und die Erweiterung von infrastrukturellen Kapazitäten, insbesondere im Bereich des Straßenbaus. Auch wenn derartige Maßnahmen im Einzelfall sinnvoll sein mögen, führen sie in der Summe zu einem sich selbst verstärkenden Zirkelschluss von Straßenbau, entfernungsintensiven Lebens- und Wirtschaftsweisen sowie einer erneuten Infrastrukturüberlastung und Stauproblematik (Kagermeier 2011: 1053). Begleitet wird diese bauliche und planerische Fixierung durch entsprechende Denk- und Entscheidungsstrukturen. Man gewinnt den Ein-

druck, dass unabhängig von der konkreten Problemstellung, der Bau neuer Infrastruktur immer die zuerst und häufig die einzige in Erwägung gezogene Lösung darstellt. Unweigerlich kommt einem dabei das Bild vom Hammer, mit dem auch Schrauben eingeschlagen werden, in den Sinn. Dies ist insofern schade, als dass der Schraubenzieher ja bereit liegt, etwa in Form des vielfältigen Instrumentariums des Mobilitätsmanagements.

Die Interaktion zwischen den verschiedenen Hierarchieebenen im politischen System Deutschlands und die damit einhergehende Verfügungs- und Entscheidungsgewalt sind strukturelle Ursachen für diese Verfahrensweisen. Auffällig ist, dass gerade auf kommunaler Ebene innovative und kreative Ideen entwickelt werden, wobei die Städte und Gemeinden für deren Realisierung meist auf die „goldenen Zügel“ der Landes- und Bundespolitik angewiesen sind. Dies umfasst neben der Finanzierung oft auch die Ausgestaltung solcher Projekte wie es etwa deutlich wurde, als das hessische Verkehrsministerium im Jahr 2012 seine Zusage für die versuchsweise Einführung eines nächtlichen Tempolimits von 30 km/h auf innerörtlichen Hauptstraßen in Frankfurt am Main verweigerte (Frankfurter Rundschau 2012). Dieses Beispiel verdeutlicht auch, dass gerade auf der kommunalen Ebene immer wieder mutige, wirklichkeitsnahe und politisch motivierte Entscheidungen getroffen werden, die zeigen, dass Verkehrspolitik nicht grundsätzlich von Technokratie und Expertenmeinungen gekennzeichnet sein muss (Bandelow/Kundolf 2011 und Abschnitt 2).

Interessant ist auch, dass der Mechanismus der „goldenen Zügel“ oft nur selektiv funktioniert. Während Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr sowie nicht-investive Maßnahmen meist von der Kommune selbst gezahlt werden müssen, gilt das nicht für die Stadtautobahn oder die Bundesstraße im Stadtgebiet, obwohl auch hier vorrangig lokale Verkehre abgewickelt werden. Besonders augenfällig wird diese Fehlstellung des politischen Systems mit Blick auf prestigeträchtige Großprojekte wie Regionalflughäfen oder unterirdische Bahnhöfe. Folgerichtig wird die finanzielle Unterstützung für andere kommunale Projekte verweigert, häufig unter Verweis auf die Kompetenz

und die Handlungserfordernisse vor Ort, wobei ignoriert wird, dass die übergeordneten Ebenen hierbei Impulsgeber sein und wichtige Koordinierungsaufgaben übernehmen könnten und sollten. Diese Argumentation dient Bund und Ländern etwa dazu, keine Verantwortung für die kommunale Radverkehrsförderung übernehmen zu müssen, wohingegen dies im Bereich der Technologieförderung, etwa für die ebenfalls nähräumlich ausgeprägte Elektromobilität, nicht zu gelten scheint.

Die Förder- und Finanzierungspolitik ist weiterhin vor allem deshalb problematisch, weil sie für bestimmte Investitionsbereiche, wie den Bau von Straßen- und Bahninfrastruktur, auf standardisierte Bewertungsverfahren zurückgreifen kann, während für Maßnahmen der Rad- und Fußförderung oder des Mobilitätsmanagements mühsame und wenig verbindliche Einzelfallentscheidungen ausgehandelt und auf einen bürokratischen Weg gebracht werden müssen. Es ist somit deutlich aufwändiger und deshalb vielleicht auch unbeliebter, die zuletzt genannten Maßnahmen überhaupt durchzuführen. Diese volkswirtschaftlichen Bewertungsverfahren zeigen, wie pfadabhängig und träge verkehrspolitische Entscheidungsprozesse sind (Meyer 2015), was dazu führt, dass Politik und Verwaltung aktuelle Themen nicht aufgreifen und überholt werden von sich zunehmend beschleunigenden gesellschaftlichen Entwicklungen, wie z. B. dem Trend zur Multimodalität. Die impulsgebenden und vor allem lenkenden Akteure dieses Wandels



One-Way-Carsharing

Foto: Daimler

von Mobilitätssystemen sind nicht staatlicher Natur. Der Markt wird von verschiedenen Akteuren wie etwa Tochterfirmen großer Automobilkonzerne (z. B. car2go, drivenow), kleinen Start-up-Unternehmen (z. B. flinc), aber auch Wohnungsbau- und Energieversorgungsunternehmen (z. B. ABGnova und Mainova als Mehrheitsteilhaber des Carsharing-Anbieters book'n'drive) beherrscht, deren Grundlage nicht etwa eine zu leistende Daseinsvorsorge, sondern vielmehr betriebswirtschaftliche Berechnungen sind.

Die ungleiche Behandlung der einzelnen Verkehrsmittel, die die einzelnen Verkehrsträger separat betrachtet, wird dem System- und Querschnittscharakter von Mobilität nicht gerecht. Inzwischen führen zahlreiche Hybridformen wie Carsharing oder Mitnahmedienste dazu, dass tradierte Grenzen wie etwa die zwischen öffentlichen und privaten Verkehren zunehmend verblasen, so dass die verkehrsmittelspezifische Trennung nicht mehr zeitgemäß ist. Die institutionelle Verankerung von Verkehrspolitik in Deutschland spiegelt allerdings nach wie vor die separate Betrachtungsweise wider. Die Verteilung der Zuständigkeit auf verschiedene Ministerien hat zur Folge, dass ressortübergreifende Handlungserfordernisse nicht oder oft zu spät erkannt werden. Es ist daher offensichtlich, dass der Verwaltungszuschnitt auch die inhaltliche Ausrichtung von Verkehrspolitik beeinflusst und die Eigeninteressen der einzelnen Institutionen und Ressorts einer konsistenten und zielgerichteten Mobilitätspolitik entgegenstehen können. Diese Problematik zeigt sich gerade auch in der Arbeitsweise kommunaler Straßenverkehrsbehörden, die die einzelnen Verkehrsträger weiterhin sehr oft getrennt voneinander betrachtet.

Die geschilderte Einseitigkeit verkehrspolitischer Programme, die sich in der Beibehaltung von nicht zeitgemäßen Regelungen manifestiert, wird durch intransparente Lobby- und Subventionspolitik unter Ausschluss der Öffentlichkeit begünstigt. Pendlerpauschale, Dienstwagenprivileg und das fehlende Tempolimit auf deutschen Autobahnen sind Beispiele, die aus Sicht einer nachhaltigen Mobilitätspolitik nicht sinnvoll sind, weil sie die dominante Stellung der privaten Pkw-Nutzung weiter verfestigen.

Eine nachhaltige, konsistente sowie strategie- und zielorientierte Mobilitätspolitik scheitert demnach allzu häufig an Interessen, die außerhalb des eigentlichen Politikfeldes liegen sowie an dem macht- und parteipolitischen Kalkül der beteiligten Akteure.

4 Mobilität als Gegenstand der Wissenschaftsförderung

Die geschilderte einseitige Ausrichtung der deutschen Verkehrspolitik ist nicht zuletzt deswegen so ärgerlich, weil die entsprechenden wissenschaftlichen Erkenntnisse in einigen Bereichen ja bereits vorliegen. Diese fehlende Integration von Forschungsergebnissen in die Handlungsstrategien der Politik zeigt, dass der Ergebnistransfer verbesserungswürdig ist. Es ist ratsam, dass dabei sowohl die wissenschaftlichen als auch die politischen Akteure ihr Handeln hinterfragen. Offenbar gelingt es uns Mobilitätsforscherinnen und Mobilitätsforschern zu selten, unsere Forschungsergebnisse allgemeinverständlich und umsetzungsorientiert aufzubereiten, der interdisziplinären Fachöffentlichkeit zur Debatte zu stellen und gezielt in die Politik hereinzutragen (Würdemann 2014). Umgekehrt bringen politische Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger nicht immer die nötige Geduld und Bereitschaft auf, um sich mit wissenschaftlichen Handlungsempfehlungen auseinanderzusetzen.

Dass Forschung und Praxis auch gemeinsam an einem Strang ziehen können, zeigt der Rückblick auf die breit angelegte Mobilitätsforschungsinitiative, die Ende der 1990er Jahre vom Bundesforschungsministerium unter dem Titel „Mobilität und Verkehr besser verstehen“ initiiert und koordiniert wurde (Hautzinger et al. 1997). Zu den Verdiensten dieser Initiative gehört es, dass im Gegensatz zu zahlreichen Vorgängerprogrammen nicht die bloße Förderung von Verkehrstechnologie im Vordergrund stand, sondern die Verkehrsvermeidung, die Verbesserung der Effizienz sowie die Reduktion unerwünschter Folgen des Verkehrs. Damit fanden die gesellschaftlichen Bedingungen des Verkehrs und folglich die Sozialwissenschaften Eingang in die Initiative (Knie 2007). Leider hat die Initiative

nach dem Auslaufen der angestoßenen Forschungsprojekte bis heute keine Fortsetzung gefunden. Aufgebaute Kompetenzen wurden nicht weiterentwickelt, Kolleginnen und Kollegen haben sich anderen Forschungsthemen zugewandt oder die Wissenschaft endgültig verlassen. Vorstöße zur Wiederaufnahme der Initiative (Knie et al. 2011, SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag 2012) sind bisher ohne Erfolg geblieben.

Die Forschungsförderung zum Themenfeld Verkehr und Mobilität wird, ähnlich wie jene zu verkehrspolitischen Maßnahmen (Abschnitt 3), durch tagespolitische Trends beeinflusst, wie nicht zuletzt auch das bereits erwähnte Beispiel der Elektromobilität (Abschnitt 2) zeigt. Die Diskussion zum Erhebungsdesign der letzten Auflage der deutschlandweiten Erhebung zum Mobilitätsverhalten „Mobilität in Deutschland 2008“ ist ebenfalls ein Beleg dafür. Das Einfügen neuer Fragen wird hier sinnvollerweise immer kritisch mit dem benötigten Mehraufwand, wie etwa der Länge des Fragebogens, abgewägt. So ist bisher die aus Sicht der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung dringend benötigte Abfrage von mobilitätsbezogenen Einstellungsmustern nicht erfolgt, wohingegen eine Frage zur Helmnutzung von Radfahrerinnen und Radfahrern Eingang in die Erhebung gefunden hat. Die „Helm-Pflicht“-Debatte wird zwar politisch kontrovers diskutiert, ihre Bedeutung für eine langfristig und strategisch angelegten Mobilitätsforschung und -politik ist dagegen doch eher marginal.

Letztlich ist eine wichtige Ursache für die fehlende Kontinuität konsistenter und strategisch ausgerichteter Mobilitätsforschung und die wachsende Abhängigkeit von tagesaktuellen Schwankungen in der fehlenden institutionellen Verankerung der Mobilitätsforschung zu suchen. Im Bereich der außeruniversitären Forschung gibt es neben dem Institut für Verkehrsforschung am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt in Berlin so gut wie keine Institute, die sich disziplinenübergreifend mit Verkehr und Mobilität beschäftigen. Auch an den Hochschulen gibt es nur wenige große Institute, von denen die meisten den Ingenieurs- und Wirtschaftswissenschaften zugeordnet sind. Ohnehin gibt es mit Ausnahme der Fakultät für Verkehrswesen an der TU

Dresden kein Institut, das nicht einer einzelnen traditionellen Fachdisziplin zugeordnet ist. Ähnlich wie auch schon für die Verkehrspolitik und die inhaltliche Ausrichtung der Mobilitätsforschung festgestellt, kann auch die institutionalisierte Verkehrs- und Mobilitätsforschung nicht den gesellschaftlichen Herausforderungen genügen. Darüber hinaus wird mit der Konsolidierung oder Kürzung der Grundausrüstung für Forschung und Lehre ein allgemeines Problem aktueller Wissenschaftsförderung auch im Bereich der Mobilitätsforschung wirksam. Entsprechend ergibt sich eine erhöhte Abhängigkeit von Drittmitteln und damit wiederum von externen und ggf. lobbybezogenen und tagespolitisch beeinflussten Vorgaben. Damit soll nicht in Abrede gestellt werden, dass Drittmittelforschung ihre Berechtigung hat und auch nachhaltig und strategisch ausgerichtet sein kann. Doch soll schon herausgestellt werden, dass universitäre Forschung Freiräume benötigt, um unabhängig von aktuellen Moden übergeordnete Konzepte und Theorien zu entwickeln, die dann wiederum als Inspirationsquelle für empirische und angewandte Projekte dienen können.

Insgesamt ergibt sich also ein heterogenes und von konzeptionellen Brüchen gekennzeichnetes Bild der Wissenschaftsförderung im Bereich „Mobilität und Verkehr“. Vielversprechende Ansätze wie die Mobilitätsforschungsinitiative der späten 1990er Jahre wurden nicht konsequent weitergeführt, sodass ein institutionalisiertes Grundgerüst in der Forschungslandschaft weitgehend fehlt und stattdessen eine kleinteilige, relativ zusammenhangslose und vorwiegend tagespolitischen Trends folgende Projektförderung existiert. Die problemadäquate und systematische Förderung von Mobilitätsforschung ist dabei – auch infolge ministerieller Wechsel von Zuständigkeiten – phasenweise aus dem Blick geraten.

5 Fazit: Handlungserfordernisse

Aus der bisherigen Bestandsaufnahme und Defizitanalyse leiten wir folgende Handlungserfordernisse und Vorschläge zur Etablierung einer innovativen Politik und Forschung zu Verkehr und Mobilität ab.

*Handlungsempfehlung 1:
Mobilität als Querschnittsthema begreifen
und entsprechend handeln*

Eine Weiterentwicklung der Verkehrs- hin zu einer zeitgemäßen Mobilitätspolitik ist unserer Ansicht nach dringend geboten. Darunter verstehen wir, dass die individuellen Motive, Zwänge und Handlungslogiken aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vermehrt in die Gestaltung politischer Programme einbezogen werden und geeignete Maßnahmen zunehmend mit einer kontinuierlichen und proaktiven Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger einhergehen, und zwar derart, dass die beteiligten Personen auf die Gestaltung des Planungsprozesses tatsächlich Einfluss nehmen können. Was geschieht, wenn der Einbezug der Bevölkerung nicht ernst genommen wird, zeigt prototypisch der Konflikt um Stuttgart 21, der letztlich auch aus Sicht der Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger finanziell und politisch kostspieliger wurde als es der Fall gewesen wäre, wenn der Bürgerwille frühzeitig als vollwertige Stimme anerkannt worden wäre.

Angesichts der notwendigen Anpassungen an den Klimawandel und die Endlichkeit fossiler Ressourcen, plädieren wir außerdem für eine klare normative Ausrichtung der Mobilitätspolitik mit einer nachhaltigen Zielrichtung, die entsprechend offen und verlässlich nach außen vertreten wird. Dieses Selbstverständnis besteht für uns in einer Haltung, die sich der spezifischen Bedürfnisse von Privatpersonen und Unternehmen annimmt, aber zugleich auch Verkehr – inklusive der damit verbundenen unerwünschten Nebenwirkungen – reduziert. Insofern steht eine neue Mobilitätspolitik schon in der grundsätzlichen Herangehensweise im Gegensatz zur angebotsorientierten Verkehrspolitik. Der Querschnittscharakter einer neuen Mobilitätspolitik sollte in einer ressort- und ministerienübergreifenden Bündelung von Zuständigkeiten Ausdruck finden, da Mobilität Auswirkungen auf nahezu alle anderen Lebens- und Politikbereiche ausübt. Sie ist Grundlage des Wirtschaftssystems und Arbeitsmarktes, sie kann Menschen verbinden und trennen, sie kann Umwelt ent- und noch häufiger belasten sowie Gesundheit fördern oder einschränken und übernimmt somit vielfach

eine Schlüssel- oder Türöffnerfunktion. Bis dahin ist der intensive Austausch zwischen den Institutionen unabdingbar und sollte intensiviert werden.

Erkenntnisse der Mobilitätsforschung können helfen, zukünftige Herausforderungen zu bewältigen, wenn sie systematisch und konsequent in politische Maßnahmen überführt werden. Mobilitätsmanagement ist dabei eine zentrale infrastrukturunabhängige, verkehrsmittelübergreifende und nachfrageorientierte Handlungsstrategie zur Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Dazu gehört auch die Identifikation von Situationen und Zeitpunkten, die eine politisch motivierte Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens besonders aussichtsreich erscheinen lassen. Beispiele für Maßnahmen, denen ein solches Selbstverständnis zugrunde liegt, sind kommunales Neubürgermarketing, Maßnahmenpakete für junge Familien und verschiedene Bildungsangebote. Auch die bewusste Auseinandersetzung mit und Weiterentwicklung von multimodalen Nachfrage- und Angebotsstrukturen (Abschnitt 1) sollte Kernbestandteil einer Strategie sein, die Mobilität als Querschnittsthema ernst nimmt.

*Handlungsempfehlung 2:
Institutionalisierung der Mobilitäts-
forschung*

Wir sind überzeugt davon, dass eine dauerhafte und verlässliche Institutionalisierung der Mobilitätsforschung an Hochschulen und im außeruniversitären Bereich geboten ist, um einerseits das Mobilitätsgeschehen in seiner ganzen Breite erfassen zu können und andererseits eine kontinuierliche Sicherung und Weitergabe von Ergebnissen an Planung und Politik gewährleisten zu können. Entsprechend sollte der Aufbau entsprechender Forschungszentren bzw. die Weiterentwicklung bestehender Institute alle mit Mobilität und Verkehr befassten Disziplinen berücksichtigen sowie Praxispartner bereits frühzeitig in die Arbeit einbinden. Als Vorbild für eine solche Institutionalisierungsstrategie kann das Konzept der Transport Research Centres aus Großbritannien dienen. So arbeiten in Lancaster (Centre for Mobilities Research), Bristol (Centre for Transport and Society), Leeds (Institute for Transport Studies) und Oxford (Transport Studies Unit) große, in-

terdisziplinär zusammengestellte Teams an zukunftsweisenden Fragen der aktuellen Mobilitäts- und Verkehrsforschung.

*Handlungsempfehlung 3:
Neuaufgabe einer Mobilitätsforschungs-
initiative*

Ergänzend zu ihrer institutionell-organisatorischen Verankerung sollte eine zeitgemäße Mobilitätsforschung auch hinsichtlich ihrer inhaltlichen Ausrichtung erneuert und zukunftssicher gemacht werden. Hierzu ist ein langfristig ausgerichtetes Arbeitsprogramm notwendig, das die kontinuierliche und ganzheitliche Bearbeitung der Themen gewährleistet, die für die Gestaltung von Mobilität und Verkehr, aber auch für die Organisation von Gesellschaft insgesamt zentral sind (Abschnitt 1), – das entsprechende kreative und intellektuelle Potenzial ist ja vorhanden. Ein Blick in die Tagungsprogramme von Nachwuchsforen wie dem interdisziplinären Pegasus-Netzwerk für Mobilitäts- und Verkehrsforschung (www.pegasus-netzwerk.de) oder dem Jungen Forum der Akademie für Raumforschung und Landesplanung (www.arl-net.de/projekte/jufo) macht deutlich, dass die dort behandelten Themen äußerst vielfältig sind und mit kreativen Methoden und zu gleichen Teilen von Frauen und Männern erarbeitet werden. Nach einem solchen Forschungsprofil hat man in den letzten Jahrzehnten meist vergeblich suchen müssen. Daher ist eine engagierte und verantwortungsbewusste Forschungsförderung aufgefördert, die sich hier andeutende Innovationskraft zu erkennen und durch das Aufzeigen von adäquaten Karrierewegen auch langfristig zu erhalten.

*Handlungsempfehlung 4:
Strategische Forschungsförderung*

Forderungen nach einer Ausweitung der Forschungsförderung in Zeiten begrenzter öffentlicher Mittel stehen in Konkurrenz zu anderen gesellschaftlichen Aufgaben und sind nicht ohne weiteres zu erfüllen. Aufgrund der erwähnten Schlüsselfunktion von Mobilität und Verkehr ist diese Forderung trotzdem berechtigt, da die zu erwartenden Ergebnisse eben auch für zahlreiche andere Gesellschaftsbereiche grundlegend sind. Zudem erscheint es dringend geboten, dass sich die Zuwendungs politik stärker an den gesellschaftlichen Herausforderungen und den inhaltlichen Schwerpunkten aktueller Mobilitätsforschung ausrichtet.

Hierzu müssen strategischen Förderschwerpunkte zur Ausrichtung aktueller Mobilitätsforschung verlässlich und transparent festgelegt werden. Die konkrete Ausgestaltung und Fortschreibung entsprechender Forschungsprogramme muss allerdings auf Änderungen gesellschaftlicher Rahmenbedingungen weiterhin flexibel reagieren können. Die kontinuierliche und iterative Rückkopplung mit der Wissenschaft und weiteren gesellschaftlichen Akteuren ist dabei unverzichtbar, sodass innerhalb der strategischen Grundausrichtung Anpassungsfähigkeit und Flexibilität bestehen bleiben und nicht neue Pfadabhängigkeiten entstehen.

*Handlungsempfehlung 5:
Experimente wagen*

Um die angestrebte Flexibilisierung auch im Kontext von verkehrspolitischen und



Bonn, Breite Straße vorher: Pkw-Parkplatz



nach Umwandlung: Außengastronomie

Fotos: Saskia Schäfer

-planerischen Maßnahmen erreichen zu können, haben einzelne Städte gute Erfahrungen mit der versuchsweisen Umsetzung sammeln können, im Falle von Bonn etwa mit Umwandlung von Pkw-Parkplätzen, die zunächst versuchsweise der Außengastronomie zur Verfügung gestellt wurden (General-Anzeiger 2015). Maßnahmen, denen aufgrund der Skepsis von betroffenen Akteuren ansonsten keine Realisierungschancen eingeräumt würden, können auf diese Weise zumindest temporär eingeführt werden. Die ergebnisoffene und transparente Evaluation solcher Maßnahmen ist dabei in der Lage, Kritiker zu überzeugen und so eine dauerhafte Implementierung einzuleiten und umgekehrt nicht sinnvolle Maßnahmen rechtzeitig zu verhindern. Bund und Länder können solche Planungsprozesse verstärkt anregen und unterstützen, etwa durch eine Intensivierung und Ausweitung von experimentell angelegten Förderprogrammen wie z. B. dem Modellversuch zu innovativen öffentlichen Leihradssystemen im Forschungsfeld des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt).

*Handlungsempfehlung 6:
Mobilitätsstrategie und Reform der Mittelvergabe für verkehrspolitische Maßnahmen*

Die Ausweitung des möglichen Maßnahmenspektrums gilt auch für die Verkehrspolitik insgesamt. Die systematische Förderung von Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ist längst überfällig. Gleichzeitig ist die aktuelle Schwerpunktverschiebung weg vom Straßenneubau und hin zu Erhalt und Wartung konsequent weiterzuführen und zu intensivieren. Auch der Rückbau von überdimensionierten oder schwach nachgefragten Straßenverbindungen sollte nicht länger ein Tabuthema sein. Die Grundsätze sollten in eine konsistente und verlässliche Mobilitätsstrategie auf-

genommen werden (UBA 2014b), die als zentraler Orientierungsrahmen für jegliche Maßnahmen und Mittelzuwendungen fungiert. Diese strategischen Ziele sind nur dann sinnvoll zu erreichen, wenn alle potenziellen Lösungen für ein Verkehrliches Problem ergebnisoffen und nachvollziehbar geprüft werden. Die bis heute praktizierte Trennung in standardisierte Bewertungs- und Vergabeverfahren für infrastrukturelle Investitionen einerseits und die mühsame Einzelfallprüfung für andere Maßnahmen muss aufgehoben werden. Damit einher geht die Aufhebung oder Abschwächung der Zweckbindung verkehrlicher Investitionen zugunsten einer problem- und situationsspezifischen Mittelverwendung, sodass etwa die Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements und der Ausbau der Stadtautobahn als Lösungsansätze gleichberechtigt geprüft und ggf. verwirklicht werden können. Dies geht einher mit einer ernstgemeinten Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips, sodass Bund und Länder mehr Geld an die Kommunen weiterleiten, damit diese eigenständig und situationsbezogen über diese Mittel verfügen können. Hierzu ist eine systematische Anpassung und Flexibilisierung bestehender Finanzierungsinstrumente und -mechanismen notwendig.

Worauf warten?

Wir sind uns bewusst, dass die hier formulierten Forderungen weitgehend und umfassend sind, glauben aber, dass ein derart visionärer und zukunftsweisender Denkansatz anhand der zu bewältigenden Herausforderungen angemessen und notwendig ist. Wir freuen uns daher auf die Diskussion und Umsetzung unseres Vorschlags zu einer Reform der deutschen Politik und Forschung zu Verkehr und Mobilität.

Literatur

Ajzen, Icek, 1991: The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes* 50, S. 179–211.

Bandelow, Nils C.; Kundolf, Stefan, 2011: Verkehrspolitische Entscheidungen aus Sicht der Politikwissenschaft. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): *Verkehrspolitik – Eine interdisziplinäre Einführung*. Wiesbaden, S. 161–179.

Bandelow, Nils C.; Lindlöf, Kirstin; Sikatzki, Sven, 2015: Governance im Politikfeld Verkehr. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Aufl., Wiesbaden (im Erscheinen).

Baslington, Hazel, 2008: Travel Socialization: A Social Theory of Travel Mode Behavior. *International Journal of Sustainable Transportation* 2. Jg. (2), S. 91–114.

- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2012: Chancen des ÖPNV in Zeiten einer Renaissance der Städte. BMVBS-Online-Publikation, 1/2012. Zugriff: urn:nbn:de:101:1-201202025133 [abgerufen am 16.02.2015].
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), 2009: Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis. Bremerhaven (direkt, 65).
- Bracher, Tilman; Holzzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehmbrock, Michael; Reutter, Ulrike (Hrsg.), 2007: HKV – Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Für die Praxis in der Stadt und Region. Heidelberg.
- Busch-Geertsema, Annika; Lanzendorf, Martin; Müggenburg, Hannah; Wilde, Mathias, 2015: Mobilitätsforschung aus nachfrageorientierter Perspektive – Theorien, Erkenntnisse und Dynamiken des Verkehrshandelns. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. Wiesbaden (im Erscheinen).
- Canzler, Weert; Knie, Andreas, 2009: Grüne Wege aus der Autokrise. Vom Autobauer zum Mobilitätsdienstleister. Studie im Auftrag der Heinrich-Böll-Stiftung. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung (Ökologie, 4). Zugriff: [www.boell.de/sites/default/Autokrise_Endf\(1\).pdf](http://www.boell.de/sites/default/Autokrise_Endf(1).pdf) [abgerufen am 05.12.2014].
- Cao, Xinyu; Mokhtarian, Patricia L.; Handy, Susan L., 2009: Examining the Impacts of Residential Self-Selection on Travel Behaviour: A Focus on Empirical Findings. *Transport Reviews* 29. Jg.(3), S. 359–395.
- Ciari, Francesco; Bock, Benno; Balmer, Michael, 2014: Modeling Station-Based and Free-Floating Carsharing Demand: Test Case Study for Berlin. *Transportation Research Record* 2416, S. 37–47.
- Curl, Angela; Davison, Lisa, 2014: Transport geography: perspectives upon entering an accomplished research sub-discipline. *Journal of Transport Geography* 38, S. 100–105.
- Deffner, Jutta, 2009: Zu Fuß und mit dem Rad in der Stadt. Mobilitätstypen am Beispiel Berlins. Dortmund: Institut für Raumplanung (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung – Verkehr, 7).
- Deutscher Bundestag, 2011: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Kaczmarek, Ute Kumpf, René Röspel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/6551. Drucksache 17/6726. Berlin.
- Die Bundesregierung, 2009: Nationaler Entwicklungsplan der Bundesregierung. Berlin. Zugriff: http://www.bmbf.de/pubRD/nationaler_entwicklungsplan_elektromobilitaet.pdf [abgerufen am 19.01.2015].
- Dörry, Sabine; Decoville, Antoine, 2013: Governance and transportation policy networks in the cross-border metropolitan region of Luxembourg: A social network analysis. *European Urban and Regional Studies*. Published online before print.
- Ferreira, Antonio C.; Marsden, Greg; Brömmelstroet, Marco te, 2013: What curriculum for mobility and transport studies? A critical exploration. *Transport Reviews*, 33. Jg.(5), S. 501–525.
- Fraedrich, Eva; Lenz, Barbara, 2014: Automated Driving – Individual and Societal Aspects. *Transportation Research Record* 2416, S. 64–72.
- Franke, Sassa, 2004: Die „neuen Multimodalen“. Bedingungen eines multimodalen Verkehrsverhaltens. *Internationales Verkehrswesen* 56. Jg. (3), S. 105–106.
- Frankfurter Rundschau 2012: Verkehrsminister blockiert Tempo-30-Versuch, Frankfurter Rundschau 28. August. Zugriff: <http://www.fr-online.de/frankfurt/frankfurt-verkehr-tempo-30-verkehrsminister-blockiert-tempo-30-versuch,1472798,16987384.html> [abgerufen am 10.12.2014].
- Gebhardt, Hans; Glaser, Rüdiger; Radtke, Ulrich; Reuber, Paul (Hrsg.), 2011: Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. 2. Aufl. Heidelberg.
- Geels, Frank W., 2012: A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multilevel perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography* 24, S. 471–482.
- General-Anzeiger, 2015: Erfolgsmodell aus der Altstadt – Stadt will Außergastronomie-Projekt ausdehnen. *General-Anzeiger* 12. Januar. Zugriff: <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/bonn/Stadt-will-Aussengastronomie-Projekt-ausdehnen-article1535604.html> [abgerufen am 17.02.2015].
- Gerlach, Jürgen; Ortlepp, Jörg; Voss, Heiko, 2009: Shared space. Eine neue Gestaltungsphilosophie für Innenstädte? Beispiele und Empfehlungen für die Praxis. Berlin.
- Götz, Konrad; Deffner, Jutta, 2009: Eine neue Mobilitätskultur in der Stadt – praktische Schritte zur Veränderung. In: BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Urbane Mobilität. Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis. Bremerhaven (direkt, 65), S. 39–52.
- Götz, Konrad; Loose, Willi; Schmied, Martin; Schubert, Stephanie, 2003: Mobilitätsstile in der Freizeit. Minderung der Umweltbelastungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs. Umweltbundesamt: Berichte, 2/03. Berlin.
- Haustein, Sonja; Hunecke, Marcel, 2013: Identifying target groups for environmentally sustainable transport: assessment of different segmentation approaches. *Current Opinion in Environmental Sustainability* 5. Jg.(2), S. 197–204.
- Haustein, Sonja; Siren, Anu; Framke, Elisabeth; Bell, Daniel; Poknefke, Eike; Alauzet, Aline et al., 2013: Demographic Change and Transport. CONSOL research project, work package 1, final report. Copenhagen et al.
- Hautzinger, Heinz; Knie, Andreas; Wermuth, Manfred, 1997: Mobilität und Verkehr besser verstehen. (WZB Discussion Paper FS II) S. 97–101. Berlin.
- Heine, Hartwig; Mautz, Rüdiger; Rosenbaum, Wolf, 2001: Mobilität im Alltag. Frankfurt, New York.
- Hergert, Melanie, 2013: Verkehrsverhalten und Mobilitätsstrategien von Familien in ländlichen Räumen Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung rollentypischer Arbeitsteilung. Dissertation Technische Universität Berlin. Berlin.
- IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change, 2014: Climate Change 2014 – Synthesis Report. Fifth Assessment Report. Genf.
- Kagermeier, Andreas, 2011: Verkehrsgeographie. In: Gebhardt, Hans; Glaser, Rüdiger; Radtke, Ulrich; Reuber, Paul (Hrsg.): Geographie. Physische Geographie und Humangeographie. 2. Aufl. Heidelberg. S. 1045–1060.
- Kasper, Birgit, 2007: Mobilität älterer Menschen. In: Bracher, Tilman; Holzzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehmbrock, Michael; Reutter, Ulrike (Hrsg.): HKV - Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. Für die Praxis in der Stadt und Region. Heidelberg. Kapitel 3.2.6.2.

- Klinger, Thomas; Kenworthy, Jeffrey R.; Lanzendorf, Martin, 2013: Dimensions of urban mobility cultures – a comparison of German cities. *Journal of Transport Geography* 31, S. 18–29.
- Klößner, Christian A.; Verplanken, Bas, 2013: Yesterday's preventing change for tomorrow? The influence of automaticity on environmental behaviour. In: Steg, Linda; van den Berg, Agnes E.; de Groot, Judith I. (Hrsg.): *Environmental psychology. An introduction*. Chichester: (BPS textbooks in psychology), S. 197–209.
- Knie, Andreas, 2007: Ergebnisse und Probleme sozialwissenschaftlicher Mobilitäts- und Verkehrsforschung. In: Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden, S. 43–60.
- Knie, Andreas; Lanzendorf, Martin; Canzler, Weert; Zimmer, Wiebke; Holtermann, Michael, 2011: *Forschung zur Zukunftssicherung der Mobilität. Konzept für eine Neuauflage der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung in Deutschland*. unveröffentlichte Projektskizze. Berlin, Frankfurt am Main.
- Krizek, Kevin J., 2000: Pretest-posttest strategy for researching neighborhood-scale urban form and travel behavior. *Transportation Research Record* 1722, S. 48–55.
- Kuhnimhof, Tobias; Buehler, Ralph; Wirtz, Matthias; Kalinowska, Dominika, 2012: Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men. *Journal of Transport Geography* 24, S. 443–450.
- Kutter, Eckhard, 2010: Mobilitätsforschung wenig hilfreich für die Problemlösung im Stadtverkehr. *Verkehr und Technik* 63. Jg.(1), S. 3–7 und (2), S. 46–49.
- Lanzendorf, Martin, 2003: *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour*. Paper presented 10th International Conference on Travel Behavior Research. Lucerne.
- Lanzendorf, Martin; Busch-Geertsema, Annika, 2014: The cycling boom in large German cities – Empirical evidence for successful cycling campaigns. *Transport Policy* 36, S. 26–33.
- Lenz, Barbara, 2011: Verkehrsrelevante Wechselwirkungen zwischen Mobilitätsverhalten und Nutzung von IuK-Technologien. *Informationen zur Raumentwicklung* (10/2011), S. 609–617.
- Low, Nicholas; Astle, Rachel, 2009: Path dependence in urban transport: An institutional analysis of urban passenger transport in Melbourne, Australia, 1956–2006. *Transport Policy* 16. Jg.(2), S. 47–58.
- Meyer, Uli, 2015: Forschungsförderung, Verkehrspolitik und Legitimität: Die Folgen heterogener Rationalitäten in politischen Prozessen. In: Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Aufl. Wiesbaden (im Erscheinen).
- Monheim, Heiner; Muschwitz, Christian; Reimann, Johannes; Streng, Markus, 2011: *Statusanalyse Fahrradverleihsysteme – Potenziale und Zukunft regionaler Fahrradverleihsysteme in Deutschland*. Abschlussbericht eines Forschungsprojekts im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Trier, Berlin.
- MVI – Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg, 2012: *Die Bilanz des ersten Jahres*. Zugriff: http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/Altdateien/202/Jahresbilanz_2012_140512_01.pdf [abgerufen am 20.01.2015].
- Reuschke, Darja, 2010: *Multilokales Wohnen. Raumzeitliche Muster multilokaler Wohnarrangements von Shuttles und Personen in einer Fernbeziehung*. Universität Dortmund, Dissertation, 2009. Wiesbaden.
- Sachs, Wolfgang, 1984: *Die Liebe zum Automobil. Ein Rückblick in die Geschichte unserer Wünsche*. Hamburg.
- Scheiner, Joachim, 2014: The gendered complexity of daily life: effects of life-course events on changes in activity entropy and tour complexity over time. *Travel Behaviour & Society* 1. Jg.(3), S. 91–105.
- Scheiner, Joachim, 2013: *Mobilitätsforschung contra Verkehrsplanung? Anmerkungen zu Beiträgen von Prof. Dr. Eckhard Kutter*. *Verkehr und Technik* 65. Jg. (11), S. 403–409.
- Scheiner, Joachim, 2007: *Mobility biographies: elements of a biographical theory of travel demand*. *Erdkunde* 61. Jg.(2), S. 161–173.
- Schindler, Jörg; Held, Martin, 2009: Erdöl billig & reichlich. Der Erfolg des heutigen Verkehrs zehrt seine eigenen Voraussetzungen auf. *Informationen zur Raumentwicklung* Jg. (12/2009), S. 765–776.
- Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.), 2007: *Handbuch Verkehrspolitik*. Wiesbaden.
- Schönduwe, Robert; Bock, Benno; Deibel, Inga-Theres, 2012: *Alles wie immer, nur irgendwie anders? Trends und Thesen zu veränderten Mobilitätsmustern junger Menschen*. Hg. v. Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel. Berlin (InnoZ-Bausteine, 10).
- Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.), 2015: *Handbuch Verkehrspolitik*. 2. Aufl. Wiesbaden (im Erscheinen).
- SPD-Fraktion im Deutschen Bundestag, 2012: *Kleine Anfrage: Zukunft der Mobilität – Entwicklung der Mobilitätsforschung des Bundes*. Drucksache 17/11860. Berlin.
- Steg, Linda; van den Berg, Agnes E.; de Groot, Judith I. (Hrsg.), 2013: *Environmental psychology. An introduction*. Chichester.
- Stiewe, Mechtild; Reutter, Ulrike (Hrsg.), 2012: *Mobilitätsmanagement. Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis*. ILS-Schriftenreihe 2. Essen.
- UBA – Umweltbundesamt, 2014a: *E-Rad macht mobil. Potenziale von Pedelecs und deren Umweltwirkung*. Dessau (Hintergrund, August 2014). Zugriff: www.umweltbundesamt.de/publikationen/e-rad-macht-mobil [abgerufen am 05.12.2014].
- UBA – Umweltbundesamt, 2014b: *Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland*. Unter Mitarbeit von Tilman Bracher, Jürgen Gies, Jörg Thiemann-Linden und Klaus J. Beckmann (Texte, 59/2014). Zugriff: http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_59_2014_umweltvertraeglicher_verkehr_2050_0.pdf [abgerufen am 07.01.2015].
- Verplanken, Bas; Walker, Ian; Davis, Adrian; Jurasek, Michaela, 2008: Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. *Journal of Environmental Psychology* 28. Jg.(2), S. 121–127.
- Wilde, Mathias, 2014: *Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land*. Dissertation. Jena, 2012. *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, Bd. 25. Wiesbaden.
- Würdemann, Gerd, 2014: *Wir brauchen eine neue mentale Landkarte*. *Internationales Verkehrswesen* 66. Jg. (3), S. 124.