



Inhalt und Zielsetzung

In Wirtschaft, Politik und Gesellschaft herrscht inzwischen ein Konsens zur Notwendigkeit einer konsequenten Mobilitätswende. Gleichzeitig ist die praktizierte Mobilität für die Bevölkerung Teil ihrer Identität, Lebensqualität und der wirtschaftlich geforderten Realität des Arbeits- und Lebensalltags. Die Beharrungskräfte der praktizierten Mobilität, der gebauten Infrastruktur und Mobilitätswerkzeuge sind dabei enorm und können zu vielfältigen Herausforderungen führen. Im Workshop wurde der Fokus auf Mobilitätswendeskeptiker:innen und Einwände gegen die Verkehrswende gelegt. Ziel war es, den Teilnehmenden Argumentationsmuster vorzustellen und Lösungsvorschläge zu diskutieren.

BeNaMo WORKSHOP-REIHE

September: Mobilität und Digitalisierung

Oktober: **Experimentierräume
und Experimentierklauseln**

November:
Mobilitätswende-Einwände

Januar: Evaluation

Weiterführende Informationen

Be
NaMo

Webseite BeNaMo: [hier](#)
Innovationsbaukasten: [hier](#)

BeNaMo
mobilitaet@nexusinstitut.de

Mobilitätswendeskeptiker:innen

Das nexus Institut hat in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin Interviews mit 48 Mobilitätswendeskeptiker:innen geführt. Dabei wurde deutlich, dass das Gesamtpaket der Mobilitätswende an sich als unterstützenswert, aber für den eigenen Alltag als nicht tauglich empfunden wird. Die Gründe für die eigene Ablehnung sind dabei divers und oft (in sich) widersprüchlich. Zum einen werden die Alternativen des Umweltverbands für viele als nicht gleichwertig attraktiv empfunden, weshalb ein Umstieg schwerfällt. Zum anderen werden einzelne Maßnahmen positiv bewertet, jedoch im Gesamtpaket oft mit E-Mobilität gleichgesetzt, die wiederum kritisch gesehen wird.

Lösungswege und Chancen der Mobilitätswende:

- Transparenter Umgang mit negativen Narrativen zur E-Mobilität: z. B. Anschlussverwendung der Batterien, Reichweiten
- Das Thema Sicherheit für alle in den Vordergrund stellen: Sicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern, Radfahrenden und Autofahrenden sowie für Kinder und Seniorinnen und Senioren durch Mobilitätswendemaßnahmen.
- Reduzierter MIV ist insbesondere für Menschen gut, die (wirklich) auf das private Fahrzeug angewiesen sind (z. B. Handwerker:innen und Menschen, die im Gesundheitswesen oder Schichtdienst arbeiten).
- Kommunikation von unbekanntem Wahrheiten: z. B. Subventionen betreffen vor allem Wohlhabende (Dienstwagenprivileg).

Einwände gegen die Mobilitätswende

Immer wieder tauchen in der Diskussion um Mobilitätswendemaßnahmen ganz ähnliche Einwände auf. Sie werden oft lautstark und selbstbewusst vorgetragen, wenn Maßnahmen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs und zulasten des Autos vorgeschlagen werden.

Zwei dieser Einwände sind:

1. „Das Gewerbe und der Einzelhandel gehen zugrunde“.
2. „Das Fahrrad ist kein Hauptverkehrsmittel und Kopenhagen ist ganz anders“.

In beiden Fällen gibt es eine Fülle empirischer Beispiele und gute Argumente, dass das nicht so ist:

1. Problematisch für den lokalen Einzelhandel ist der Internethandel. Eine hohe Aufenthaltsqualität – also weniger Autos und mehr Platz für aktive Mobilität – sind die Antwort darauf. Viele internationale Beispiele belegen genau diesen Effekt.
2. Fast die Hälfte der Wege sind kürzer als 5 Kilometer. Das Pedelec erlaubt auch längere Wege und sogar Steigungen. Kopenhagen war im Übrigen bis in die 1970er Jahre eine Autostadt. Hier zeigt sich: Wer Radwege sät, erntet Radverkehr.

Diese und andere Einwände sowie mögliche Antworten darauf finden sich im entsprechenden Baustein des Innovationsbaukastens auf der Webseite zur Begleitforschung: [hier](#)



Austausch und Diskussion

Im Rahmen des Workshops wurden aus den Erfahrungen der MobilitätswerkStädte weitere Einwände sowie Lösungsansätze diskutiert. Insgesamt ist das Thema Verkehr und Mobilität mit einer hohen Emotionalität verbunden.

- Einwände gegen Maßnahmen aus Verwaltung, Politik und von Bürgerinnen und Bürgern.
- Themen für Widerstände liegen u. a. in der Parkraumbewirtschaftung und der alternativen Nutzung von Parkplätzen.
- Fehlende Netzinfrastruktur und mangelndes ÖPNV-Angebot dienen als Argumente gegen E-Mobilität und die Verdrängung des Autos.
- In Hamburg ist die Umsetzung alternativer Mobilitätsangebote zusätzlich erschwert, da die Polizei ein Veto-Recht hat.

Lösungsansätze:

- Die Lösung liegt oft in einer stärkeren Kommunikation und Aufklärung. Bei der Diskussion zur Umsetzung einer Fahrradstraße zeigte sich beispielsweise, dass das Konzept bei der Bevölkerung nicht im Detail bekannt war und auch deshalb Kritik erfuhr.
- Wissensstände müssen erhoben werden, um mit gezielter Kommunikation anzusetzen (z. B. durch das Anbieten von Workshops oder Schulungen).
- Der Faktor der Kommunikation dürfe nicht unterschätzt werden. Kommunen, die bereits über eine entsprechende Stabstelle verfügen, machen meist größere Fortschritte.
- Wichtig sei, bei bereits Bestehendem anzusetzen (z. B. Bürgerbusse) und Positives zu betonen. Dafür müsse der Fokus der Diskussion erweitert werden. Nicht nur die Mobilitätswende dürfe im Mittelpunkt stehen, sondern auch die daraus resultierende Lebensqualität.
- Geplante Maßnahmen müssen sichtbar und erlebbar sein, um zu überzeugen.

