

Wie viel „Auto“ ist in Deutschland noch gewünscht?

-

Eine Analyse des deutschen Automobil-Regimes im Koalitionsvertrag anhand der Multi-Level-Perspektive

Seminararbeit

im Prüfungsmodul „Innovationsforschung- und management“ im Studiengang
Zukunftsforschung



vorgelegt von

Julian Horn

geboren am 19.10.1994 in Oldenburg i. H.

Matrikel-Nummer: 5563797

hornj94@zedat.fu-berlin.de

Eingereicht bei Dr. Martina Kovač

Berlin, den 05.04.2022

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	II
Abbildungsverzeichnis	III
Einleitung	4
1 Kurze Einführung in die Multi-Level-Perspektive (MLP).....	6
2 Bestehendes Automobil-Regime in Deutschland.....	10
2.1 Lock-In-Mechanismen als Stabilisatoren des Automobil-Regimes	10
2.2 Destabilisierung und Umbrüche im deutschen Automobil-Regime	13
3 Analyse des Teil-Bereiches „Mobilität“ im Koalitionsvertrag	15
3.1 Autozentrierte Maßnahmen im Zentrum des Koalitionsvertrags	15
3.2 Wenig Raum für Nischen-Entwicklungen im Koalitionsvertrag.....	18
4 Limitationen und Kritik.....	20
5 Zusammenfassung und Ausblick	21
Literaturverzeichnis.....	23
Anhang	26
Erklärung.....	39

Abkürzungsverzeichnis

Hrsg.	–	Herausgeber
k. A.	–	keine Angabe
max.	–	maximal
MLP	–	Multi-Level-Perspektive
o. A.	–	ohne Autor:in
o. Ä.	–	oder Ähnliches
ÖPNV	–	Öffentlicher Personennahverkehr
o. S.	–	ohne Seite
PKW	–	Personenkraftwaagen
S.	–	Seite(n)
s. a.	–	siehe auch
usw.	–	und so weiter

Abbildungsverzeichnis

Abbildung Nr. 1: Grundmodell der Multi-Level-Perspektive.....	S. 8
---	------

Einleitung

Der gegenwärtige Klimawandel erfordert große gesellschaftliche Umbrüche und in vielen Bereichen grundlegende Transformationen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Dabei rückt auch der Bereich der Mobilität in das Zentrum gegenwärtiger Klimaschutz-Diskurse, weil er weltweit knapp ein Viertel der verursachten CO₂-Schadstoffe ausmacht (Mattioli et al. 2020: 1). Dabei hält der Straßenverkehr mit 18% den größten Anteil noch deutlich vor dem Flugverkehr mit drei Prozent (ebd.).

Auch die deutsche Bundesregierung hat die Problematiken der gegenwärtigen Klimakrise teilweise erkannt und verpflichtet sich im aktuellen Koalitionsvertrag in dem Abschnitt über Mobilität zur Einhaltung vereinbarter Klimaschutzziele¹, um den Transformationsprozess zu mehr Nachhaltigkeit zu fördern (Mehr Fortschritt wagen 2021: 41).

Der Innovationsforscher Frank Geels entwickelte die Multi-Level-Perspektive (MLP), um solche Transformationsprozesse aus dem Zusammenspiel eines Regimes, der Landschaft und Nischen-Innovationen zu erklären. Dieser Ansatz soll in der nachfolgenden Analyse genutzt werden, um die politischen Vorhaben des Abschnitts Mobilität im aktuellen Koalitionsvertrag zu untersuchen. Dabei wird sich der Fokus der Analyse nur auf das bestehende Automobil-Regime (Knie et al. 2018: 15) in Deutschland richten.

Nach aktuellem Forschungsstand finden sich in der Literatur viele Untersuchungen zu bestehenden Automobil-Regimen in westlichen europäischen Ländern (Mattioli et al. 2020; Geels 2021; Moradi & Vagnoni; Knie & Canzler 2021). Eine Forschungslücke befindet sich aber in der konkreten Analyse des Koalitionsvertrages, welche mit der vorliegenden Arbeit geschlossen werden soll.

Ziel der Arbeit soll es zum einen sein, die politischen Maßnahmen mithilfe des MLP-Ansatzes zu analysieren und dabei die folgenden Forschungsfragen zu beantworten: Inwiefern führen die politischen Maßnahmen zu einer Stärkung und Stabilisierung bzw. zu einer Schwächung und Destabilisierung des Automobil-Regimes? Welche Maßnahmen führen inwiefern zu einer Förderung von Nischen-Innovation bzw. zur Öffnung von alternativen Mobilitätssystemen (Modal-Shift²)?

¹ Das deutsche Treibhausgasminderungsziel für das Jahr 2030 liegt bei minus 65 Prozent gegenüber 1990. Bis 2045 muss die Treibhausgasneutralität verbindlich erreicht werden.

² Unter dem Begriff des „Modal Shift“ wird in der Mobilitätsforschung die Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel (z. B. ÖPNV, Fahrrad) beschrieben.

Zum anderen sollen die beiden aus den Forschungsfragen abgeleiteten Hypothesen widerlegt oder bestätigt werden:

H1: Die politischen Maßnahmen im Abschnitt „Mobilität“ führen zu einer Stärkung des bestehenden Automobil-Regimes.

H2: Die politischen Maßnahmen führen nicht zur Förderung alternativer Mobilitätsformen (Nischen-Entwicklungen) und bieten kein Raum für alternative Mobilitäts-Systeme.

Die Arbeit bedient sich dabei der systematischen Literatur-Recherche. Zunächst wurden Veröffentlichungen von Geels und anderen Autor:innen zur MLP selbst gesammelt und in dem Grundlagenkapitel beschrieben.

Im nachgelagerten Schritt wurden dann Studien zusammengetragen, welche die MLP oder zumindest Teile dieser bereits auf den Automobilbereich angewandt haben. Diese finden sich im zweiten Kapitel, in dem das im Zentrum der Analyse stehende Automobil-Regime näher beschrieben und elementare Stabilisierungsfaktoren aufgezeigt werden.

Anschließend werden im Kapitel drei die politischen Maßnahmen in Hinblick auf die aufgeworfenen Forschungsfragen analysiert. Die Arbeit schließt mit der Erläuterung von möglichen Limitationen und Schwächen des Modells bzw. der Analyse ab. Diesen Kapiteln wurden sowohl den Analyse-Ergebnissen des Teilbereichs „Mobilität“ des Koalitionsvertrags sowie weiteren Studien zur Mobilität in Deutschland zu Grunde gelegt.

In dem nachfolgenden Kapitel werden zunächst die wichtigsten Kernelemente der Theorie aufgezeigt und erläutert.

1 Kurze Einführung in die Multi-Level-Perspektive (MLP)

Der durch Frank Geels (2002: 1259) in der Innovationsforschung etablierte Theorieansatz der MLP versucht zu erklären, wie sich gesellschaftliche Transformationsprozesse in bestimmten sozio-technischen Systemen (z. B. Agrar, Automobil, Energie) vollziehen. Geels (ebd.) selbst unterscheidet in seiner Theorie die drei wesentliche Kernelemente des Regimes, der Landschaft und der Nischen-Innovationen. In den nächsten drei Unterabschnitten wird das Zusammenspiel dieser drei Grundelemente im Hinblick auf die entstehenden technologischen und sozioökonomischen Innovationsprozessen und der Veränderung moderner Gesellschaften erläutert.

Regime

Bestehende sozio-technische Systeme wie beispielweise dem Automobil- oder Energie-Sektor werden maßgeblich von oft jahrzehntelangen bestehenden Interdependenzen von Technologien, Infrastrukturen, Nutzungsmustern, kulturellen Diskursen, Interessensgruppen (Unternehmen, Ingenieur:innen, Nutzer:innen, politischen Entscheidungsträgern, Regulierungsbehörden) geprägt und reproduziert (Geels 2019: 189). Diese Elemente und Akteure werden nach Geels (ebd.) als Regime bezeichnet und schaffen aufgrund ihrer starken Pfadabhängigkeiten lediglich Innovationen inkrementeller Natur. Diese Pfadabhängigkeiten können weiterhin ausdifferenziert und als Lock-In-Mechanismen beschrieben werden:

Technisch-ökonomische Lock-In-Mechanismen entstehen zum einen durch bereits getätigte Investitionen in bestehende Produktionsmittel (Fabriken, Kompetenzen, Infrastrukturen, usw.) innerhalb des Regimes. Zum anderen bilden sie sich durch verminderte Stückkosten aufgrund von Skaleneffekten (z. B. Fixkostendegression) und jahrzehntelangen Verbesserungen durch „Learning-by-doing“ (ebd.).

Bei den sozial-kognitiven Lock-In-Mechanismen handelt es sich um eingefahrene Routinen und gemeinsame Denkweisen, die dazu führen, dass sich ganze Lebensstile um bestimmte und bestehende Technologien herum organisieren (z. B. autoabhängige Mobilitätspraktiken) (ebd.).

Neben den oben angeführten, entstehen institutionelle und politische Lock-In-Mechanismen durch bestehende Gesetzesstrukturen, Vorschriften und politischen Netzwerken, welche etablierten Unternehmen einen Vorteil und gleichzeitig ungleiche Wettbewerbsbedingungen schaffen (ebd.).

Nischen-Innovationen

Da die Nischen-Innovationen den Ausgangspunkt für radikale Neuerungen bilden, wird ihnen innerhalb des MLP-Modells ein zentraler Stellenwert zugesprochen (Geels & Schot 2007: 400 f.). Diese radikalen Neuerungen entstehen in der „Peripherie bestehender Systeme“ (Geels 2019: 189) durch Pionier-Arbeit und unter anderem aus kleinen Netzwerken von Start-Up's, Jung-Unternehmer:innen, Aktivist:innen oder anderen relativen Außenseiter:innen.

Dabei schaffen spezifisch innovationsoffene Förder- oder Investitionsmaßnahmen in Kombination mit Inkubatoren oftmals geschützte Umgebungen und eine weitestgehende Entkopplung der regulären Marktmechanismen und oben beschriebenen Regimestrukturen (Geels & Schot 2007: 400). Der Grad der Neuheit bestimmt sich demnach, wie stark die Nischen-Innovationen in technischen, sozialen, infrastrukturellen oder ökonomischen Dimensionen vom bestehenden Regime abweichen (Geels 2019: 189 f.).

Entgegen dem Verständnis einiger Autor:innen sind Nischen in der Regel keine einzelnen Projekte oder Experimente, die zeitlich und lokal begrenzt sind, sondern bilden vielmehr eine eigene Aggregationsebene unter der unterschiedliche und zum Teil oben aufgeführte Projekte, Initiativen und Akteure vereint sind (Bauknecht et al. 2015: 14 f.).

(Sozio-technische) Landschaft

Die Entwicklungen und Interaktionen zwischen den oben beschriebenen Elementen bewegen sich stets in übergreifenden Dynamiken und werden von diesen (un-)mittelbar beeinflusst – der sogenannten (sozio-technischen) Landschaft. Diese kann von den beteiligten Akteuren nicht unmittelbar beeinflusst werden (Geels 2011: 28). Geels (2019: 190) differenziert zu einem späteren Zeitpunkt weiter nach langsam verändernden Entwicklungen (z. B. Demografie, makroökonomischen Trends, Klimawandel) und externen Schocks (z. B. Kriege, Finanzkrisen, Unfälle).

Die nachstehende Abbildung fasst das Zusammenspiel der einzelnen Grundelemente noch einmal zusammen.

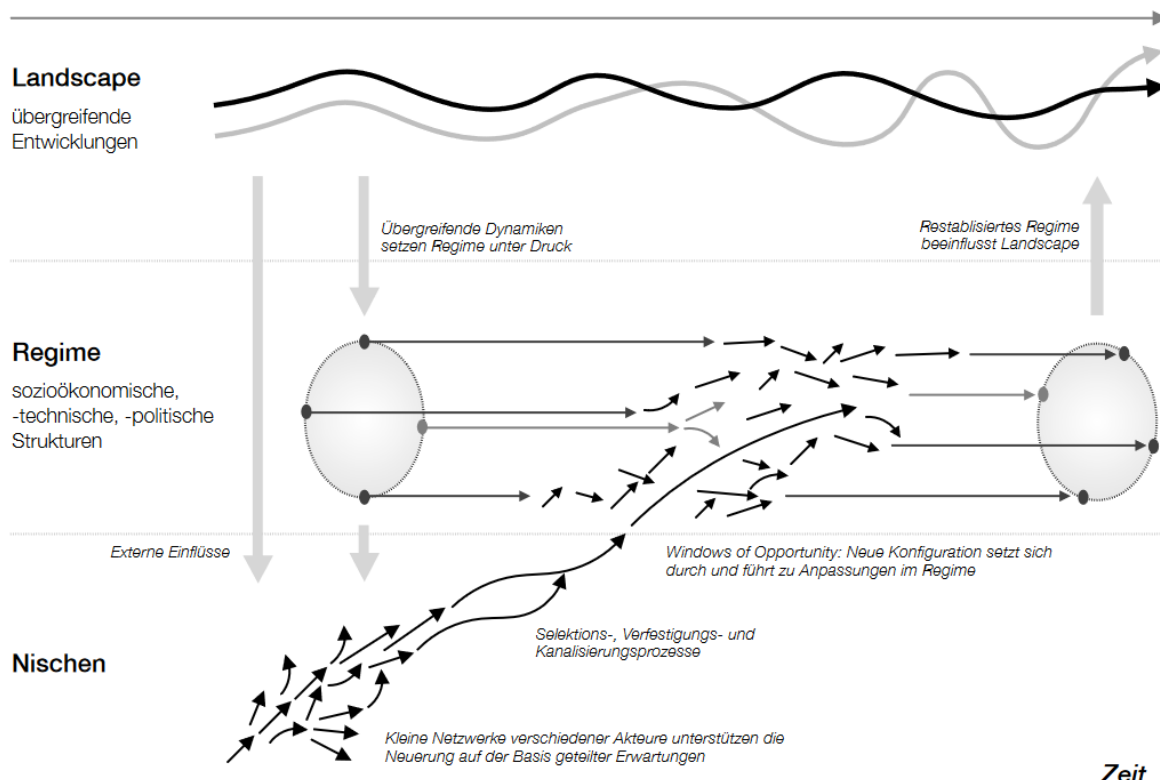


Abb. 1: Grundmodell der Multi-Level-Perspektive; *Quelle:* Schrape (2014): 2

Die Grafik veranschaulicht darüber hinaus auch, dass sich die drei Kernelemente als unterschiedliche Ebenen erkennen lassen, bei denen radikale Innovationen in der Regel von Nischen ausgehen und sich durch Selektions- und Verfestigungsprozesse durchsetzen und im Zusammenspiel mit den Entwicklungen der Landschaft erhöhten Druck auf das bestehende Regime ausüben. Letztlich bauen Nischen eine Art internes Momentum auf, welches die Destabilisierung hervorruft und dabei ein „Windows of opportunity“ (Fenster der Möglichkeiten) (Geels 2019: 190) schafft und das bestehende System disruptiv verändern kann (ebd.).

Allerdings gestaltet sich dieser Prozess des „Upscalings“ in der Regel sehr unterschiedlich und produziert unterschiedliche Transformationspfade. So können sich Nischenentwicklungen zum einen komplementieren oder in Konkurrenz zueinanderstehen (Elektromobilität vs. Wasserstofftechnik) (Bauknecht et al. 2015: 18).

Nachdem in diesem Abschnitt die Grundlagen des Modells erläutert wurden, widmet sich das nächste Kapitel den zentralen Bestandteilen des Automobil-Regimes in Deutschland und seinen wichtigsten Lock-In-Mechanismen.

2 Bestehendes Automobil-Regime in Deutschland

Die eingangs beschriebenen Herausforderungen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen werden neben der sukzessiven Einführung von E- oder Wasserstoffmobilität letztlich auch eine massive Reduktion des Autoverkehrs mit sich ziehen müssen, welche nur durch Förderungen von Mobilitätsalternativen realisiert werden können (Knie & Canzler 2021: 54 f.).

Gleichzeitig erscheint dieser klimapolitische Modal-Shift allein durch individuelle Handlungsentscheidungen kaum möglich (Ruhrt 2019: 83). Die Gründe hierfür liegen in dem in Deutschland vorherrschenden sozio-technischem Automobil-Regime, welches sich wiederum – wie bereits oben beschrieben – durch unterschiedliche Pfadabhängigkeiten und Lock-Ins stabilisiert (Dudley & Chatterjee 2011: 2). Diese werden im nächsten Unter-Abschnitt genauer ausdifferenziert.

2.1 Lock-In-Mechanismen als Stabilisatoren des Automobil-Regimes

Sozial-kognitive „Nutzungs“-Lock-Ins

Das Mobilitätssystem in Deutschland wird weiterhin vom privaten PKW dominiert: 57% aller Wege und drei Viertel aller Personenkilometer³ werden mit dem privaten PKW zurückgelegt (Mobilität in Deutschland, 2018: S. 69).

Unter den gegebenen Rahmenbedingungen wie z. B. den weitgehend kostenfreien Parkplätzen, der mautfreien Straßennutzung oder anderer auto-zentrierten Infrastruktur in Deutschland wird das Auto nicht immer, aber in vielen Fällen als das attraktivste Verkehrsmittel wahrgenommen (Ruhrt 2019: 83). Hinzu kommt, dass Autofahrende die tatsächlich entstehenden Kosten wie Werteverlust und Abnutzung unterschätzen oder unberücksichtigt lassen (ebd.: 84).

Da die Verkehrsmittelnutzung vereinfacht ausgedrückt eine Abwägungs-Entscheidung aus Kosten, Reisezeit und Komfort ist hat sich der private PKW wie in vielen weiteren Industriestaaten als fester Bestandteil individueller Handlungsroutinen etabliert (ebd.).

³ Produkt aus der Anzahl der autofahrenden Personen und den deren zurückgelegten Kilometern

Infrastrukturelle Lock-Ins

Wichtig zu verstehen ist allerdings, dass die beschriebenen Nutzungsmuster immer auch stark von existierenden (Verkehrs-) Infrastrukturen abhängen: Mattioli et al. (2020: 6) beschreiben das Straßensystem als „wichtigstes infrastrukturelles Gegenstück“ und erkennen damit die Abhängigkeit der Auto-Nutzung von einem sicheren Straßennetzwerk, welches einen sicher, schnell und komfortabel an das gewünschte Ziel bringt.

Die autozentrierte Verkehrsinfrastruktur in Deutschland zeigt sich unter anderem schon in der Verteilung der öffentlichen Flächen: Beispielweise werden dem Auto in Berlin ca. 58%⁴ der gesamten Verkehrsflächen zur Verfügung gestellt, obwohl nur 30% der gesamten Wege mit ihm zurückgelegt werden (Mobilitätsatlas 2019: 13). Weniger soll an dieser Stelle die Frage der Gerechtigkeit oder Flächenverteilung aufgeworfen, sondern lediglich deutlich gemacht werden, wie stark das Automobil-Regime in der deutschen Infrastruktur verankert ist.

Knie et al. (2018: 87) stützen diese These weiter, indem sie der Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes eine zentrale Rolle im Hinblick auf die Gestaltung des zukünftigen Verkehrs zukommen lassen und bringen dabei ebenfalls das bereits genannte Beispiel des kostenfreien Parkens an:

„Die einseitige Bevorzugung des privaten PKW gipfelt in dem Recht, private Autos im öffentlichen Raum in aller Regel kostenlos abzustellen und beinahe beliebig lange stehen zu lassen“ (ebd.).

Abschließend tragen Mattioli et al. (2020: 7) zusammen, wie ein autozentriertes Verkehrsnetzwerk durch zusätzlichen Straßenbau legitimiert wird: Zum einen wird häufig das Argument des Wirtschaftswachstums angeführt. Je nach politischer Lage wird entweder aus einer Neo-klassischen-Sichtweise heraus argumentiert, dass Straßenbau notwendig sei, um dem Wirtschaftswachstum Rechnung zu tragen. Oder es wird aus der keynsianischen Sichtweise begründet, Straßenbau sei notwendig, um das Wirtschaftswachstum anzukurbeln.

⁴ Davon fallen 39% auf fahrende und 19% auf parkende Autos.

Neben den Argumenten zum Wirtschaftswachstum, werden zusätzliche Straßen häufig als vermeintliche Lösung zur Reduzierung von Staus und verbesserter Verkehrssicherheit konstatiert. Dabei sollen zusätzliche Straßen den Verkehrsfluss erhöhen und die Trennung von lokalem und Fern-Verkehr zur Erhöhung der Sicherheit beitragen (Mattioli et al. 2020: 7).

Das größere Straßenangebot führt wiederum zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage und es entsteht eine Rückkopplungsschleife, welche die Autor:innen (ebd.) als eine zentrale Haupttriebkraft der sich selbst verstärkenden Dynamik der Pfadabhängigkeit bzw. Infrastruktur-Lock-In für den privaten PKW beschreiben. Eine Übersicht der Strategien zusätzlichen Straßenbau zu legitimieren, befindet sich in Anhang (Nr. 1, S. 28).

Wie bereits im oberen Teil angedeutet stabilisiert sich das Automobil-Regime in Deutschland aber nicht nur über Nutzungsmuster- und Infrastruktur Lock-Ins, sondern gleichzeitig auch über die Produzenten der Autos – der Automobilindustrie.

Ökonomische Lock-Ins zur Sicherung von Wirtschaftswachstum

Während die globale Motorisierungsrate linear von 20 Fahrzeuge pro 1000 Einwohner:innen im Jahre 1950 auf ungefähr 143 im Jahre 2015 ansteigt, entwickelte sich die deutsche Automobilindustrie zur größten Branche des verarbeitenden Gewerbes und dem mit Abstand bedeutendsten Industriezweig im Land (Wirtschaftsbranchen: Automobilindustrie 2022, o. S.). Die Automobilhersteller beschäftigen zusammen ca. 809.000 Beschäftigte und erwirtschaften knapp zwei Drittel des Umsatzes im Ausland (ebd.). Global gesehen liegt die Produktion hauptsächlich aufgrund der hohen Skaleneffekte in den Händen einiger weniger großer Automobil-Hersteller. Der stark konsolidierte Automobil-Herstellermarkt kennzeichnet sich durch hohe getätigte Investitionen und daraus resultierenden hohen Eintritts-, aber vor allem auch Austrittsbarrieren (Mattioli et al. 2020: 3).

Interessant für die Betrachtung der Lock-In-Effekte ist dabei besonders, dass viele deutsche Automobil-Hersteller ähnlich wie einige Banken aufgrund ihrer starken wirtschaftlichen Einflussnahme mittlerweile als „too big too fail“ gelten, also vom Staat gefördert und finanziert werden. Die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen, das wirtschaftliche Wachstum und die hohen Steuereinnahmen schaffen nach Mattioli et al. (2020: 4) eine „Staatsabhängigkeit“, welche zu enormen politischen Einfluss führt und das Automobil-Regime weiter stabilisiert.⁵

⁵ Weitere Stabilisatoren des Lock-Ins befinden sich im Anhang (Nr. 2, S. 29)

Doch neben den ausgeführten Lock-In-Effekten und Stabilisatoren, finden sich auch Anzeichen für Umbrüche und destabilisierende Faktoren, welche Druck auf das bestehende Regime ausüben. Diese werden im letzten Unterabschnitt dieses Kapitels beschrieben.

2.2 Destabilisierung und Umbrüche im deutschen Automobil-Regime

Immer wieder führen destabilisierende Faktoren aus der Landschaft zu einer Neuausrichtung des Regimes. Als treibende Faktoren der letzten Jahre dürfte hier die gegenwärtige Klimakrise, steigende Benzinpreise oder verstärkte Luftverschmutzung zu nennen sein, welche mit der Umstellung auf die Produktion elektronisch-betriebener Fahrzeuge einen erheblichen Strategiewechsel der Automobil-Industrie nach sich zog (van Bree et al. 2010: 531).

Moradi & Vagnoni (2018: 237) haben dabei herausgearbeitet, dass beispielweise der Faktor der Luftverschmutzung zu erhöhtem öffentlichem und politischem Interesse an CO₂-reduzierenden Maßnahmen in Innenstädten, sowie bestimmten Verbots- oder zumindest Beschränkungszonen für Autos mit hoher Luftverschmutzung führen.

Als weitere Punkte führen sie das zunehmende ökologische Bewusstsein vor allem der Stadt-Bürger:innen sowie einen zunehmenden „Anti-Auto-Diskurs“ (ebd.) an. In Großbritannien nimmt die Autonutzung gemessen an den zurückgelegten Personenkilometern seit ca. 15 Jahren stetig ab und Geels (2012: 479) beschreibt diesen Trend als möglichen Beginn einer Phase, „in der die Aufmerksamkeit vom Ausbau eines autozentrierten Systems auf dessen Umgestaltung gelenkt werden könnte“.

Knie et al. (2018: 81) stützen diese These in dem sie beschreiben, dass die Autonutzung in den oberen Einkommensschichten der Stadt-Bewohner:innen stagniert bzw. sogar zurückgeht, welches unter anderem mit zunehmenden alternativen Mobilitätsangeboten in Großstädten und der „ökologischen Informiertheit“ (George 2021: 33) erklärt werden kann.

Alle angeführten Punkte führen in Kombination auch zu einer gewissen Marktsättigung beim privaten Automobil – zumindest für einige Industrienationen (Moradi & Vagnoni 2018: 237; Geels 2012: 478). Im Anhang (Nr. 2, S. 29) findet sich ergänzend eine Übersicht der zentralen destabilisierenden Faktoren und Umbrüche im Automobil-Regime.

Bis hierhin konnte aufgezeigt werden, dass das bestehende Automobil-Regime in Deutschland durch unterschiedliche Lock-In-Mechanismen gestärkt und re-stabilisiert wird. Allerdings konnte im letzten Abschnitt auch dargestellt werden, dass gegenwärtige Entwicklungen der sozio-technischen Landschaft zu Umbrüchen und Destabilisierungen führen.

Im Hinblick auf die erste Forschungsfrage ist also bereits festzuhalten, dass in Deutschland bereits ein sehr robustes Automobil-Regime besteht. In der nachfolgenden Analyse wird nun zu zeigen sein, inwiefern sich dieses Regime durch die im Koalitionsvertrag festgehaltenen Maßnahmen weiter stabilisiert oder ob und inwiefern es Nischen-Innovationen ermöglicht, welche das Regime destabilisieren könnten.

3 Analyse des Teil-Bereiches „Mobilität“ im Koalitionsvertrag

Der Ende 2021 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), Bündnis 90/ Die Grünen und der Freien Demokratischen Partei (FDP) geschlossene Koalitionsvertrag „Mehr Fortschritt wagen“ enthält einen siebenseitigen Abschnitt zu „Mobilität“ (Anhang Nr. 3, S. 30), in welchem die politischen Absichten der Parteien für die Legislaturperiode von 2021-2025 vereinbart wurden. Die für die Analyse entscheidenden Unter-Kapitel sind Infrastruktur, Öffentlicher Verkehr und Mobilitätsangebote sowie Autoverkehr und Verkehrsordnung. Schon hier sei am Rande notiert, dass bereits vom Textumfang der Teil des Autoverkehrs den größten Platz einnimmt.

In dem nachstehenden Unter-Kapitel werden zunächst die Maßnahmen im Hinblick auf die erste Forschungsfrage analysiert.

3.1 Autozentrierte Maßnahmen im Zentrum des Koalitionsvertrags

Autoverkehr

Wirft man zunächst ein Blick auf die im Zentrum dieser Analyse stehenden Maßnahmen für den Autoverkehr, fällt auf, wie hier konkret festgehalten wird, dass Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen ergriffen werden sollen, um „Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-PKW im Jahr 2030 zu machen“ (Mehr Fortschritt wagen 2021: 51). Darüber hinaus sollen eine Million entsprechende E-Ladepunkte errichtet werden (ebd.).

Hier scheint sich bereits zu zeigen, dass die politischen Maßnahmen weniger auf die Reduktion des Autoverkehrs, sondern eher auf die Förderung von E-Autos abzielen. Betrachtet man diese Maßnahmen im Hinblick auf die MLP, so nehmen die Maßnahmen gleich in zweifacher Weise auf das Regime Einfluss: Zum einen unterstützen die festgeschriebenen Fördermaßnahmen und Rahmenbedingungen die Produktion von E-Autos, also die – wie im Kapitel 2.1 bereits beschrieben – für das Automobil-Regime eine zentrale Rolle einnehmende Automobil-Hersteller.

Zum anderen auf die im Regime vorzufindenden Nutzungsmuster, welche sich mit der Bereitstellung von ausreichender Ladeinfrastruktur auf E-Fahrzeuge verschieben sollen. Es ist anzunehmen, dass die nach Geels (2012: 478) beschriebene „soziale Einbettung des Autos“ sichergestellt bleiben soll.

Diese Annahme stützen Kanger et al. (2019: 62), in dem sie zeigen, dass die politischen Maßnahmen wie die Etablierung einer breiten Lade-Infrastruktur eine entscheidende Rolle für die Verbreitung und Akzeptanz von E-Fahrzeugen zukommt.

Dabei ist ein Aspekt für die Akzeptanz von E-Autos für diese Analyse besonders interessant: Die Autoren (ebd.: 59) fanden heraus, dass durch die sukzessive Einführung von E-Fahrzeugen im öffentlichen Raum (z. B. Buslinien) die kulturelle Verankerung bzw. die oben beschriebene soziale Einbettung des Autos gestärkt und manifestiert wird. Insofern könnte die festgelegte Förderungsverlängerung (Mehr Fortschritt wagen 2021: 51) zwar zum einen ein Rückgang der CO₂-Emissionen mit sich ziehen. Zum anderen würden gleichzeitig aber auch Anreize zur Nutzung eines E-Autos geschaffen werden.

Neben der beschriebenen sozialen Einbettung des Autos beschreiben Kanger et al. (2019: 60) weiterhin eine regulatorische Einbettung, unter der sich die dritte im Koalitionsvertrag festgehaltene Maßnahme einordnen lässt, nach der ab spätestens 2035 nur noch die Zulassung von CO₂-neutralen Fahrzeugen erlaubt sein wird. Die Autoren (ebd.: 62) sehen solche Verbote von Diesel-/ Benzin-Fahrzeugen wie sie im gesamten Europäischen Raum durchgesetzt werden sollten als weiteren elementaren Faktor zur Etablierung von E-Fahrzeugen.

Als Zwischenfazit kann festgehalten werden, dass der bis hierhin analysierte Teil eher auf die Stärkung und Stabilisierung des Automobil-Regimes hindeutet, als auf den eingangs beschriebenen Modal-Shift, welche eine Reduktion des Autoverkehrs nach sich ziehen würde.

An dieser Stelle lässt sich auch feststellen, dass ein für nachhaltige Transformationsprozesse bekanntes Problem eintritt: Politische Entscheidungsträger sind so stark in den Strukturen des Regimes eingebettet, dass sie sich nur auf die Entwicklung und Verbreitung einer Technologie (E-Autos) fokussieren und dabei alternative Lösungsansätze wie den oben beschriebenen Modal-Shift außer Acht lassen (EAA Report 2019: 71).

Insgesamt zeigt sich – unter anderem auch an dem Bekenntnis der Klimaschutzziele – dass der externe Druck aus der Landschaft in Form der gegenwärtigen Klimakrise im politischen Diskurs teilweise erkannt wurde. Allerdings werden keine Maßnahmen angestrebt, die einen stärkeren Modal-Shift hervorbringen würden, sondern nur auf die Diffusion der inkrementellen Innovation der E-Fahrzeuge abzielt.

Auch Geels (2012: 479) bestätigt dieses Ergebnis, in dem er schon zu Beginn dieser Diffusion aufzeigte, dass „die Regime-Akteure [Politik und Automobil-Konzerne] sich der Problematik der ökologischen Grenzen zwar bewusst geworden und offen für nachhaltige Mobilität

geworden sind. Sie sehen die Lösung allerdings in erster Linie in der Entwicklung und Diffusion umweltfreundlicheren Autos, anstatt einer umfassenden Veränderung der Verkehrssysteme.“

Es wird in den nächsten Abschnitten zu zeigen sein, ob sich die These, dass das Automobil-Regime durch die festgehaltenen Maßnahmen tendenziell gestärkt wird, weiterhin bestätigen lässt oder ob andere Teile des Koalitionsvertrages Raum für die Etablierung von Nischen-Entwicklungen und Destabilisierung des Regimes bieten. Hierzu widmet sich der nächste Abschnitt dem Bereich der Verkehrsordnung und Infrastruktur.

Verkehrsordnung & Infrastruktur

In den beiden Abschnitten zur Verkehrsordnung und Infrastruktur ist auffällig, dass die einzigen konkreten und quantifizierbaren Maßnahmen ebenfalls dem Autoverkehr bzw. der Nutzung des privaten PKW zugeschrieben werden können.

Bereits vor den Koalitionsverhandlungen sorgte besonders die Einführung eines generellen Tempo-Limits mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf deutschen Autobahnen für mediale und politische Diskussionen. An diesem Beispiel lässt sich besonders gut zeigen, wie wirkungsmächtig das gegenwärtige Automobil-Regime besteht und letztlich mit dem Ausschlagen des Tempo-Limits auch bleiben soll: Obwohl wissenschaftliche Erkenntnisse darauf hinweisen, dass die Einführung eines Tempo-Limits positive Auswirkungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Nachhaltigkeit und Verkehrslärm hätten (Bauernschuster & Traxler 2021: 87-92; Knie & Canzler 2021: 67) und die Mehrheit der Deutschen sich für ein generelles Tempo-Limit ausspricht (Spiegel Online 2019), wird die Einführung politisch dennoch abgelehnt⁶.

Wie eingangs kurz angedeutet ist auch in diesem Abschnitt auffällig, dass sich die Maßnahmen im Grunde nur auf den Ausbau und Erhalt der automobilen Infrastruktur beziehen und infrastrukturelle Maßnahmen (bspw. den Ausbau von Fahrradwegen), die einen Modal-Shift begünstigen würden nicht auftauchen.

⁶ Genau genommen blockiert das von der FDP geführte Verkehrsministerium dieses Vorhaben. SPD und Grüne haben sich für die Einführung eines Tempolimits ausgesprochen.

Darüber hinaus haben Tempo-Beschränkungen (max. 30 km/h) in Innenstädten (z. B. Wien) zu einer erfolgreichen Reduzierung von Feinstaubbelastung und zu höherer Verkehrssicherheit geführt (Bauer et al. 2020: 26). Im Koalitionsvertrag wird weniger ein Rahmen bzw. eine politische Agenda zur Etablierung solcher Maßnahmen festgehalten. Stattdessen wird, „um Jugendliche frühzeitig auf die Gefahren im Straßenverkehr zu schulen“, das begleitete Fahren ab 16 Jahren ermöglicht (Mehr Fortschritt wagen 2021: 51).

Auch in diesem Abschnitt scheinen sich die ersten Vermutungen, dass das Automobil-Regime durch die politischen Maßnahmen tendenziell gestärkt wird, somit weiter durch die Festlegung von autozentrierten Maßnahmen zu verfestigen. Die erste These (T1) konnte somit bestätigt werden.

Bevor im nächsten Kapitel mögliche Limitationen des MLP-Ansatzes und der vorliegenden Analyse beschrieben werden, widmet sich der letzte Abschnitt dieses Kapitels dem öffentlichen Verkehr und neuen Mobilitätsangeboten im Hinblick auf Nischen-Entwicklungen und der zweiten aufgeworfenen Forschungsfrage.

3.2 Wenig Raum für Nischen-Entwicklungen im Koalitionsvertrag

Wie eingangs bereits beschrieben, können radikale Innovationen nicht innerhalb des Regimes selbst, sondern nur in Nischen-Entwicklungen am Rande des Regimes entstehen (Geels 2019: 189). Insofern bleibt für die Beantwortung der zweiten Forschungsfrage noch die Betrachtung der Förderungen von möglichen Nischen-Entwicklungen, welche radikale Innovationen hervorrufen bzw. fördern, zu klären.

Politische Maßnahmen, die zur Förderung und Diffusion von Nischen-Entwicklungen beitragen und somit einen Modal-Shift begünstigen würden lassen sich im Koalitionsvertrag kaum finden. Als vermutlich einzige für diese Analyse relevante Maßnahme zur Stärkung von Nischen-Innovationen dürfte die Verpflichtung zur Bereitstellung von Echtzeitdaten (der Mobilitätsanbieter und Verkehrsunternehmen) zu nennen sein, welche dazu führen könnte alternative Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Ride-Pooling, usw.) weiter auszubauen und zu verbessern.

Wie oben bereits angedeutet dürfte die vermehrte Einführung von E-Bussen zwar zu einer Reduktion des CO₂-Ausstoßes im öffentlichen Nahverkehr führen (Seelinger 2016: 22). Allerdings wird der vermehrte Einsatz von E-Bussen nicht als Anreiz zur stärkeren Nutzung

des öffentlichen Nahverkehrs (ÖV) nützen, zumindest gibt es dazu keine wissenschaftlichen Belege.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich weder in diesem analysierten Abschnitt noch in anderen Abschnitten politische Maßnahmen erkennen lassen, die Nischen-Innovationen fördern oder zur Diffusion bestehender Innovationen (wie bspw. Car-Sharing, o. ä.) beitragen würden. Dieses Ergebnis passt auch in das sprachliche autozentrierte Gesamt-Bild, welches sich durch den Abschnitt „Mobilität“ des Koalitionsvertrag zieht: In den allgemeinen Teilen zur Infrastruktur und Verkehrsordnung finden sich überwiegend auto-zentrierte Maßnahmen, obwohl das Einhalten der im einleitenden Teil gesetzten Klimaschutzziele und der Dekarbonisierung maßgeblich von der infrastrukturellen Stoßrichtung und der Verteilung des öffentlichen Raumes abhängen wird (Knie & Canzler 2021: 70).

Zusammenfassend kann im Hinblick auf die zweite Forschungsfrage festgehalten werden, dass sich kaum bis gar keine politischen Maßnahmen zur Förderung von Nischen-Innovationen finden lassen. Die zweite These (T2) wird damit ebenfalls bestätigt.

Nachdem in diesem Abschnitt ergänzend der Teil zum öffentlichen Nahverkehr und neuen Mobilitätsangeboten analysiert wurden, diskutiert das vorletzte Kapitel mögliche Limitationen und Kritik des MLP-Ansatzes.

4 Limitationen und Kritik

Bei der Anwendung des MLP-Ansatzes lässt sich zunächst die Operationalisierung, Abgrenzung und Spezifizierung des Regimes kritisieren. Dabei bemängeln einige Kritiker:innen, dass es unklar bleibt, inwiefern sich das Regime empirisch erfassen lässt und welchen Unterschied oder Abgrenzung es zu dem Begriff des „System“ gibt (Geels 2011: 31). Geels selbst entgegnet dieser Kritik, in dem er beschreibt, dass sich ein „System“ aus allen materiellen und empirisch messbaren Faktoren bildet. Das Regime hingegen bildet auch alle immateriellen Faktoren und tieferliegenden Strukturen ab (ebd.).

Bezogen auf die hiesige Analyse könnten unter den tieferliegenden Strukturen beispielsweise auch die oben beschriebenen politischen Paradigmen und entsprechenden sozialen Normen sein.

Abschließend sieht Geels (ebd.) das Regime als „ein interpretatives und analytisches Konzept, welches dazu einlädt die hinter den systemischen Elementen verborgenen und reproduzierenden Aktivitäten zu untersuchen“.

Darüber hinaus lässt sich der Kritikpunkt des „Bottom-up“-Bias anführen. Kritiker:innen bemängeln, der MLP-Ansatz neige dazu, radikale Umbrüche oder Innovationen eher aus der „Bottom-up“-Richtung, also eher von unten durch Nischen-Innovationen (s. a. Abb. 1, S. 8), als durch externe Einflüsse bzw. der „Top-down“-Richtung aus der Landschaft kommen. Dabei würden externe Einflüsse der Landschaft außer Acht gelassen (ebd.: 32). Geels (ebd.) räumt diese Kritik teilweise ein und verweist auf die Fokussierung des wechselseitigen Beeinflussungsprozess der Landschaft mit dem Regime.

Abschließend lässt sich neben möglichen Limitationen an dem MLP-Ansatz noch einschränkend festhalten, dass der geschlossene Koalitionsvertrag keine rechtlichen Verpflichtungen hervorruft, sondern lediglich politische Absichtserklärungen enthält.

Nachdem in diesem Abschnitt kurz die Kritiken des MLP-Ansatzes umrissen wurden, fasst das letzte Kapitel die Ergebnisse noch einmal zusammen und gibt einen knappen Ausblick auf mögliche zukünftige Entwicklungen.

5 Zusammenfassung und Ausblick

Zusammenfassend deutet vieles darauf hin, dass sich die erste These bestätigt und die politischen Vorhaben eher zu einer Stärkung des Automobil-Regimes führen. Das liegt zum einen an den im Kapitel 3.1 beschriebenen Förderung von der Produktion von E-Autos (Produktions-Seite des Regimes) mit deutlichen quantifizierbaren Produktionszielen und dem energischen Vorhaben, eine breite Ladeinfrastruktur für diese Fahrzeuge zu etablieren, um somit die „soziale und regulatorische Einbettung“ des privaten PKW zu erhalten.

Zum anderen finden sich im Abschnitt zur Infrastruktur und Verkehrsordnung ebenfalls lediglich autozentrierte Maßnahmen, wie der „Erweiterung des begleiteten Fahrens ab 16 Jahren“ oder der Absage an das von der Mehrheit der Deutschen befürwortete generelle Tempo-Limit.

Hinweise auf Maßnahmen, die einen von vielen Mobilitätswissenschaftler:innen geforderten Modal-Shift begünstigen und auf eine Reduktion des Autoverkehrs abzielen, lassen sich nicht finden. Selbst im Abschnitt zu neuen Mobilitätsformen bleiben die Maßnahmen sehr unkonkret. Die zweite These lässt sich damit ebenfalls bestätigen.

Wie bereits in der Analyse beschrieben scheint das Automobil-Regime so tief in den wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Strukturen verankert zu sein, dass alternative Lösungswege wie dem Modal-Shift nicht in Betracht gezogen werden.

Knie et al. (2018: 12) stützen diese These, in dem sie feststellen, dass das Auto „tief in den mentalen Strukturen der Deutschen eingebrennt und dem politischen Diskurs als unhinterfragte Selbstverständlichkeit gleichsam entzogen wurde“.

Auch finden sich in dem Abschnitt zur Mobilität Widersprüche: In der Präambel wird die zukünftige Mobilität mit den Adjektiven „nachhaltig, effizient, barrierefrei, innovativ und bezahlbar“ beschrieben. Die dann folgenden politischen Maßnahmen konzentrieren sich allerdings überwiegend auf das Auto, auf welches all diese Adjektive im Vergleich zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und innovativen Mobilitätslösungen nicht unbedingt zutreffen dürften.

Letztlich bleibt als Ausblick festzuhalten, dass sich auch in der gegenwärtigen Legislaturperiode wenig an dem bestehenden Automobil-Regime verändern wird. Die

politischen Maßnahmen werden nicht zu einer Destabilisierung dieses führen. Dabei sei angemerkt, dass sich politische Veränderungen auch nur im Einklang mit gesellschaftlichen, technischen und kulturellen Veränderungen durchsetzen lassen (Knie et al. 2018: 18).

Literaturverzeichnis

Bauer, Uta, Bracher, Tilman, Gies, Jürgen (2020): Ein andere Stadtverkehr ist möglich – Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität

Bauernschuster, Stefan, Traxler, Christian (2021): Tempolimit 130 auf Autobahnen: Eine evidenzbasierte Diskussion der Auswirkungen, in: *Perspektiven der Wirtschaftspolitik* (22), S. 86-102

Bauknecht, Dierk, Brohmann, Bettina, Griebhammer, Rainer (2015):

Transformationsstrategien und Models of Change für nachhaltigen gesellschaftlichen Wandel: Gesellschaftlichen Wandel als Mehrebenenansatz, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (Hrsg.), (66)

Dudley, Geoff, Chatterjee, Kiron (2011): The dynamics of regime change: Challenges to the dominance of the private car in the UK, in: *Automobility in Transition? A Socio-Technical Analysis of Sustainable Transport*, o. S.

Geels, Frank (2011): The multi-level perspective on sustainability transitions: Responses to seven criticisms, in: *Environmental Innovation and Societal Transitions*, S. 24-40

Geels, Frank (2002): Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: A multi-level-perspective and a case study, in: *Research Policy* (31), S. 1257-1274

Geels, Frank (2012): A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies, in: *Journal of Transport Geography*, S. 471-482

Geels, Frank (2019): Socio-technical transitions to sustainability: a review of criticisms and elaborations of the Multi-Level-Perspective, in: *Current Opinion in Environmental Sustainability* (39), S. 187-201

Geels, Frank, Schot, Johan (2007): Typology of sociotechnical transition pathways, in: *Research Policy* (36), S. 399-417

Kanger, Laur, Geels, Frank, Sovacool, Benjamin, Schot, Johan (2019): Technological diffusion as a process of societal embedding: Lessons from historical automobile transitions for future electric mobility, in: *Transportation Research Part D*, S. 47-66

Knie, Andreas, Canzler, Weert (2021): Auslaufmodell Privatauto – von der Notwendigkeit, mentale Pfadabhängigkeiten zu überwinden, in: *Unterwegs zur neuen Mobilität: Perspektiven für Verkehr, Umwelt und Arbeit*, S. 53-73

Knie, Andreas, Canzler, Weert, Ruhrort, Lisa, Scherf, Christian (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende

Mattioli, Giulio, Cameron, Roberts, Steinberger, Julia, Brown, Andrew (2020): The political economy of car dependence: A systems of provision approach

Moradi, Afsaneh, Emidia, Vagnoni (2018): A multi-level perspective analysis of urban mobility system dynamics: What are the future transition pathways?, in: *Technological Forecasting & Social Change*

o. A. (2018): Mobilität in Deutschland, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.)

o. A. (2019): Klare Mehrheit für Tempolimit auf Autobahnen, [online]

<https://www.spiegel.de/politik/deutschland/tempolimit-auf-autobahnen-nur-ein-drittel-lautumfrage-dagegen-a-1302905.html> [abgerufen am 27.03.2022]

o. A. (2019): Mobilitätsatlas – Daten und Fakten für die Verkehrswende, Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.)

o. A. (2021): Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit (Koalitionsvertrag), SPD, Bündnis 90/ Die Grünen und FPP (Hrsg.)

o. A. (2022): Wirtschaftsbranchen: Automobilindustrie, Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hrsg.), [online]

<https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Textsammlungen/Branchenfokus/Industrie/branchenfokus-automobilindustrie.html> [abgerufen am 10.03.2022]

Ruhrort, Lisa (2019): Transformation im Verkehr – Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen, in: *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, (44),

Seelinger, Andreas, Jeschull, Stefan, Krönauer, Bernd, Limerg, Stefan, Schreiner, Christina, de Souza, Marianna, Verza, Melanie (2016): Elektrobusse im ÖPNV – Eine technisch/ wirtschaftliche Analyse unter Berücksichtigung praktischer Anwendungsbeispiele, in: *Diskussionsbeiträge des Fachbereichs Wirtschaftsingenieurwesen der Hochschule Niederrhein*

Schrabe, Jan (2014): Kurze Einführung in die Multi-Level-Perspective

van Bree, B., Verbong, J., Kramer, J. (k. A. über Vornamen) (2010): A multi-level perspective on the introduction of hydrogen and battery-electric vehicles

Anhang

Anhangsverzeichnis

- Nr. 1: Übersicht zentraler Lock-In-Mechanismen zur Legitimierung von Straßenbau S. 28
Nr. 2: Übersicht zentraler De-/ Stabilisierungsfaktoren des Automobil-Regimes S. 29
Nr. 3: Abschnitt „Mobilität“ des Koalitionsvertrags „Mehr Fortschritt wagen“ S. 30

Anhang Nr. 1: Übersicht zentraler Lock-In-Mechanismen zur Legitimierung von Straßenbau

Strategie	Ziel	Anwendung & Begründung
Neoklassischer Wachstumsanreiz	Zusätzlicher Straßenbau als Anpassung an erhöhtes Wirtschaftswachstum	Wird in Zeiten des Wirtschaftswachstums angewendet
Keynsianischer Wachstumsanreiz	Zusätzlicher Straßenbau als Nachfrageindizierung und Stimulierung zusätzlichen Wirtschaftswachstums	Findet in Zeiten von wirtschaftlichen Krisen Anwendung
Anreize zur Erhöhung des Verbraucherkonsums	Erhöhung der Autoinfrastruktur zur Steigerung des Verbraucherkonsums	Wird tendenziell als Argumentation von konservativeren Parteien genutzt
Straßenbau als Mittel zur regionalen Entwicklung und sozialer Inklusion	Infrastrukturell benachteiligte Regionen mit Straßenbau anbinden und soziale Inklusion stärken	Wird tendenziell als Argumentation von progressiveren Parteien genutzt
Straßenbau als Lösung zur Bewältigung zusätzlichen Verkehrsaufkommens	Entlastung bestehender Straßeninfrastruktur durch zusätzliche/ ausgebaute Straßen	Oft Ergebnis des sich selbst befeuernden Kreislaufs aus induziertem Wirtschaftswachstum, zusätzlichem Verkehr und weiterem Straßenbau

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Mattioli et al. (2020): 7

Anhang Nr. 2: Übersicht zentraler De-/ Stabilisierungsfaktoren des Automobil-Regimes

Stabilisierende Faktoren (Lock-Ins)	Destabilisierende Faktoren (Risse)
Steuereinnahmen auf Bundes-, Länder,- und Kommunenebene	Zunehmende nationale und lokale Klimaschutz-Diskurse
Sicherung und Steigerung der Haushaltseinkommen	Verpflichtung zur Einhaltung europäischer und globaler Klimaschutzziele
Steigende Nachfrage individueller Mobilität	Anstieg der Energie- und Benzinkosten
Herstellungs-Infrastrukturen und technologisches Know-How	Zunehmende „Smart-City-Strategien“ und Anspruch an reduziertem Autoverkehr
Bestehende autozentrierte Verkehrs-Infrastrukturen	Zunehmendes öffentliches und privates ökologisches Bewusstsein
Verbesserte Öko-Bilanz und sukzessive Einführung von E-Autos	Verschiebung von Werten hinsichtlich des privaten Autos jüngerer Generationen
Das Auto als Symbol des „sozialen Aufstiegs“	
Straßenbau zur Indizierung von Wirtschaftswachstum und privaten Konsum (s. a. Kapitel 2.1, S. 11)	
Vorherrschende Nutzungspräferenz des Autos (Komfort, Zeitersparnis, s. a. Kap 2.1)	

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Moradi & Vagnoni (2018): 237

Anhang Nr. 3: Abschnitt „Mobilität“ des Koalitionsvertrags „Mehr Fortschritt wagen“

Mobilität

Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen. Für die notwendigen Veränderungsprozesse werben wir um Akzeptanz und werden unsere Ziele dialogorientiert umsetzen und die Maßnahmen regelmäßig überprüfen.

Die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung unserer Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches werden wir treffen und die praktische Umsetzung deutlich beschleunigen.

Mobilität ist für uns ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge, Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland mit zukunftsfesten Arbeitsplätzen. Dafür werden wir Infrastruktur ausbauen und modernisieren sowie Rahmenbedingungen für vielfältige Mobilitätsangebote in Stadt und Land weiterentwickeln.

Infrastruktur

Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. Dazu werden wir den Anteil der Erhaltungsmittel bis 2025 bei wachsendem Etat schrittweise erhöhen. Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an.

Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte.

Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen. Wir wollen das Nebeneinander von Autobahn GmbH und Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau Gesellschaft (DEGES) aufheben. Zwischen Bund und Autobahn GmbH wollen wir eine überjährige Finanzierungsvereinbarung abschließen.

Wir werden 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO₂-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.

Wir wollen Lärmbelastungen durch den Verkehr reduzieren, setzen uns für eine Reduzierung von mutwilligem Lärm ein und sorgen für mehr aktiven und passiven Lärmschutz. Um zu angemessenen Lärmschutzmaßnahmen zu kommen, werden wir die gesamte Lärmsituation berücksichtigen. Die Lärmsanierungsprogramme für Bundesfernstraßen und Schienenwege werden wir besser finanzieren.

Innovative Technik zur Lärmvermeidung, so für neue Güterwagen, werden wir bis zur Markteinführung unterstützen.

Bahnverkehr

Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. Sofern haushalterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.

Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern. Grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir stärken und mit der EU sowie ihren Mitgliedstaaten Nachtzugangebote aufbauen.

Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und innovative Antriebstechnologien unterstützen. Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben. Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen.

Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung wollen wir beschleunigen, den Einzelwagenverkehr stärken und Investitionsanreize für Gleisanschlüsse setzen. Bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten soll die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden. KV-Terminals wollen wir weiter fördern, die Kranbarkeit von Standard-Sattelauflegern vorantreiben und den Zu- und Ablauf bis max. 50 Kilometer von der Lkw-Maut freistellen.

Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten.

Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern.

Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt. Wir wollen die Investitionsmittel für die DB Infrastruktur erhöhen.

Öffentlicher Verkehr und neue Mobilitätsangebote

Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. 2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen.

Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht.

Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren. Für eine nahtlose Mobilität verpflichten wir Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter, ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitzustellen. Anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung wollen wir ermöglichen. Den Datenraum Mobilität entwickeln wir weiter. Intermodale Verknüpfungen werden wir stärken und barrierefreie Mobilitätsstationen fördern.

Digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing werden wir unterstützen und in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einbeziehen. Damit alle neuen Busse einschließlich der Infrastrukturen möglichst zeitnah klimaneutral fahren, wird der Bund die bestehende Förderung verlängern und mittelstandsfreundlicher ausgestalten.

Wir setzen uns für faire Arbeitsbedingungen im ÖPNV ein. Zu diesem Zweck stärken wir die Tariftreue und schaffen die gesetzliche Grundlage dafür, Tarifverträge zur Bedingung bei Ausschreibungen zu machen. Mittelständische Interessen sind bei der Vergabe zu berücksichtigen. Am Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre halten wir fest.

Mobilitätsforschung werden wir interdisziplinär aufwerten, das Zentrum Zukunft der Mobilität neu aufstellen und erweitern, sowie das Zentrum für Schienenverkehrsforschung stärken.

Güterverkehr

Wir unterstützen regionale Güterverkehrskonzepte, fördern emissionsfreie Stadtlogistik wie Ladezonen und Logistik-Hubs. Die Genehmigungspraxis von Schwerlast- und Großraumtransporten wollen wir erleichtern.

Die Kontrollbehörden werden wir stärken und bessere Sozialstandards und Arbeitsbedingungen durchsetzen. Sichere Lkw-Stellflächen an und um Autobahnen werden wir ausbauen und

telematisch optimieren. Wir werden dem Fachkräftemangel entgegenwirken, Qualifizierung modernisieren und Bürokratie abbauen.

Autoverkehr

Wir werden den Transformationsprozess der deutschen Automobilindustrie vor dem Hintergrund von Digitalisierung und Dekarbonisierung unterstützen. Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen werden wir darauf ausrichten, dass Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 ist.

Gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission werden im Verkehrsbereich in Europa 2035 nur noch CO₂-neutrale Fahrzeuge zugelassen – entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus.

Außerhalb des bestehenden Systems der Flottengrenzwerte setzen wir uns dafür ein, dass nachweisbar nur mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können. Wir setzen uns für die Verabschiedung einer ambitionierten und umsetzbaren Schadstoffnorm EURO 7 ein und werden dabei Wertschöpfung und Arbeitsplätze berücksichtigen.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss dem Bedarf vorausgehen. Wir werden deshalb den vorauslaufenden Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur mit dem Ziel von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten bis 2030 mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur ressortübergreifend beschleunigen, auf Effizienz überprüfen und entbürokratisieren.

Wir setzen auf die Mobilisierung privater Investitionen. Wo wettbewerbliche Lösungen nicht greifen, werden wir mit Versorgungsaufgaben, wo baulich möglich, die verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten herstellen. Wir werden die Förderung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur effektiver und effizienter ausgestalten.

Wir werden Hemmnisse in Genehmigungsprozessen, bei der Netzinfrastruktur und den Netzanschlussbedingungen abbauen und die Kommunen bei einer vorausschauenden Planung der Ladeinfrastruktur unterstützen.

Wir werden bidirektionales Laden ermöglichen, wir sorgen für transparente Strompreise und einen öffentlich einsehbaren Belegungsstatus. Wir werden den Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Schnelllade-Hubs beschleunigen und die Anzahl der ausgeschriebenen Hubs erhöhen.

Wir werden den Masterplan Ladeinfrastruktur zügig überarbeiten und darin notwendige Maßnahmen aus den Bereichen Bau, Energie und Verkehr bündeln sowie einen Schwerpunkt auf kommunale Vernetzung der Lösungen legen. Wir setzen uns für ambitionierte Ausbauziele auf europäischer Ebene ein.

Wir setzen uns für eine Weiterentwicklung der CO₂-Flottengrenzwerte für Nutzfahrzeuge ein und unterstützen die Vorschläge der Europäischen Kommission für den Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw. Wir schaffen ein Mobilitätsdatengesetz und stellen freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten sicher.

Zur wettbewerbsneutralen Nutzung von Fahrzeugdaten streben wir ein Treuhänder-Modell an, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigt. Im Gesetz zum autonomen Fahren werden wir die Regelungen verbessern, Haftungsfragen klären und die Datenhoheit der Nutzer sicherstellen.

Verkehrsordnung

Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen.

Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle. In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.

Um Jugendliche schon frühzeitig für die Gefahren im Straßenverkehr zu schulen, werden wir begleitetes Fahren ab 16 Jahren ermöglichen. Wir wollen mehr digitale Elemente des Führerscheinunterrichtes ermöglichen, die Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten vorantreiben und das Monopol bei der Fahrerlaubnisprüfung unter Wahrung geltender Qualitätsstandards aufheben.

Wir wollen, dass Notbrems- und Abstandsassistenten in Nutzfahrzeugen nicht abgeschaltet werden dürfen. Die Nachrüstung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen werden wir bis zum verpflichtenden Einbau weiterhin fördern.

Radverkehr

Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern. Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen.

Schiffsverkehr

Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen. Den Schifffahrtsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterlandanbindungen stärken. Wir werden Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern.

Wir werden das Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt anpassen. Wir wollen bei der Ausgestaltung von Fit for 55 die Gesamtbelastungen für die Schifffahrt im Blick behalten.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie werden wir stärken, um eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung einzuführen und um den Offshore-Windenergieausbau zu beschleunigen. Wir werden Sanierung und Ausbau von Schleusen beschleunigen.

Wir werden einen gesamtgesellschaftlichen Dialog zu Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen initiieren. Wir werden die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken und ihre Effizienz erhöhen.

Luftverkehr

Wir wollen die deutsche Luftverkehrswirtschaft und -industrie als Schlüsselbranchen nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickeln, in einem umfassenden Beteiligungsprozess ein Luftverkehrskonzept 2030+ zur Zukunft der Flughäfen in Deutschland erstellen, die Schienenanbindung von Drehkreuzen fördern und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen verringern.

Deutschland soll Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen werden bei Wahrung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb. Unser Ziel ist die Schaffung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr, der Emissionen effektiv reduziert sowie Carbon Leakage vermeidet.

Bis zur europäischen Entscheidung über die Einführung einer Kerosinsteuer in Anlehnung an den Energiegehalt werden wir uns dafür einsetzen, auch europaweit eine Luftverkehrsabgabe einzuführen, wie sie in Deutschland erhoben wird. Wir werden uns bei der Europäischen Union dafür einsetzen, dass Flugtickets nicht zu einem Preis unterhalb der Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen.

Mit Blick auf die aktuelle pandemiebedingte Krise der Luftfahrtbranche werden wir eine Erhöhung der Luftverkehrsabgabe erst nach 2023 prüfen. Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer werden wir für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einsetzen.

Wir unterstützen ambitionierte Quoten für Power-to-Liquid (PtL-Quoten) im Luft- und Schiffsverkehr, um einen Markthochlauf anzureizen. Wir wollen Fluglärm reduzieren und den Anteil lärmabhängiger Flughafenentgelte erhöhen.

Wir fördern einen klimaneutralen Flughafenbetrieb. Die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung wird um das Thema eines effektiven Lärmschutzes erweitert. Eine Änderung des Fluglärmschutzgesetzes werden wir auf Basis des Evaluierungsberichts der Bundesregierung betrachten.

Wir werden uns auf EU-Ebene für die Umsetzung des „Single European Sky“ und einen niedrigeren Schwefelgehalt von Kerosin einsetzen. Detektion und Abwehr von Drohnen ist hoheitliche Aufgabe.

Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne unerlaubte fremde Hilfe angefertigt, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und die den benutzten Quellen und Hilfsmitteln wörtlich oder inhaltlich entnommenen Stellen als solche kenntlich gemacht habe.

Die Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form noch keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt.

Ich erkläre mich damit einverstanden, dass meine Arbeit mit einer Software zum Prüfen von Plagiaten geprüft wird.

Mir ist bekannt: Bei Verwendung von Inhalten aus dem Internet habe ich diese zu kennzeichnen und einen Ausdruck davon im Dokumentenformat pdf als digitalen Anhang der Arbeit beizufügen.

Berlin, den 05.04.2022

Unterschrift

