

Verkehrswende – nur wie?

Beim Mercator-Science-Policy-Fellowship-Programm traf Mitte November wieder Wissenschaft auf Politik und Verwaltung. Der UniReport war beim Gespräch des Mobilitätsforschers Prof. Martin Lanzendorf mit Vertretern aus Bundesverkehrsministerium und Bundespräsidialamt über das Großthema Verkehrspolitik dabei.

Kaum ein Zukunftsthema dürfte gegenwärtig mit derart großem öffentlichen Interesse verfolgt werden wie das Thema Verkehr. Nahezu jeder bewegt sich im Alltag von A nach B, ob beruflich oder privat, ob über große oder kleine Strecken, ob motorisiert oder per Muskelkraft. Vieles ist hinsichtlich der Gewohnheiten in Bewegung geraten, aber nicht zuletzt angesichts eines sich immer deutlicher abzeichnenden Klimawandels passiert aus Sicht vieler Stimmen, auch von Bürgerinnen und Bürgern, noch zu wenig. Wie wird aber in der Forschung dazu gedacht und geforscht, welche Ideen und Lösungsvorschläge werden hier diskutiert, wie funktioniert dabei der Austausch mit Ministerien und Behörden? Dies war der Ausgangspunkt für ein Gespräch zwischen Prof. Martin Lanzendorf, Mobilitätsforscher an der Goethe-Universität, und zweier Fellows aus dem aktuellen Mercator-Science-Policy-Fellowship-Programm: Petra Löcker, Ministerialrätin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), und Dr. Johannes Scheube, Leiter des Referats Wirtschaft, Finanzen, Arbeit und Soziales, Umwelt und Verkehr im Bundespräsidialamt.

Mehr Experimente wagen

Petra Löcker interessiert, ob und wie die Wissenschaft mit der großen Studie des BMVI „Mobilität in Deutschland“ (MiD) umgeht. Lanzendorf freut sich, dass damit sowohl für Forschung als auch für Lehre wichtige Daten und Fakten verfügbar sind. „Als ich promoviert habe, war es noch sehr schwierig, an solche Daten zu gelangen“, erklärt der Forscher. Er führt aber weiter aus, dass klassische Verkehrsprognosen nach dem Prinzip des *Ceteris paribus* (lateinisch für „unter sonst gleichen Bedingungen“) seiner Ansicht nach nicht mehr ausreichen. In den Modellen werde davon ausgegangen, dass in der Zukunft Demographie und Ökonomie sich ändern, die Menschen aber gleichbleiben. „Mich interessiert aber, was über sogenannte ‚realistische Erwartungen‘ hinausgeht. Als ‚realistisch‘ wird das bezeichnet, was wir kennen, aber nicht notwendigerweise das, wie es sein könnte.“ Bei Befragungen in München unter Neubürgerinnen und -bürgern hätten diese unter anderem beim Angebot eines Testabos für den Öffentlichen Nahverkehr eine erstaunlich hohe Bereitschaft gezeigt, dauerhaft vom Auto auf die Bahn umzusteigen. „Die Menschen zeigen eine hohe Akzeptanz, in der Großstadt auf das Auto zu verzichten – wenn man ihnen Alternativen aufzeigt.“ Petra Löcker bemerkte, dass in Städten wie Bonn mittlerweile damit experimentiert werde, für begrenzte Zeiträume auf bestimmten Straßen beispielsweise den Pkw-Verkehr zugunsten der Fahrradfahrer zurückzunehmen. Bonn wird als eines der fünf kommunalen Modellvorhaben 2018 – 2020 im ÖPNV vom Bund gefördert. „Experimente sind ein gutes politisches Instru-

ment, auch um zu verhindern, dass sich Vertreter verschiedener Positionen sofort zerstreiten und sich dann nichts mehr bewegt“, sagt Lanzendorf.

Positives aufzeigen

Dr. Johannes Scheube möchte an dieser Stelle wissen, wie es mit den Zustimmungsraten aussieht für Experimente, die zulasten der Autofahrer gehen. „Die Zustimmungsraten beim Thema Parken sind eigentlich erstaunlich hoch“, entgegnet Martin Lanzendorf; bei einer Befragung im Frankfurter Stadtteil Bornheim habe sich unter anderem ergeben, dass die Stadtbewohner eher bei Fragen zustimmen, wenn der Verlust von Parkplätzen einhergehe mit der Schaffung einer Fahrradinfrastruktur. Der Anteil „hartnäckiger Widerständler“ – Autobesitzer, die auf keinen Fall ihr Auto aufgeben möchten – sei im Stadtteil nicht größer als ein Viertel gewesen, berichtete Martin Lanzendorf zur Überraschung seiner beiden Gesprächspartner.

Auch wenn die Fronten in der Diskussion um die Verkehrsplanung sich keineswegs unverschiebbar gegenüberstünden und auch eine große Gruppe von Autobesitzenden an der Schwelle stehe, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern, gehe es im Falle von Bornheim keineswegs um autofreie Quartiere. Ein Projekt am Frankfurter Nordmain-Ufer hingegen zeige, so Lanzendorf, dass ein Verkehrsexperiment immer auch die positiven Seiten für die Anwohner aufzeigen müsse; bei der autofreien Zone am Mainufer habe man es aber versäumt, diese deutlich zu machen, so dass sich ein Bürgerprotest geregt habe; nun drohe sogar ein Scheitern des Experiments.

Wissenstransfer

Wie können die Erkenntnisse einer Studie, die Wissenschaftler wie Martin Lanzendorf erstellen, in die Breite getragen werden? Wie kann man sicherstellen, dass jenseits der be-



Prof. Martin Lanzendorf (l.) im Gespräch mit Petra Löcker und Dr. Johannes Scheube. Foto: Frank

kannten und bewährten Transferwege über Veröffentlichungen und Veranstaltungen die richtigen Akteure erreicht werden und das Wissen nicht ungenutzt in der Schublade bleibt, möchte Petra Löcker von dem Mobilitätsforscher wissen. Zum einen gebe es im Nationalen Radverkehrsplan, so Lanzendorf, Instrumente wie Fahrradakademien oder den nationalen Fahrradkongress, womit Wissen gut transportiert und verbreitet werden könne. Zum anderen hänge die Nachhaltigkeit von Forschungsergebnissen auch damit zusammen, dass daran anknüpfende Projekte, beispielsweise zum Bikesharing, an mehreren Orten getestet werden. „Ausrollprogramme“ seien vonnöten, die aber oft an den kommunalen Verwaltungsstrukturen scheiterten. Förderprogramme vom Bund könnten an dieser Stelle helfen, so Lanzendorf. Er wünsche sich, dass nicht nur technologiegetriebene Projekte wie die Elektromobilität gefördert würden, sondern auch Projekte an der Schnittstelle von Städtebau und Verkehr.

Soziale Frage(n)

Ein weiteres Thema im Gespräch sind Verteilungsfragen in der Verkehrspolitik: Könnte die Umlenkung von Mobilitätsströmen und die Intermodalität von Verkehrsmitteln gerade die unteren Einkommensschichten überproportional treffen, wirft Johannes Scheube in die Debatte. Der Mobilitätsforscher sieht durchaus die Gefahr sozialer Verwerfungen, nennt als Beispiel, dass die Nutzung alternati-

ver und intelligenter Verkehrssysteme oft daran geknüpft sei, sich mit der Digitalisierung und App-basierten Informationen entsprechend auszukennen. Hier würden bestimmte Bevölkerungsgruppen ganz klar davon profitieren, andere aber nicht. Auch beim Thema Fliegen, so Lanzendorf, müsse man sicherlich im Blick behalten, dass seit 20 Jahren die Erwartungshaltung entstanden sei, dass nahezu jede Einkommensgruppe diese Fortbewegungsmittel nutzen könne; wenn das Fliegen wieder teurer werde, trafe das untere Einkommensklassen eher. Gleichwohl sollten die vielen Einflussfaktoren beim Thema Mobilität nicht dazu führen, dass zu wenig getan werde, denn der Anteil von Mobilität und Verkehr am Klimawandel sei immens. Im Gespräch mit seinen Diskussionspartnern macht Lanzendorf deutlich, dass ihm die Maßnahmen zum Klimawandel nicht weit genug gehen. Wenn man sich anschauere, welche Summen für neue Technologien ausgegeben werden, seien demgegenüber die vorgesehenen Maßnahmen, um die Klimaziele zu erreichen, viel zu gering. df

Mehr Informationen zum Fellowship-Programm unter www.uni-frankfurt.de/61510805/Mercator_Science_Policy_Fellowship_Programm

Von Recht und Moral

Tag der Rechtspolitik 2019 zu Hate Speech, Impfpflicht und der Rolle des Gesetzgebers

Soll das Recht das schwindende Wertegerüst unserer Gesellschaft ersetzen? Oder beschränkt sich der Gesetzgeber auch in Zeiten von Hasskommentaren und Gewaltandrohungen im Netz besser darauf, einen Rahmen für unser freiheitliches Zusammenleben zu setzen? Der diesjährige Tag der Rechtspolitik trug den Titel: „Das Recht zwischen moralischer Aufrüstung und Regelbruch“.

Die eigenen Kinder gegen Masern impfen zu lassen, damit andere nicht erkranken, ist ein moralisches Gebot. Seine Organe im Todesfall Kranken zur Verfügung zu stellen, hat ebenfalls mit Gemeinwohlorientierung zu tun. Dasselbe gilt fürs gewissenhafte Entrichten der Steuerschuld. Und natürlich ist es sozial schädlich und unerwünscht, andere mit Hass und Drohungen zu überziehen – in welchem Rahmen auch immer.

Doch inwiefern ist nicht gemeinwohlorientiertes Verhalten ein Fall für den Gesetzgeber? Astrid Wallrabenstein, Professorin für Öffentliches Recht mit Schwerpunkt Sozialrecht, beleuchtete die Debatte um Organspende-Nudge und Masernimpfpflicht. Ist das sogenannte „Nudging“ ein guter Kompromiss? Der Staat setzt Impulse, um erwünschtes Verhalten hervorzurufen. Aber ist dieser „libertäre Paternalismus“ – wie Dekan Prof. Klaus Günter

anmerkte – mit der Demokratie zu vereinbaren? Über „Moral und Grenzverhalten im Steuerrecht“ sprach Philipp Lamprecht, Professor für Steuerrecht und Zivilrecht. Verhalten werde vor allem durch die Orientierung an anderen beeinflusst – was den Sinn des Strafens und Nudgens relativiert. Und Dr. Benjamin Krause von der Generalstaatsanwaltschaft Frankfurt widmete sich dem Thema Hate Speech und seiner strafrechtlichen Relevanz.

Das Strafrecht sei das schärfste Mittel sozialer Kontrolle, aber schon die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens könne für den Betroffenen dramatische Folgen haben, betonte die Strafrechtlerin und Rechtsphilosophin Prof. Beatrice Brunhöber in der abschließenden Podiumsdiskussion. Sie beobachtete eine Remoralisierung des Rechts, plädierte aber dafür, andere Wege zu suchen. Dr. Wilhelm Wolf, Präsident des Landgerichts Frankfurt am Main, hält das Nudging für einen interessanten Ansatz. **Anke Sauter**