

Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung?

Input auf Diskussionsveranstaltung zur Verkehrswende in Berlin des Berlin 21 e.V. Netzwerk für nachhaltige Entwicklung in Berlin am 1.6.2017

Dr. phil. habil. Weert Canzler
Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik/
Projektgruppe Mobilität
Wissenschaftszentrum Berlin für
Sozialforschung (WZB)
weert.canzler@wzb.eu



Inhalt

I. Trends

II. Chancen

III. Herausforderungen



I. Trends



Technische, politisch-wirtschaftliche & verhaltensseitige Trends:

- *Technisch*: Digitalisierung, auch: Smart Phones apps senken die Transaktionskosten, Dekarbonisierung des Verkehrs wird drängender
- *Politisch und wirtschaftlich*: CO₂-Emissionsgrenzwerte, Digital-Unternehmen sehen neue Geschäftsmodelle im Management von Slots
- *Verhaltensseitig*: “permanent online”, pragmatische Multimodalität



Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwiss. Mobilitätsforschung?



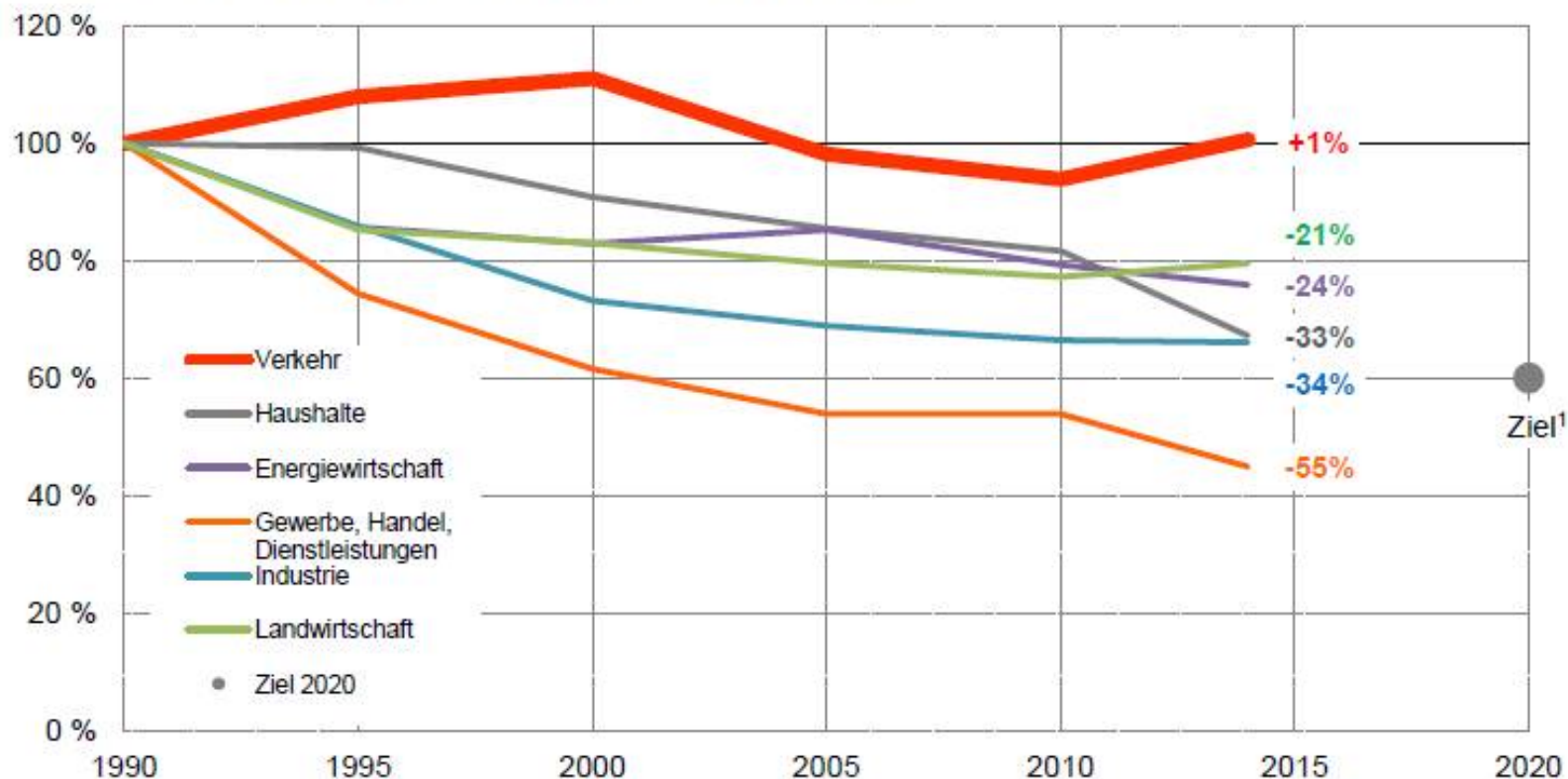
Quelle: aus Umschlagsseite: Weert Canzler, Andreas Knie: Die digitale Mobilitätsrevolution, München: oekom 2016, Umschlagsillustration: ©Jens - Fotolia.com



Verkehr = Sorgenkind der Klimapolitik

Treibhausgas-Emissionen in Deutschland

Entwicklung von 1990 bis 2014 in %, 1990=100 %

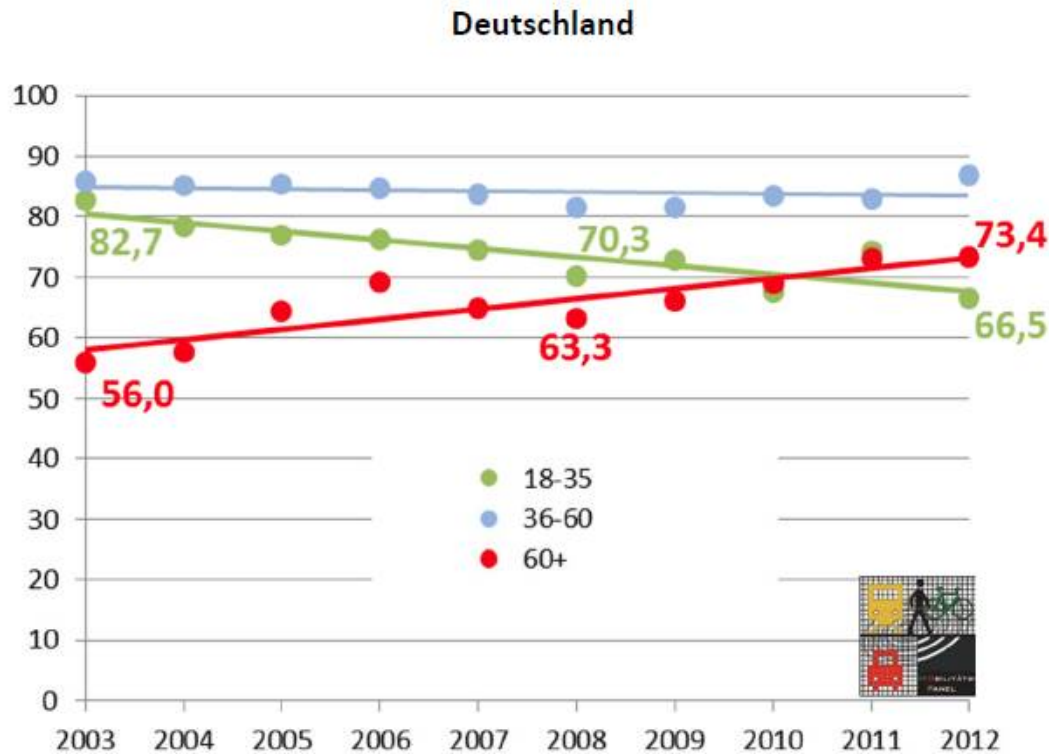


Automobilität: “Der Zweck wird zum Mittel”

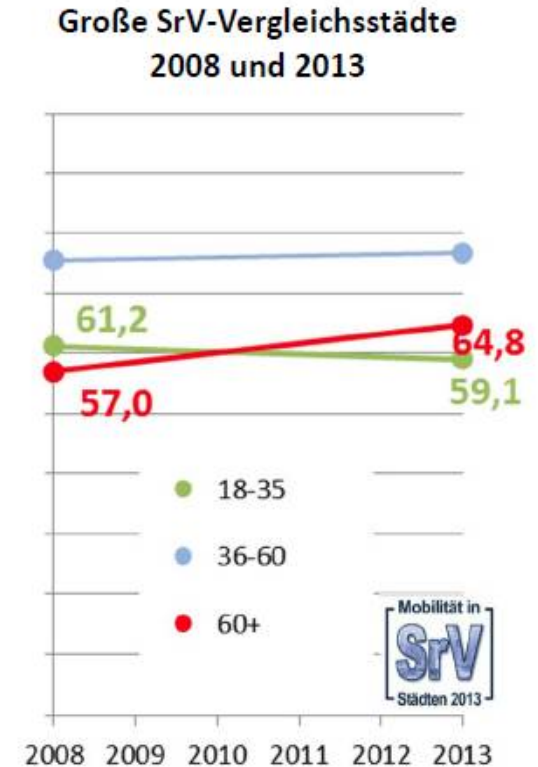
- Routinen als „praktisches Handeln“ – Autofahren ist „nutzen ohne nachzudenken“
- Privatauto im Haushalt provoziert „Kuckuckseffekt“
- Kognitive Dissonanzen begünstigen eine „verzerrte Kostenwahrnehmung“



Pkw-Verfügbarkeit (Führerschein und Pkw im Haushalt)



Datengrundlage: Deutsches Mobilitätspanel (MOP)



Quelle: Gerd-Axel Ahrens: Die Stunde der Wahrheit – Präsentation und Diskussion der Ergebnisse des SrV 2013, Dresden 10.11. 2014

II. Chancen



Intermodale Mobilitätskonzepte:

- Platz und Vorrang für Fußgeher und Radler
- Öffentliche Autos und Räder als Ergänzung des Öffentlichen Verkehrs plus ride sharing
- Angebotsintegration: „Keep it simple and easy“

 mehr nicht-motorisierten Verkehr und Elektrifizierung des reduzierten motorisierten Verkehrs

E-Mobilität!

Aber: mehr als Batterieautos...



Postfossile Mobilität ist technisch und angebotsseitig vielfältig:

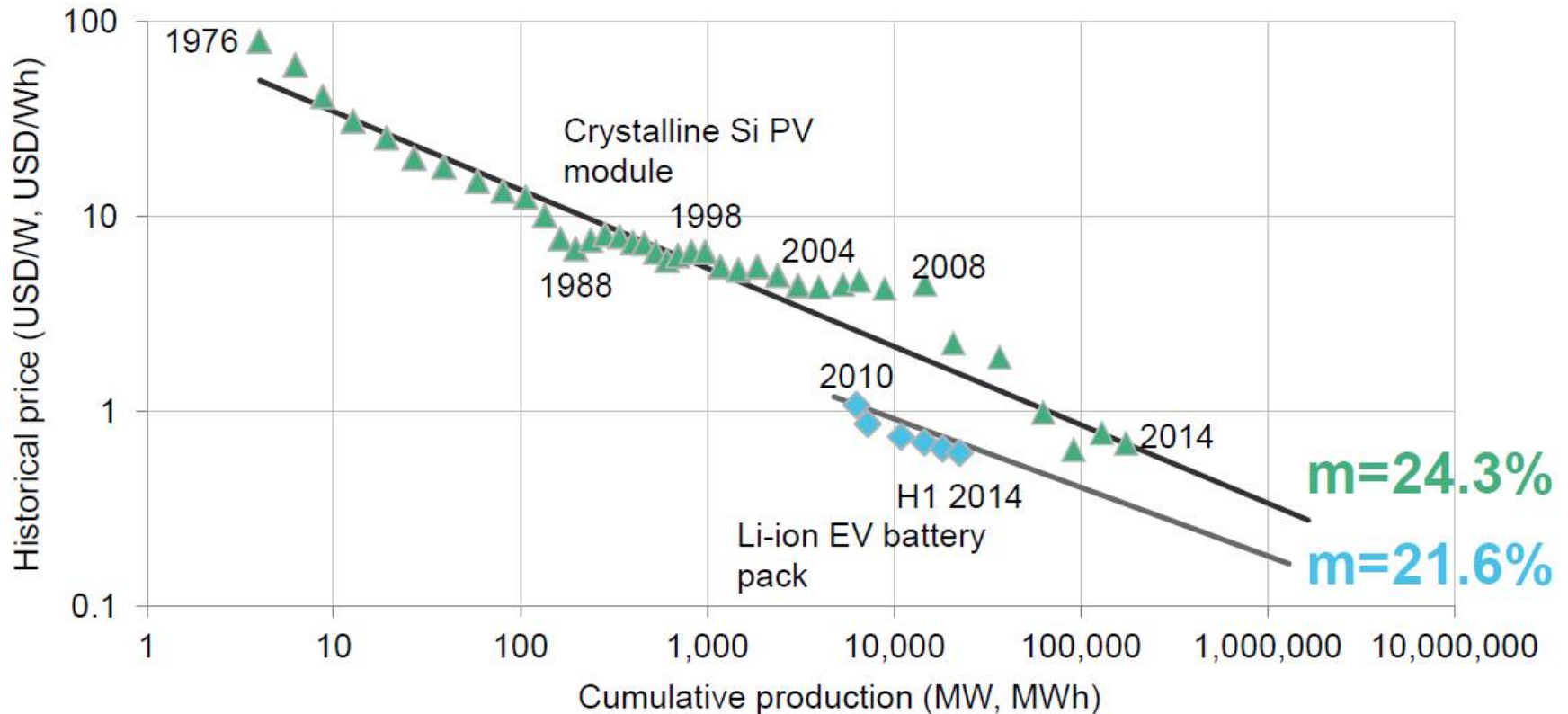
- „Klassische“ E-Mobilität: Bahnen, Tram, O-Busse (künftig induktiv?)
- Batterieelektrische Fahrzeuge: BEV und PHEV
- Brennstoffzellen-Fahrzeuge
- Pedelecs und E-Scooter



Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwiss. Mobilitätsforschung?

LITHIUM-ION EV BATTERY EXPERIENCE CURVE COMPARED WITH SOLAR PV EXPERIENCE CURVE

Bloomberg
NEW ENERGY FINANCE



Note: Prices are in real (2014) USD.

Source: Bloomberg New Energy Finance, Maycock, Battery University, MIT

Michael Liebreich, New York, 14 April 2015

@MLiebreich

#BNEFSummit

13



Boom innovativer Mobilitätsdienstleistungen:

- *Public Transport*: Velib/autolib, Citi Bike, DB: Bahncard 100, Clever Shuttle ...
- *Autoindustrie*: Car2go/moovel, drive now, multicity, MOIA ...
- *Neue Spieler*: Uber, Google, Tesla, Apple ... auch start ups wie Allygator, e-mio, moovit...

... und: in den Städten boomt das Fahrrad



Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwiss. Mobilitätsforschung?

„Multi-modal-Arena“ Berlin Südkreuz

Source: Canzler 2015: eig. Bild



Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwiss. Mobilitätsforschung?

E-Autos im professionellen Ride-Sharing: clever shuttle



Source: Canzler 2017: eig. Bild



Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwiss. Mobilitätsforschung?

Nicht zu vergessen: Fahrrad-Boom - Vorbild Kopenhagen



Source: "Cyclists at red 2" by heb@Wikimedia Commons (mail) - Own work.

Licensed under CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons - http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cyclists_at_red_2.jpg#/media/File:Cyclists_at_red_2.jpg



III. Herausforderungen



Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwiss. Mobilitätsforschung? Mehr als apps. Und zwar attraktive Angebote und neue bzw. rückgebaute Infrastruktur ...

- Wohnort- und arbeitsplatznahe Mobilitätsstationen und „Multimodal-Arenen“ mit Car- und Bikesharing
- Enges Fahrradwegenetz, Fahrradschnellwege und Fahrradabstellanlagen („Von Groningen und Kopenhagen lernen“)
- Emissionsfreie Lieferservices (Abholstationen, Lieferung durch Lastenräder und E-Transporter ...)
- Perspektivisch: Integration von E-Fahrzeugen im Flottenbetrieb in Smart Grids
- ...



Verkehrswende in Berlin: Was sagt die sozialwiss. Mobilitätsforschung?

... und es braucht klare – und mutige – Entscheidungen auf allen politischen Ebenen:

- Kommunal:
Konsequente Parkraumbewirtschaftung und
Bevorzugung von E-Carsharing → *CS-Gesetz offensiv nutzen*
Rückbau von Autostraßen und Umwidmung für
Fußgeher- und Radverkehr → *von Kopenhagen lernen*
Fixierte Termine für Zero-Emissionen-Zonen und
Einfuhrverbote für Fahrzeuge mit VM (für Pkw und City-
Logistik) → *einige Städte Vorreiter wie Helsinki, Stockholm, Mailand*
- Land & Bund: Planungs- und steuerrechtliche
Entrümpelung → *Vom Personenbeförderungsgesetz über das
Dienstwagenwesen bis zur Stellplatzverordnung*



Resümee:

- Der Auto-Verkehr ist **das** Sorgenkind im Klimaschutz und in der Energiewende, der Platzbedarf des Privatautos ist **die** Belastung für urbanes Leben. Der Fahrrad-Boom, intermodale Angebote und die Elektrifizierung bieten jedoch Anlass für Optimismus.
- Es zeichnet sich eine vernetzte **postfossile Mobilität** ab: Das Smartphone wird zum Generalschlüssel für die Mobilität. Apps erlauben eine transaktionskostenarme Nutzung von Slots und ein einfaches Car- und Ride-Sharing.
- Es fehlen die rechtlichen Rahmenbedingungen und taugliche Geschäftsmodelle. Wichtiger denn je sind daher Real-Experimente, in denen die **Verkehrswende** nicht nur getestet, sondern **gelebt** werden kann.

