

Peter Hennicke, Thorsten Koska, Jana Rasch,  
Oscar Reutter, Dieter Seifried  
unter Mitarbeit von Miriam Müller,  
Meike Spitzner und Alina Wetzchewald

# Nachhaltige Mobilität für alle

*Ein Plädoyer für mehr Verkehrsgerechtigkeit*

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	11
Tabellenverzeichnis	12
Danksagung	13
Vorwort	15
<b>1 Einleitung: Kein Klimaschutz ohne Verkehrswende</b>	<b>21</b>
<b>2 Corona und Mobilität: Krisen lösen – Chancen nutzen</b>	<b>27</b>
2.1 Corona- und Klimakrise: Gemeinsamkeiten und Unterschiede	28
2.2 Vorübergehend sinkende Treibhausgase, aber der Klimanotstand bleibt	34
2.3 Integrierte Krisenlösung – in die Zukunft investieren	36
2.4 Mit der Ökologie aus der Krise: Ansatzpunkte integrierter Krisenbewältigung	41
2.5 Corona und Mobilität konkret: Eine gemischte Zwischenbilanz	44
<b>3 Corona, Wirtschaft, Verkehr: Neu denken – nachhaltiger handeln</b>	<b>59</b>
3.1 Wirtschaftswachstum und Verkehr	59
3.2 Staat versus Markt	64
3.3 Soziale Bewegungen und Rolle der Wirtschaft	65
3.4 Verantwortung der Hauptverursacher	67
3.5 Gesellschaftspolitische Lehren aus dem Krisenmodus	69
<b>4 Das Leitbild: Nachhaltige Mobilität für alle</b>	<b>75</b>
4.1 Leitbild: Nachhaltige Mobilität statt Autoprivilegien	75
4.2 Verkehrsgerechtigkeit: Die ökologische und soziale Frage der Verkehrswende	82

<b>5</b>	<b>Ein »Weiter so« ist unmöglich: Die Verkehrs- und Emissionstrends</b>	<b>89</b>
5.1	Immer mehr Verkehr: Die Entwicklung von Fahrleistung und Verkehrsaufwand	90
5.2	Entwicklung des Personenverkehrs	93
5.3	Die Klimabilanz des Verkehrs	102
5.4	Weitere Wirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit	105
<b>6</b>	<b>Externalisierung durch imperiale Verkehrsweise</b>	<b>111</b>
6.1	Nachhaltigkeit würde Externalisierung ausschließen	112
6.2	Die externen Kosten erfassen nur die Spitze des Eisbergs	114
6.3	Internalisierung externer Kosten: Notwendig, aber wenig wirksam	119
<b>7</b>	<b>Verteilungsgerechtigkeit: Der blinde Fleck der Verkehrspolitik</b>	<b>123</b>
7.1	Ökologischer Fußabdruck von Ländern und Individuen	123
7.2	Sozialer Status und Verursachung des Klimawandels	125
7.3	Umwelt- und Mobilitätsgerechtigkeit in Deutschland? Fehlanzeige!	127
7.4	Geringere Teilhabe – mehr Belastungen durch Verkehr	129
7.5	Sozioökonomischer Status und Mobilitätsprofile	131
7.6	Mobilitätsgerechtigkeit: Kein Thema der Verkehrspolitik	140
7.7	Verkehrswende für alle	143
7.8	Verkehrsverhalten im Wandel	149
7.9	Die Genderdimension der Mobilität	150
7.10	Verkehrswende für alle: Eine Win-win-Strategie?	159
<b>8</b>	<b>Die EU-Verkehrspolitik als Regelungsrahmen für die deutsche Verkehrspolitik</b>	<b>165</b>
8.1	Verkehrssektor in der europäischen Klimapolitik: Lastenteilung (Effort Sharing)	168

8.2	Mobility Package der EU	170
8.3	Clean Vehicles Directive	171
8.4	Gemeinsamer Transport von Gütern zwischen den Mitgliedstaaten – zu zaghafte Verkehrsverlagerung	175
8.5	Förderung von Verkehrsinfrastrukturen	176
8.6	European Green Deal	177
8.7	Nationaler Energie- und Klimaplan Deutschland	179
8.8	EU-Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität	181
8.9	EU-Haushalt bis 2027 und Programm Next Generation EU	184
<b>9</b>	<b>Stand deutscher Verkehrspolitik: Welt entfernt von einer Wende</b>	<b>189</b>
9.1	Fußverkehrsförderung: Fehlanzeige	189
9.2	Radverkehr: Neue Pläne sind erkennbar, aber Zweifel bleiben	191
9.3	ÖPNV-Politik: Mehr beschleunigen – stärker ausbauen	197
9.4	Bahnpolitik: Immerhin – die Schienenwende hat begonnen	200
9.5	Autoverkehr und Automobilpolitik: Unverändert autofixiert	207
9.6	Verkehr im Steuerrecht: Umsteuern mit Steuern	215
9.7	Verkehrsunsicherheit und Vision Zero: Zur Differenz zwischen Wort und Tat	220
9.8	Ein ernüchterndes Fazit: Die Verkehrspolitik dieser Bundesregierung schafft keine Verkehrswende	226
<b>10</b>	<b>Szenarien zur Verkehrszukunft: EU-weit und für Deutschland</b>	<b>227</b>
10.1	Verkehrswende im Personenverkehr	236
10.2	Antriebswende im Personenverkehr	241
10.3	Kombination der Strategien der Verkehrs- und Antriebswende im Verkehr	243
10.4	Verkehrswende im Güterverkehr	244
10.5	Antriebswende im Güterverkehr	247
10.6	Wie kann das Notwendige möglich werden?	247

<b>11 E-Mobilität: Rettung der Autokonzerne oder des Klimas?</b>	251
11.1 Politik und Konzerne setzen auf Elektroautos	252
11.2 Wie wirken sich die Elektroautos auf das Klima aus?	254
11.3 Plug-in-Hybride: Übergangslösung oder Feigenblatt?	261
11.4 Die europäische Flottenverbrauchsrichtlinie – eine fatale Fehlkonstruktion	266
11.5 Der Hype um Wasserstoff	272
11.6 Sektorenkopplung – wo soll der Strom herkommen?	277
11.7 Zwischenfazit	280
<b>12 Strukturwandel gestalten: Die Zukunft der Autoindustrie</b>	283
12.1 Wachstum und Massenmotorisierung	285
12.2 Bedeutung der Autoindustrie für die deutsche Wirtschaft	287
12.3 Die Transformation der Autoindustrie: Strukturwandel mit ungewissem Ausgang	293
12.4 Digitalisierung: Mobilitätsdienstleistungen und autonomes Fahren als neuer Märkte	296
12.5 Welchen Weg nimmt die Transformation? Strategien und Interessenkonflikte	302
12.6 Auswirkungen der Transformation auf Wertschöpfung und Beschäftigung	306
<b>13 Automobilismus In der Sackgasse: Die Autopfadabhängigkeit beenden</b>	313
<b>14 Kernstrategien für nachhaltige Mobilität</b>	325
14.1 Struktur und Methodik	325
14.2 Ein ambitionierter Politikmix für einen klimaneutralen Verkehr bis 2035	328
14.3 Zwischenschritt: Ein verkehrspolitischer Rahmen für 2030	336

14.4	CO <sub>2</sub> -Bepreisung im Verkehr	340
14.5	Anfangen und Druck machen: Die kommunale Verkehrswende	344
14.6	Nachhaltige Mobilität schließt die Dekarbonisierung mit ein	352
14.7	Sofortmaßnahmen	353
<b>15</b>	<b>Hoffnungszeichen – Eine Ermutigung zum Handeln für die Verkehrswende</b>	<b>359</b>
15.1	Die acht Hoffnungszeichen	360
15.2	Von der Hoffnung über die Einsicht zum Handeln: Es gibt nichts Gutes, außer man tut es	381
<b>16</b>	<b>Ausblick: Das Notwendige tun</b>	<b>383</b>
	Literaturverzeichnis	390
	Über die Autoren	423