

# Corona und die Mobilitätswende

## – einige Einsichten für die Klimabewegung



von David (B.Sc. Politikwissenschaft, studiert aktuell M.A. Transformationsstudien)

Vielleicht *die* entscheidende Lehre, welche die Klimabewegung aus der Corona-Pandemie ziehen kann, ist, dass Politik doch in der Lage ist, entschieden auf Herausforderungen zu reagieren. Wenn sie denn *will*.

Für die vielen Menschen, die schon vor Corona dafür kämpften, dass Politiker\*innen umfassendere und schnellere Maßnahmen gegen die Klimakrise treffen sollten, war diese Beobachtung ein Aha-Erlebnis. In Zukunft wird es viel schwieriger sein, Argumenten für mehr Klimagerechtigkeit mit Verweis auf die angebliche Komplexität den Wind aus den Segeln zu nehmen. Auf der anderen Seite fühlte man auch die Ernüchterung darüber, dass man trotz aller Anstrengung nicht in der Lage war, das politische System in solch einem Maße zur Reaktion zu treiben wie das Virus. Aber auch daraus lassen sich wichtige Erkenntnisse ziehen, nämlich, dass neben guten Argumenten, einer klaren Organisation und engagierter Öffentlichkeitsarbeit, auch der richtige Moment eine wichtige Rolle für die politische Arbeit von sozialen Bewegungen spielt. Manche Dinge kann man eben nicht beeinflussen, sie sind, wie der Soziologe Hartmut Rosa sagt, „unverfügbar“ und entziehen sich deshalb unserer Kontrolle. Wir sollten ob dieser Einsicht aber nicht verzweifeln, sondern vielmehr mit Gelassenheit darauf reagieren, dass entscheidende Entwicklungen nicht allein von unseren Kräften abhängig sind.

Wichtig ist jedoch, auf die Entwicklungen reagieren zu können. Krisen schaffen immer wieder Brüche im alten System und diese Brüche können zu ‚Möglichkeitsfenstern‘ werden, in denen eine Neukonfiguration gesellschaftlicher Kräfteverhältnisse erfolgen kann. Welche Rolle Corona für die Entwicklung unserer Gesellschaften spielen wird, ist schwer zu sagen. Jedenfalls sollte man sich davor hüten, der Krise vorschnell systemumstürzlerische Tendenzen anzudichten. Solange die entscheidenden Strukturen der gesellschaftlichen Reproduktion dieselben bleiben, wird es keine transformativen Veränderungen geben. Shannon Osaka hat beispielsweise in einem vielbeachteten Artikel beim Online-Magazin ‚grist‘ darauf hingewiesen, dass trotz des Lockdowns in vielen Ländern und dem damit einhergehenden Rückgang von Mobilität und wirtschaftlicher Aktivität, weiterhin über 90% der üblichen

Treibhausgasemissionen ausgestoßen werden, was insbesondere am gleichbleibenden Energiebedarf, der industriellen Produktion und der Landwirtschaft liegt.<sup>1</sup>

Dennoch wird es wichtige Veränderungen geben. In manchen Bereichen zeichnen sich jetzt schon künftige Konfliktfelder ab und für diese muss die Klimabewegung gut gerüstet sein. Eines dieser Konfliktfelder heißt Mobilität, also eines zu dem die Klimabewegung als Akteur bereits fest dazugehört. In kaum einem anderen Bereich wird so emotional gestritten. Im Verkehrssektor sind die Treibhausgasemissionen seit 1990 praktisch nicht gesunken.<sup>2</sup> Mit Alexander Dobrindt und Andreas Scheuer (beide CSU) hatte Deutschland in den letzten beiden Legislaturperioden zwei Bundesverkehrsminister, die als extreme Blockierer bei der Verkehrswende gelten können. Und auch wenn sich teilweise auf kommunaler Ebene einiges bewegt, so ist das Auto-Land Deutschland noch sehr weit davon entfernt, das Schlüsselproblem der Mobilitätswende zu lösen: Die institutionell abgesicherte Vorherrschaft des Automobils. Einige Beobachtungen gehen bereits davon aus, dass die Corona-Krise die Stellung des Autos sogar noch stärkt. Schließlich scheint in Zeiten sozialer Distanzierung die Nutzung des ÖPNV als ungeeignet, während PKW einen exklusiven und privaten Raum schaffen und damit besser zu den Anforderungen der Virusbekämpfung passen. Wie die Krise auch das kulturelle Image des Autos beeinflusst, konnte man in diesen Tagen bereits erkennen: Beispielsweise gab es die ersten Auto-Konzerte, in denen Menschen in ihren PKW vor einer Bühne standen und der Musik lauschten. Auch eine Renaissance der Autokinos wurde von mancher Seite als möglich erachtet.<sup>3</sup>

Die krisengebeutelte Automobilindustrie kämpft nun für günstige politische Rahmenbedingungen, etwa Kaufprämien für Neuwagen. Durch die Corona-Krise standen lange Zeit die Fließbänder still, internationale Lieferketten waren unterbrochen und die Nachfrage brach infolge der geminderten Kaufkraft ein. Zusätzlich zur Corona-Krise steht die deutsche Automobilindustrie aufgrund der strengeren EU-Umweltauflagen und der Veränderung der großen globalen Absatzmärkte hin zu Elektromobilität (insbesondere in China) ohnehin unter großem Druck.

Die Klimabewegung sollte deswegen bei den verkehrsbezogenen Konjunkturprogrammen – und diese werden kommen – darauf achten, dass diese transformatives Potenzial für die jeweiligen Branchen entwickeln. Dabei reichen Kaufprämien ausschließlich für E-Autos, wie

---

<sup>1</sup> <https://grist.org/climate/the-world-is-on-lockdown-so-where-are-all-the-carbon-emissions-coming-from/>

<sup>2</sup> <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/treibhausgasemissionen-gingen-2019-um-63-prozent>

<sup>3</sup> <https://www.musikexpress.de/coronakrise-wie-autokonzerte-und-drive-in-raves-jetzt-zum-trend-werden-1551075/>

sie einige Experten fordern<sup>4</sup>, nicht aus. Der Staat muss sicher gehen, dass die Vergabe öffentlicher Mittel dem Gemeinwohl dient und nicht fossilistische Strukturen stärkt. Dabei sollte die Klimabewegung nicht nur ökologische Anliegen beachten, sondern auch soziale Aspekte wie Arbeiter\*innenrechte und betriebliche Mitbestimmung müssen gestärkt werden. Denn eine faire sozial-ökologische Transformation kann nur gemeinsam mit den Beschäftigten geschehen.

Generell gilt es die aktuellen wirtschaftspolitischen Auseinandersetzungen nach Kräften in Richtung sozial-ökologischer Transformation zu beeinflussen. Dennoch sollten wir aufpassen, dass wir uns nicht zu sehr von einer Logik gefangen nehmen lassen, die den Spielraum für Transformation nur in einer Gestaltung von Konjunkturprogrammen und wirtschaftlichen Anreizen sieht. Es bleibt weiterhin eine wichtige Aufgabe der Klimabewegung, Alternativen aufzuzeigen.

Dass die Corona-Krise der Mobilitätswende auch Vorschub leisten kann, das zeigt etwa ein Beispiel aus Belgien. In der Altstadt von Brüssel sollen zukünftig Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen mehr Platz bekommen, während der motorisierte Verkehr sich die Straße nun mit diesen teilen müssen und maximal 20km/h fahren dürfen. Zusätzlich sollen neue Radwege gebaut werden. Begründet wird dieses Vorgehen mit den durch Corona notwendig gewordenen Abstandsregelungen.<sup>5</sup> Aber hier wird bereits konsequent im Sinne der Mobilitätswende gedacht. Das Ergebnis ist, dass vor dem Hintergrund der Corona-Situation und dem damit verbundenen Platzbedarf, die Kräfteverhältnisse zuungunsten des motorisierten Verkehrs verschoben werden. Auch hier sollte man sich vor voreiligen Schlüssen hüten. In drei Monaten wird das Konzept von der Brüssler Stadtregierung evaluiert und dann wird sich deutlicher zeigen, welche Früchte es getragen haben wird.

Dennoch erscheint es mir ein gutes Beispiel dafür zu sein, wie die Klimabewegung auch unter den veränderten Voraussetzungen von Corona für eine Mobilitätswende kämpfen und wie sie diese zu ihrem Vorteil nutzen kann. So wurde auch schon vor Corona immer wieder auf den Zusammenhang von Krankheiten und der durch den motorisierten Verkehr verursachten Luftverschmutzung hingewiesen.<sup>6</sup> Solche Argumente könnten in Zukunft mehr Gewicht bekommen, da unsere Gesellschaften aktuell besonders für dieses Thema sensibilisiert sind.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> [https://www.deutschlandfunk.de/autobranche-in-coronazeiten-zum-umbruch-kommt-die-krise.724.de.html?dram:article\\_id=475511](https://www.deutschlandfunk.de/autobranche-in-coronazeiten-zum-umbruch-kommt-die-krise.724.de.html?dram:article_id=475511)

<sup>5</sup> <https://www.tagesschau.de/ausland/bruessel-verkehrswende-101.html>

<sup>6</sup> <https://www.eea.europa.eu/de/pressroom/newsreleases/zahlreiche-europaeer-sind-immer-noch-vorzeitige-todesfaelle-durch-luftverschmutzung>

<sup>7</sup> <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-05/verkehrswende-coronavirus-staedte-radwege-luftqualitaet-umweltschutz-gesundheit>

Neue Radwege entstehen infolge der Corona-Krise übrigens nicht nur in Brüssel, sondern auch in Bogota, Vancouver, Oakland aber auch in Wien oder Berlin. Und in Mailand sollen gar 35km Straßen zu Radwegen umstrukturiert werden. In Paris beschleunigt die Corona-Pandemie die Pläne, die Innenstadt rad- und fußgängerfreundlicher zu gestalten. Der eigentlich für 2024 vorgesehene *Plan Vélo*, der 650 Kilometer Straße auch für Radfahrer\*innen nutzbar machen soll, kann aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens teilweise jetzt schon umgesetzt werden.<sup>8</sup> Bei allen diesen Beispielen spielt der verminderte Verkehr eine positive Rolle, indem er Möglichkeitsräume eröffnet und Transformationsprozesse beschleunigt. Wenn in den kommenden Wochen die Lockerungen ausgeweitet werden, muss die Klimabewegung für die Beibehaltung von Pop-up-Radwegen, von ausgeweiteten Fußgängerzonen und der Sperrung von Straßen in der Innenstadt für Autos kämpfen.

Nochmals: Es geht nicht darum, diese ersten Schritte zu überbewerten und Corona als Bringer der Mobilitätswende zu verkennen. Vielmehr sollen uns diese Beispiele zeigen, dass die aktuelle Situation unterschiedliche Entwicklungspfade ermöglicht und nicht etwa von selbst eine Stärkung des automobilen Verkehrs mit sich bringt. Es lassen sich sogar gute Argumente für die Mobilitätswende finden. Die Klimabewegung kann und sollte jetzt den Moment nutzen, um für diese zu streiten.

---

<sup>8</sup> <https://1e9.community/t/die-corona-krise-koennte-die-fahrrad-wende-bringen/4634>