IASS POLICY BRIEF 4/2019

Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS)
Potsdam, Juni 2019



Dieser Policy Brief wurde von Sophia Becker (IASS), Jeremias Herberg (IASS) und Johannes Staemmler (IASS) verfasst.

Dieser **IASS Policy Brief** ist folgendermaßen zu zitieren: Becker, S., Herberg, J., Staemmler, J., (2019): Strukturwandel und Mobilität: Zwei Herausforderungen für Brandenburg, IASS Policy Brief, Juni 2019.

Strukturwandel und Mobilität als Chance für nachhaltige Entwicklung

as Jahr 2019 kann ein entscheidendes für Brandenburg werden. Die Festlegung auf den Kohleausstieg bis 2038 und die Landtagswahl sind für Brandenburg, insbesondere für die Lausitz, wichtige Impulse, sich aktiv mit Zukunftsfragen zu beschäftigen: Wie sollen und wollen die Menschen in Brandenburg in Zukunft leben? Welche Bedeutung haben Arbeit, Lebensqualität und gesellschaftlicher Zusammenhalt? Wie begegnet man dem demografischen Wandel? Wie werden sich die Brandenburger in Zukunft fortbewegen?

Der Strukturwandel in der Lausitz ist eine Chance für eine nachhaltige Entwicklung der Region. Die Lausitz könnte nicht nur Modellregion für den Strukturwandel werden, sondern Wege für nachhaltiges Leben und Arbeiten aufzeigen. Dazu bedarf es auch der systematischen Entwicklung regionaler Potenziale, indem die Lausitzerinnen und Lausitzer selbst Aktivposten des Strukturwandels werden.

In der Mobilitätspolitik kann Brandenburg im ländlichen Raum durch den Erhalt sozialer Infrastrukturen den Zuzug junger Familien begünstigen und umweltfreundliche Mobilität wirkungsvoll fördern. Im urbanen Raum sind die Brandenburger Städte mit wachsendem Autoverkehr konfrontiert, der urbane Lebensqualität bedroht. Hier kann eine nachhaltigkeitsorientierte Verkehrspolitik gezielt eingreifen und den Stadtverkehr so gestalten, dass der urbane Raum für alle Bewohnerinnen und Bewohner lebenswert bleibt.

Empfehlung 1

Strukturwandel ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Lokale Stärken müssen gefördert werden.

Strukturwandel braucht Menschen, die ihn gestalten. Dafür muss Brandenburg Förderstrukturen schaffen, die lokale Akteure in der Lausitz unterstützen. Die *Zukunftswerkstatt* kann die Kapazitätsentwicklung in der Region, ggf. für ganz Brandenburg, übernehmen.

■ Empfehlung 2

Flexiblere Mobilität durch soziale Infrastruktur im ländlichen Raum

Soziale Infrastrukturen müssen im ländlichen Raum dezentral gestärkt werden, um Wegeketten zu vereinfachen, die Auto-Abhängigkeit der Bewohnerinnen und Bewohner zu verringern sowie umweltfreundliche Mobilität zu fördern. So bleibt Brandenburg für junge Familien mit Kindern ein attraktiver Wohnstandort mit hoher Lebensqualität.

■ Empfehlung 3

Den öffentlichen Raum in Städten gerechter verteilen und Lastenräder fördern

Eine urbane Parkraumbewirtschaftung reduziert die PKW-Nutzung, verringert Unfallrisiken und verbessert den Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr. Gleichzeitig müssen diese Alternativen zum PKW gezielt gefördert werden, um Akzeptanz für Veränderungen zu ermöglichen.

Zukunft in Brandenburg gestalten

Brandenburg steht im Jahr 2019 vor großen Herausforderungen und wichtigen Entscheidungen. Die Landtagswahl wird die politischen Kräfteverhältnisse verändern. Brandenburg hat aber auch besondere Ressourcen und Chancen, die für die aktive Zukunftsgestaltung genutzt werden können.

Zu den Herausforderungen zählen der demografische Wandel mit einem prognostizierten Bevölkerungsrückgang um knapp zwei Prozent im kommenden Jahrzehnt (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, S. 9–11, mittlere Variante), Richtungsentscheidungen

für den Lausitzer Strukturwandel, bedingt durch den absehbaren Kohleausstieg, sowie eine zunehmende Disparität der Lebensqualität von städtischen und ländlichen Räumen. Dies zeigt sich an zwei zentralen Themen: Strukturwandel und Mobilität. In beiden Gestaltungsfeldern konkurrieren aktuell unterschiedliche Ansätze: (1) die Urbanisierungsvision einer Fokussierung auf starke städtische Zentren und (2) die Dezentralisierungsvision einer Förderung aller drei Raumtypen (ländlich/suburban/urban) mit ihren jeweiligen Stärken.



Der Braunkohleabbau prägt seit Jahrzehnten die Lausitz. Sein Ende eröffnet Chancen, nachhaltiges Leben und Wirtschaften in den Blick zu nehmen. Quelle: istock/KnutBurmeister

Die Urbanisierungsvision wurde zuletzt prominent vom Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (IWH, 2019) befürwortet und sieht vor, in den neuen Bundesländern einseitig das Wachstum urbaner Räume zu forcieren und die Entwicklung des ländlichen Raums hauptsächlich auf eine gute Verkehrsanbindung zu den urbanen Zentren zu beschränken. In dieser Vision wird der ländliche Raum letztlich auf die Funktion "Wohnen" und "Erholen" reduziert. Dies beinhaltet das politische Risiko einer noch stärkeren Ungleichheit der Lebensverhältnisse in Stadt und Land und damit einer verstärkten Marginalisierung des "Ländlichen" und seiner Bewohnerinnen und Bewohner (Abschlussbericht Enquete-Kommission, Potsdam 2019).

Die Gefahr des subjektiven und objektiven "Abgehängt-Seins" ist im ländlichen Raum real. Wo unzureichende soziale Infrastruktur in Form von Kitas, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten und öffentlichen Einrichtungen vorhanden ist, droht die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Frage zu stehen. Zudem sind dadurch die Abhängigkeit vom kostenintensiven PKW als alternativlosem Verkehrsmittel und die zeitliche Belastung durch lange Pendlerstrecken vorprogrammiert. Beides macht das Leben für junge Familien in Brandenburg jenseits der Zentren und des Berliner Umlandes unattraktiver, obwohl gerade diese Gruppe geneigt wäre, dem urbanen Druck zu entfliehen.

Wenn das Land Brandenburg dem Bevölkerungsrückgang und einer Überalterung der Gesellschaft aktiv entgegen wirken will, sollte das Ziel aber gerade sein, für junge Familien attraktiv zu sein, d.h. den Wegzug dieser Bevölkerungsgruppe zu verhindern und den Zuzug von Familien auch in den ländlichen Raum gezielt zu fördern.

Strukturwandel in der Lausitz

Der anstehende Strukturwandel der Lausitz erfordert nun, Alternativen zur bestehenden Abhängigkeit von der Braunkohle zu denken und zu entwickeln. Die Investitionen in wissenschaftliche Einrichtungen sind dabei ebenso wichtig wie der Ausbau öffentlicher Infrastruktur, um die Vernetzung in der Region und damit die konkrete Lebensqualität sicherzustellen. Die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse wird im Strukturwandel in der Lausitz mitverhandelt. Um die regionale Entwicklung nachhaltig zu gestalten, gibt es anders als in den 1990er Jahren ein Zeitfenster von 15-20 Jahren und zusätzliche Mittel des Bundes (vgl. Eckpunkte für ein Strukturstärkungsgesetz). Damit ist die Entscheidung vorgezeichnet, dass die Lausitz mehr sein wird als eine Erholungsregion für gestresste Großstädter.

Für eine attraktive Lausitz sind alle Ebenen und Bereiche von Staat, Gesellschaft und Wirtschaft gefordert, Ideen und Interessen zu artikulieren. Im Leitbildprozess der Zukunftswerkstatt Lausitz formieren sich Bürgerinnen und Bürger und Zivilgesellschaft, um ihre Ideen für eine lebenswerte und nachhaltige Zukunft einzubringen.

Strukturwandel als Gemeinschaftsaufgabe

Der Strukturwandel wird nicht allein mit Beton und Stahl, sondern durch Menschen gestaltet. Brandenburg kann Nachhaltigkeit, Innovation und Beschäftigung stärken, indem Bottom-up-Ansätze lokaler Akteure gezielt unterstützt werden. Das Projekt "Sozialer Strukturwandel und responsive Politikberatung in der Lausitz" am IASS berät dazu unter anderem die Zukunftswerkstatt Lausitz, die schon heute wichtige Impulse für die Kapazitätsentwicklung in die Region sendet.

Der Kohleausstieg birgt viele Herausforderungen, ist aber auch eine Chance für die Lausitz. Basierend auf den Empfehlungen der Kommission "Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung" (KWSB Abschlussbericht 2019) wird der politisch beschleunigte Strukturwandel mit einer Reihe von Gesetzen flankiert und Mittel in erheblichem Umfang werden bereitgestellt. Es kann gelingen, in diesem Zuge Leben und Arbeiten in der Lausitz zukunftstauglich zu machen, das heißt Nachhaltigkeit, Innovation und Beschäftigung als Entwicklungsziele zu definieren und umzusetzen. Dieses Potenzial entsteht jedoch nur, wenn neben den großen Ansiedlungs- und Infrastrukturmaßnahmen konsequent Bottom-up-Ansätze gefördert werden. Die Lausitz wird dann Modellregion für einen nachhaltigen Strukturwandel, wenn er maßgeblich von Akteuren aus der Lausitz selbst entwickelt und getragen wird. Die Zukunftswerkstatt Lausitz kann hierfür eine wichtige Rolle als Projektentwicklerin übernehmen.

Bottom-up-Ansätze

Bottom-up-Ansätze sind Initiativen, Vorhaben und Verbünde, die in der Region entwickelt werden oder bereits aktiv sind. Sie umfassen Einzelinitiativen und Kooperationen aus Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft. Diese können gewerblicher, gemeinnütziger oder gemischter Natur sein.

Bottom-up-Ansätze bringen Bewegung in lokale Zusammenhänge und honorieren Kreativität, Kooperationsbereitschaft und Mut. Ziel ist es, eine Praxis der (Selbst-)Wirksamkeit zu entwickeln, die die Region auf allen Ebenen braucht. Selbstwirksamkeit bedeutet, dass die Bürger eigene Vorstellungen von Leben und Arbeiten entwickeln, von diesen überzeugt sind und die Möglichkeit haben, diese auch umzusetzen.

Bestehende Ansätze in kleinen Unternehmen, zivilgesellschaftlichen Organisationen, Kultureinrichtungen und in der Forschung sind Basis für Nachhaltigkeit und Lebensqualität. Diese Praxis ist wichtig, um vorhandene Kompetenzen wahrzunehmen, Herausforderungen zu identifizieren und diesen produktiv begegnen zu können. Sie erzeugen Sichtbarkeit und Attraktivität nach innen und außen, bspw. für die einst abgewanderte Generation, die Lausitz wieder als Lebensregion in Betracht zu ziehen.

Die Förderung von Bottom-up-Ansätzen muss auf Länderebene so gestaltet werden, dass 1.) regionale Verbünde gestärkt werden, 2.) Kooperationen intersektoral entstehen, 3.) eine breite Teilhabe ermöglicht wird und 4.) regionale Akteure (Kommunen, Landkreise, Zivilgesellschaft, Wirtschaft, Wissenschaft) an der Definition der Förderkriterien beteiligt sind. Die Ergebnisse des Lausitzer Leitbildprozesses sind für die Entwicklung der Förderkriterien hilfreich und für die Zukunftswerkstatt als netzwerkbildende und kapazitätsentwickelnde Einrichtung wertvoll.

Überlastung, Akzeptanz und Professionalität

Als Begleitforschungsprojekt zum Strukturwandel in der Lausitz identifizieren wir eine Reihe von Hindernissen, die bei der Stärkung von Bottom-up-Ansätzen adressiert werden müssen: Überlastung, Akzeptanz, Professionalität.

Überlastung: Akteure und Organisationen in der Lausitz sind in allen Sektoren strukturell überlastet. Wer sich engagiert, findet sich schnell in zahllosen Gremien wieder und wird mit Verantwortung, aber auch der Erwartung ausgestattet, Lösungen zu präsentieren und diese umzusetzen. Die Verantwortung liegt auf den Schultern weniger. Wir empfehlen, frühzeitig mehr Kapazitäten zu entwickeln, indem in Antragsphasen Bottom-up-Ansätze ausreichend Zeit eingeräumt wird und Anschubfinanzierungen möglich sind.

Akzeptanz: Die Bereitschaft miteinander zu kooperieren ist in der Lausitz nicht genug ausgeprägt. Das hat strukturelle Gründe, da die Wege zum Teil weit, die (Zeit-)Ressourcen knapp und die (Bundes-)Ländergrenzen wirksam sind. Auch sind die Vorstellungen darüber, wer zur Lausitz gehört und welche Zukunft angestrebt wird, verschieden. So werden bspw. Rückkehrernetzwerke mit Skepsis beobachtet, weil es ihnen gelingt mit eigenen Impulsen Aufmerksamkeit zu erzeugen. Aber gerade solche Bottom-up-Ansätze sind es, die sich zukunftsgerichtet, konstruktiv und intersektoral aufstellen und gemeinsam Handlungsfähigkeit entwickeln.

Professionalität: Die Strukturwandelhilfen sind öffentliche Mittel, deren Verwendung begründet und belegt werden muss. Dafür fehlt es an vielen Stellen an Erfahrung und Kapazitäten, die aufgebaut werden müssen. Eine Projektförderstruktur muss selbst dieses Wissen entwickeln. Parallel müssen antragstellende Institutionen und Konsortien darin unterstützt werden, ihre Anliegen und auch die eigenen Strukturen ausreichend zu professionalisieren, um nach einem Antragsverfahren die Umsetzung zu bewerkstelligen.

Einer wie auch immer gearteten Projektentwicklungsstruktur kommt dabei eine zentrale Rolle zu, die politisch unabhängig gestaltet werden sollte. Begleitende Beteiligungsstrukturen für die Planung, Umsetzung und Evaluierung regionaler Projekte, moderiert durch die Wissenschaft, sind eine erfolgsversprechende institutionelle Innovation, um lokale Erfahrungen zu begleiten und aus Erfolg bzw. Scheitern systematisch und produktiv zu lernen.



Abbildung 1: Die Lausitz in Sachsen und Brandenburg

Quelle:Eigene Darstellung

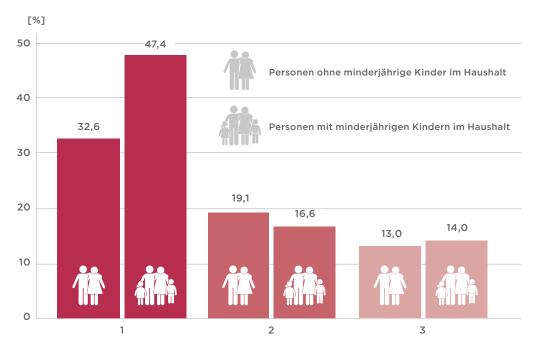
Flexiblere Mobilität durch soziale Infrastruktur im ländlichen Raum

Die Verschärfung der Disparität von Stadt und Land zeigt sich insbesondere beim Thema Mobilität. Während es in den Städten zu viel Verkehr gibt, gibt es im ländlichen Raum noch zu wenig Mobilitätsangebote. In den Städten sind Bewohnerinnen und Bewohner durch die Umweltwirkungen der Verkehrsmassen belastet, das heißt durch Lärm, Abgase und Stau. Hohe Wohnkosten in der Stadt drängen immer mehr Menschen an den Stadtrand oder in die Umlandgemeinden, doch der Arbeitsplatz im Stadtzentrum ändert sich nicht. Damit sind lange und mühselige Pendelwege – oftmals mit dem PKW – vorprogrammiert.

Je weiter weg der Arbeitsplatz, aber auch die Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Einkaufen, Kita und Gesundheitsversorgung liegen, desto stärker sind die Menschen auf den PKW angewiesen, um ihre Alltagswege bewältigen zu können. Wer morgens acht Kilometer zur Kita fährt und dann 20 Kilometer zum Arbeitsplatz, dem erscheint das Auto oftmals als einzig geeignetes Verkehrsmittel, um diese so genannten Wegeketten zu erledigen. Solche Wegeketten erschweren die häufigere Nutzung der umweltschonenderen öffentlichen Verkehrsmittel.

"Welches ist für Sie der stärkste Nachteil des Autofahrens?"

Ergebnisse für den Aspekt 'Autofahren ist teuer'.



Anteil der Personen pro Teilgruppe, die den Aspekt "Autofahren ist teuer" als stärksten (1), zweitstärksten (2) oder drittstärksten (3) von sieben möglichen Nachteilen des Autofahrens bewertet haben.

Abbildung 2:
Bewertung des Aspekts
"Autofahren ist teuer"
als Nachteil, gruppiert
nach Haushalten mit/ohne
Kinder

Quelle:

Eigene Datenerhebung (IASS, 2018), eigene Darstellung. Die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung des IASS unter PKW-Nutzerinnen und Nutzern im Bundesland Brandenburg (2018, 800 Personen) zeigen, dass Familien mit minderjährigen Kindern besonders stark auf den PKW als Hauptverkehrsmittel angewiesen sind. 78 Prozent der Befragten mit Kindern nutzen das Auto täglich oder fast täglich als Verkehrsmittel, während dies nur auf 67 Prozent der Befragten ohne Kinder zutrifft. Gleichzeitig sehen gerade bei den Familien fast die Hälfte der Befragten (47 Prozent) die hohen Kosten des Autos als den größten Nachteil dieses Verkehrsmittels an, während dies nur von 33 Prozent der Befragten ohne Kinder so gesehen wird (vgl. Abbildung 2).

Trotz der hohen Nutzungsfrequenz des Autos sind Familien aber auch öfter mit dem Fahrrad unterwegs als Personen ohne Kinder. Von ersteren geben 45 Prozent an, das Fahrrad regelmäßig zu nutzen. Von letzteren geben nur 35 Prozent eine regelmäßige Nutzung des Fahrrads an. Bei Familien ist somit aufgrund der finanziellen Belastung durch den PKW und aufgrund des grundsätzlichen Interesses an der Nutzung umweltfreundlicherer Verkehrsmittel ein substanzielles Umstiegspotenzial vorhanden.

Verbesserung der Wegeketten

Das Umstiegspotenzial vom PKW auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel kann durch eine Verbesserung der Wegeketten realisiert werden. Wenn Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Kitas und Schulen nah

am Wohnort erreichbar sind, verringert dies die Abhängigkeit vom PKW. Die Sicherung der sozialen Infrastruktur erscheint in einigen Fällen auf den ersten Blick nicht kosteneffizient zu sein, doch eine dezentrale Struktur aus vielen kleinformatigen Einrichtungen macht es für die Bewohner des ländlichen Raums viel besser möglich, die Wege des täglichen Bedarfs durch aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr) zu erledigen, sodass die Abhängigkeit vom PKW als einzigem Verkehrsmittel sinkt. Solche strukturellen Verbesserungen der sozialen Infrastruktur sind deutlich wirksamer als rein kommunikative Maßnahmen und moralische Appelle das Auto stehen zu lassen (vgl. Schultz, 2004). Psychologisch gesehen sind im ländlichen Raum vor allem die sogenannten "objektiven Hürden" für eine Änderung des Mobilitätsverhaltens besonders groß. Dies sind Hindernisse, die durch materielle und infrastrukturelle Faktoren bedingt sind (Tanner, 1999). Einfach gesprochen: wo keine Buslinie fährt, bringt es nichts durch Motivationskampagnen die Menschen für den ÖPNV begeistern zu wollen.

Insgesamt hat die Dezentralisierungsvision zum Ziel, dass die Attraktivität des ländlichen Raums durch dezentrale soziale Infrastruktur gestärkt wird, sodass Wegeketten weniger komplex werden und dadurch eher mit autofreien und kostengünstigen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können. Eine geringere Abhängigkeit vom PKW fördert darüber hinaus auch die Intermodalität1, sodass Einpendlerinnen und Einpendler besser öffentliche Verkehrsmittel nutzen können, um in die Stadt zu kommen.

Den öffentlichen Raum in Städten gerechter verteilen und Lastenräder fördern

Durch steigende Wohnkosten in der Hauptstadtregion rücken auch die Mittelstädte Brandenburgs stärker in den Fokus der Aufmerksamkeit. Sie können vom Zuzug neuer Bewohner und von Wachstumsimpulsen profitieren, sind allerdings auch mit einem steigenden Verkehrsaufkommen konfrontiert und müssen frühzeitig den möglichen Belastungen durch zu viel PKW-Verkehr entgegen wirken. Im städtischen Raum konkurrieren die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander um die Nutzung der wertvollen öffentlichen Fläche. Flächen, die für den fließenden Verkehr oder den ruhenden PKW-Verkehr (Parkplätze, Parkhäuser) vorgehalten werden, stehen für eine alternative Nutzung, zum Beispiel Grünflächen zur Erholung, Wohnbebauung oder das sichere Abstellen von Rädern und Lastenrädern nicht zur Verfügung. Insbesondere das kostenlose Parken von privaten Autos nimmt in vielen Städten überproportional viel Raum in Anspruch, während in der Regel zu wenig sichere Rad-Infrastruktur und geschützte Abstellplätze für Räder zur Verfügung stehen. Das heißt, die Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsmitteln ist in der Schieflage.

Begrenzten öffentlichen Raum gerecht verteilen

Die Parkraumbewirtschaftung hat sich bereits in vielen Städten als Instrument zur Verbesserung der Flächengerechtigkeit bewährt. So ist beispielsweise das

PKW-Parken in Wien mittlerweile in allen Bezirken für Nicht-Anwohner kostenpflichtig (zwei Euro/ Std.) und je nach Lage auf zwei bis drei Stunden maximale Parkdauer begrenzt². Diese Maßnahme hat u.a. dazu beigetragen, dass der Modal Split, d.h. der Anteil des PKW-Verkehrs an den täglichen Wegen der Wienerinnen und Wiener von 37 Prozent im Jahr 1998 auf 27 Prozent im Jahr 2015 gesunken ist. Die daraus generierten Einnahmen wurden zum Großteil in die Verbesserung des ÖPNV reinvestiert. Für die Stadt Wien ist diese Entwicklung integraler Bestandteil einer übergeordneten Vision von urbaner Lebensqualität und nachhaltiger Entwicklung des städtischen Raums.

Wie die PKW-Fahrerinnen und -Fahrer auf eine stärkere Bepreisung des PKW-Parkens im öffentlichen Raum (abgefragtes Szenario: 5 Euro pro Stunde) reagieren würden, zeigt sich in den Ergebnissen unserer repräsentativen Befragung in Brandenburg (N=800). Knapp ein Drittel der Befragten (29 Prozent) würde bei höheren Parkgebühren auf den ÖPNV umsteigen, während weitere fünf Prozent Fahrrad und ÖPNV, sowie acht Prozent PKW und ÖPNV kombinieren würden. Ihren Weg vollständig mit dem Rad erledigen würden 18 Prozent der Befragten. Knapp ein Viertel (24 Prozent) würden auch trotz höherer Parkgebühren weiterhin den eigenen PKW nutzen.

²Eine Jahreskarte für das Anwohnerparken in Wien, das sog. Park-Pickerl, kostet 120 Euro plus 60 Euro Verwaltungsgebühr.

Innovatives Förderinstrument für Bund, Länder und Kommunen: die Lastenrad-Kaufprämie

Das Parkraummanagement darf keine Einzelmaßnahme bleiben. Die Alternativen zum PKW müssen gezielt gefördert werden, um Akzeptanz für eine andere Aufteilung des öffentlichen Raums zu ermöglichen. Neben einem gut ausgebauten ÖPNV, können

Bund, Land und Kommune die Anschaffung platzsparender und ökologischer Verkehrsmittel aktiv fördern. Die in Nordrhein-Westfalen, Berlin, Baden-Württemberg und im Saarland eingeführte Kaufprämie für Lastenräder³ stellt ein Beispiel innovativer Förderinstrumente dar, deren Wirksamkeit in Hinblick auf die PKW-Reduzierung empirisch belegt ist.



Auf den Straßen und Radwegen deutscher Städte begegnet man dem Lastenrad immer öfter - manchmal sogar mit Elektroantrieb. Quelle: Clemens Rudolf

³In Baden-Württemberg und dem Saarland gilt die Kaufprämie landesweit, in Nordrhein-Westfalen gilt sie in 28 Kommunen mit NOx-Grenzwertüberschreitungen. In Berlin galt sie 2018 kurzzeitig, denn schon nach wenigen Stunden war das Gesamtbudget von 90.000 Euro ausgeschöpft. Für einen Überblick zu den aktuellen Kaufprämien in Deutschland und Österreich siehe A. Behrendsen/ Cargobike.jetzt: https://www.cargobike.jetzt/tipps/cargobike-kaufpraemien/ [Zugriff: 20.05.2019]

Die Studie von Riggs (2016) zeigt, dass Neubesitzer eines Lastenrads nach der Anschaffung die täglichen Wege, die sie mit dem PKW zurücklegen, um 41 Prozent reduzieren. Insbesondere Familien mit kleinen Kindern können so ihr Mobilitätsverhalten umweltverträglicher und unter Berücksichtigung der hohen Vollkosten des Autofahrens, auch kostensparender gestalten. Auch Lastenräder im Sharing-Modus führen zu einer messbaren Reduktion der Autonutzung (Becker & Rudolf, 2018). Knapp die Hälfte (46 Prozent) der Nutzerinnen und Nutzer von Lastenrad-Sharing-Systemen haben mit dem Lastenrad eine PKW-Fahrt ersetzt, vgl. Abbildung 3.

Aus diesem Grund haben die Hansestadt Hamburg und die Landeshauptstadt Stuttgart bereits die Integration von Lastenrädern in ihre bestehenden Bikesharing-Flotten umgesetzt. Über die turnusmäßige Ausschreibung des kommunal kofinanzierten Bikesharings haben die Kommunen hier einen verkehrspolitischen Gestaltungsraum, den sie effektiv nutzen können. Damit werden in urbanen Räumen nicht nur ökologische Alternativen zur privaten PKW-Nutzung angereizt, sondern auch gesundheitsfördernde und raumsparende Bewegungsmuster gefördert.

"Was wäre wenn … es das Freie Lastenrad nicht gäbe? - Wie hättest du deine Haupttour stattdessen gemacht?"

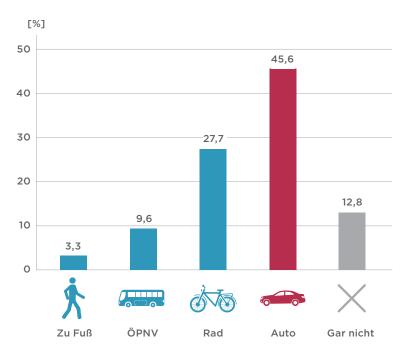


Abbildung 3:
Angabe des Verkehrsmittels, das durch das
Lastenrad für den
spezifischen Transportweg ersetzt wurde.

Quelle:

Becker & Rudolf, 2018. Eigene Darstellung.

Literatur

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2018). Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2017 bis 2030. A I 8–18. Landesamt für Bauen und Verkehr, Potsdam.

Becker, Sophia & Rudolf, Clemens (2018). Exploring the Potential of Free Cargo-Bikesharing for Sustainable Mobility. *GAIA – Ecological Perspectives for Science and Society*, 27 (1), 156–164. https://doi.org/10.14512/gaia.27.1.11 Open Access.

Kommission "Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung" (2019). Abschlussbericht. Berlin.

Landtag Brandenburg (2019). Abschlussbericht der Enquete-Kommission "Zukunft der ländlichen Regionen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels" (EK 6/1). Potsdam.

Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle (2019) (Hrsg.). Vereintes Land – drei Jahrzehnte nach dem Mauerfall. Halle (Saale).

Riggs, William (2016). Cargo bikes as a growth area for bicycle vs. auto trips. Exploring the potential for mode substitution behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 43, 48–55.

Schultz, P. Wesley (2014). Strategies for Promoting Proenvironmental Behavior. *European Psychologist* 19 (2): 107–117. doi: 10.1027/1016-9040/a000163.

Staemmler, Johannes (2019). Strukturwandel in der Lausitz: Blühende Landschaften reloaded? IASS-Potsdam.

Tanner, Carmen (1999). Constraints on Environmental Behaviour. *Journal of Environmental Psychology* 19 (2): 145–157. doi: 10.1006/jevp.1999.0121.

Zukunftswerkstatt Lausitz (2018). Zukunftsatlas Lausitz. Bad Muskau

Über die Autorinnen und Autoren



© IASS; L. Ostermann

Sophia Becker ist Leiterin der interdisziplinären Forschungsgruppe "Die Verkehrswende als sozial-ökologisches Realexperiment" (EXPERI) an der Technischen Universität Berlin und am IASS Potsdam. Gemeinsam mit dem DLR-Institut für Verkehrsforschung und zahlreichen Praxispartnern erforscht die Gruppe, wie die Verkehrswende als sozial-ökologischer Transformationsprozess gelingen kann. Becker hat Diplom-Psychologie studiert und 2017 ihre Promotion in Umweltund Techniksoziologie abgeschlossen. Im Jahr 2015 war sie Gastwissenschaftlerin an der University of California, Berkeley.



© IASS; L. Ostermann

Jeremias Herberg leitet das von ihm mitentwickelte Projekt "Sozialer Strukturwandel und responsive Politikberatung in der Lausitz" zusammen mit Johannes Staemmler. Er studierte Soziologie in Wien, Science and Technology Studies in Maastricht und promovierte nach einem Aufenthalt als Visiting Scholar an der UC California, Berkeley in der Nachhaltigkeitsforschung in Lüneburg. Seine Arbeiten erkunden die Spielräume für feldübergreifende Zusammenarbeit in Transformationsprozessen.



© Daniel Vegel

Johannes Staemmler leitet seit 2018 die Forschungsgruppe "Sozialer Strukturwandel und responsive Politikberatung in der Lausitz" zusammen mit Jeremias Herberg. Ziel der Gruppe ist es, die Potenziale demokratischer Gestaltung des Strukturwandels herauszuarbeiten, der durch das anstehende Ende des Braunkohlebergbaus beschleunigt wird. Er studierte Internationale Beziehungen an der Technischen Universität Dresden und Public Policy an der Hertie School of Governance in Berlin, wo er 2014 promoviert wurde.



Institute for Advanced Sustainability Studies (IASS) e.V.

Das IASS forscht mit dem Ziel, Transformationsprozesse hin zu einer nachhaltigen Gesellschaft aufzuzeigen, zu befördern und zu gestalten, in Deutschland wie global. Der Forschungsansatz des Instituts ist transdisziplinär, transformativ und ko-kreativ: Die Entwicklung des Problemverständnisses und der Lösungsoptionen erfolgen in Kooperationen zwischen den Wissenschaften, der Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Gesellschaft. Ein starkes nationales und internationales Partnernetzwerk unterstützt die Arbeit des Instituts. Zentrale Forschungsthemen sind u.a. die Energiewende, aufkommende Technologien, Klimawandel, Luftqualität, systemische Risiken, Governance und Partizipation sowie Kulturen der Transformation. Gefördert wird das Institut von den Forschungsministerien des Bundes und des Landes Brandenburg.

IASS Policy Brief 4/2019 Juni 2019

Institute for Advanced Sustainability Studies e.V.

Address:

Berliner Straße 130 14467 Potsdam

Tel: +49 (0) 331-28822-300 Fax: +49 (0) 331-28822-310 E-Mail: media@iass-potsdam.de

www.iass-potsdam.de

Redaktion:

Jonas Brandhorst

ViSdP:

Prof. Dr. Ortwin Renn, Geschäftsführender Wissenschaftlicher Direktor

DOI: 10.2312/iass.2019.016

ISSN: 2196-9221







GEFÖRDERT VOM



