

LERNEN IN DER MOBILITÄTSPOLITIK: 4 SZENARIEN

Aus Erfahrung lernen, die Zukunft mitbestimmen und die Transition der Mobilität einleiten



	SZENARIO 0	SZENARIO 1	SZENARIO 2	SZENARIO 3
RAHMEN-BEDINGUNGEN	Anstrengungen zu Klimaschutz weitgehend aufgegeben; vereinzelter Einsatz bestehender Instrumente auf geringerem Niveau ohne Gesamtzusammenhang zu verändern (mobilitätsorientierte Innovationspolitik, Raumplanung/Wohnbaupolitik, ÖPV Alimentierung)	Anstrengungen beibehalten; stufenweise strikterer Einsatz bestehender Instrumente, ohne Gesamtzusammenhang zu verändern (mobilitätsorientierte Innovationspolitik, Raumplanung/Wohnbaupolitik, ÖPV Alimentierung)	Bereitschaft für Umdenken ; Bildung neuer politischer Koalitionen in Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Staat erlaubt Anwendung neuer Instrumente; umfassende Einladung zu Mitgestaltung an Zivilgesellschaft und Wirtschaft, die politische Maßnahmen mittragen	Umfassende Umgestaltung politischer Prioritäten im Hinblick auf ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit (Klimaschutz, ein gutes Leben für alle, nachhaltiges Wirtschaften); neue Instrumente werden für neue Ziele eingesetzt
MASSNAHMEN	<p>Regulativ: Gesetze befördern weiteres Ansteigen der Ungleichheit zwischen MIV und ÖPV; vereinzelt Einsatz von strategischen Steuerungsinstrumenten (aktive Mobilität; E-Mobilität; Gesamtverkehrsplan etc.) ohne budgetäre Absicherung</p> <p>Distributiv: verschärfte Standortpolitik verbleibt bei Rationalität des Marktversagens bzw. Abfederung unerwünschter Externalitäten des Marktes als Politikbegründung; Alimentierung ÖPV in eingeschränkteren Nischen</p> <p>Redistributiv: Klassische Steuerpolitik; globale wirtschaftliche Veränderungen bewirken abnehmende Möglichkeiten der Abfederung unerwünschter Marktexternalitäten aufgrund reduzierter staatlicher Budgets (z.B. Pendlerpauschalen, Wohnbaupolitik, ÖPV)</p>	<p>Regulativ: Verbotspolitik durch Normierung für MIV, ÖPV etc. bei Ungleichbehandlung von z.B. Flugverkehr; vereinzelt Einsatz von strategischen Steuerungsinstrumenten (aktive Mobilität; E-Mobilität; Gesamtverkehrsplan etc.) ohne budgetäre Absicherung</p> <p>Distributiv: verschärfte Standortpolitik verbleibt bei Rationalität des Marktversagens bzw. Abfederung unerwünschter Externalitäten des Marktes als Politikbegründung; Alimentierung ÖPV in Nischen</p> <p>Redistributiv: Klassische Steuerpolitik; globale wirtschaftliche Veränderungen bewirken abnehmende Möglichkeiten der Abfederung unerwünschter Marktexternalitäten aufgrund reduzierter staatlicher Budgets (z.B. Pendlerpauschalen, Wohnbaupolitik, ÖPV)</p>	<p>Regulativ: Verbots- und Gebotspolitik (Verbot bzw. nicht-monetäre Belohnung von erwünschten Mobilitätsverhaltensformen), regelmäßiger Einsatz strategischer Steuerung (Strategien regelmäßig mit Budgetpolitik abgestimmt); deutlicher Ausbau ÖPV und aktive Mobilität bei Einschränkungen für MIV und Flugverkehr</p> <p>Distributiv: Mobilitätspolitik mit Orientierung an gesellschaftlichen Problemstellungen, u.a. durch neue FTI-Missionspolitik und monetäre Anreize</p> <p>Redistributiv: Versuch sozialen und ökologischen Ausgleichs u.a. durch aufkommensneutrale CO2 Steuer mit Anreizen für verändertes Mobilitätsverhalten (mehr ÖPV und aktive Mobilität, weniger MIV, Flugreisen)</p>	<p>Regulativ: breites Instrumentarium für gesellschaftliche Zielsetzungen (nicht Mobilität als solche, sondern nachhaltige Mobilität ist das Ziel), u.a. durch Metasteuerung; Dekarbonisierung des gesamten Verkehrssystems</p> <p>Distributiv: Mobilitätspolitik orientiert sich an gesellschaftlichen Problemstellungen und ökologischer, ökonomischer und sozialer Nachhaltigkeit, u.a. durch neue FTI-Missionspolitik (nachhaltige Mobilität für Europa) und monetäre Anreize</p> <p>Redistributiv: Sozialer und ökologischer Ausgleich u.a. durch aufkommensneutrale CO2 Steuer, die im Einklang mit einem veränderten Bewusstsein der VerkehrsteilnehmerInnen zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Richtung Nachhaltigkeit führt</p>