

Daniel Lehnert

## Umstrittene Verkehrswende: Die autofreie Innenstadt als Konflikt um die Lebensführung<sup>1</sup>

### (1) Einleitung

In unserem Projekt – gefördert vom Bundesministerium für Bildung, Familie, Senioren, Frauen und Jugend im Rahmen des Bundesprogramms „Demokratie leben!“ – forschen wir zu lokalen Konflikten im Rahmen der Energietransformation. Um Energiewendekonflikte innerhalb von demokratischen Institutionen und Beteiligungsformaten bearbeiten und idealerweise auch transformieren zu können, müssen aus unserer Sicht aktuelle Konfliktlagen zunächst identifiziert und qualitativ-empirisch untersucht werden. Dieser Beitrag wirft ein „Schlaglicht“ auf erste Ergebnisse des Projekts „ZukunftsEnergie“ an der Universität Göttingen. In der sozialwissenschaftlichen Forschung zur Energiewende wurden in den vergangenen Jahren vor allem Konflikte in den Blick genommen, in denen es um die Erzeugung von erneuerbarer Energie im Bereich der Windkraft und Solarenergie geht.<sup>2</sup> Doch bedeuten Energiewende und Klimaschutz, dass auch der Verkehrssektor zunehmend unter Veränderungsdruck gerät. Diese Transformation des Straßenverkehrs kommt verstärkt in der Lebenswirklichkeit der Menschen an.

Infolge der Elektrifizierung der Individualmobilität und der Reduktion des Autoverkehrs vor allem in Ballungszentren sowie durch die Schaffung klimafreundlicher Zonen entstehen neue Konflikte. Diese Verkehrswendekonflikte möchte ich in diesem Beitrag genauer in den Blick nehmen. Empirische

---

<sup>1</sup> Ich danke Stine Marg und Lisa Rakowitsch für gemeinsame Diskussionen, aus denen die Idee zu diesem Beitrag entstanden ist und für ihre große Unterstützung bei der inhaltlichen Fertigstellung des Textes. Alexander Gerdes danke ich für die sorgfältige Überprüfung und Formatierung der Literatur- und Quellenangaben.

<sup>2</sup> U.a. Krüger, Timmo, „Gemeinwohlkonflikte in der Energiewende“, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin 2020; Canzler, Weert/Wittowsky, Dirk., „The impact of Germany's ‚Energiewende‘ on the transport sector – Unsolved problems and conflicts“, Utilities Policy, 41, 2016, S. 246-251.

Grundlage dieses „Schlaglichts“ sind 28 Verkehrswendekonflikte in deutschen Städten, über die im Zeitraum von Januar 2025 bis Juli 2025 in lokalen und überregionalen Zeitungen berichtet wurde. Diese Konflikte entstammen einer systematischen und fortlaufenden Erhebung der medialen Berichterstattung zu sozialen Konflikten im Kontext von Energiewende und Klimawandel im Rahmen des Projekts „ZukunftsEnergie“. Für die Erhebung der medialen Daten habe ich auf die Online-Datenbank WiSo zurückgegriffen, anhand derer die Berichterstattung zu Energiewendekonflikten von insgesamt 258 Zeitungen mit lokalem und überregionalem Bezug systematisch beobachtet werden kann.

Gemeinsam mit meinen Kolleg:innen konnte ich im genannten Zeitraum von Januar bis Juli 2025 insgesamt 28 Zeitungsbeiträge registrieren, in denen Verkehrswendekonflikte thematisiert wurden. Diese 28 Fälle wurden im Rückgriff auf das Verfahren der qualitativen Inhaltsanalyse nach Margit Schreier<sup>3</sup> ausgewertet. Ziel der Analyse war, übergreifende Muster herauszuarbeiten und im Sinne der Theorieperspektive zu interpretieren. Mein Beitrag stellt erste Ergebnisse der qualitativ-inhaltsanalytischen Auswertung zu Konflikten im Kontext der Verkehrswende in Deutschland vor. Dabei verfolge ich zwei Fragen: Welche Themen und Forderungen werden von unterschiedlichen Akteuren in Verkehrswendekonflikten vorgebracht? Und wie berichten Medien als Konfliktbeobachter über lokale Verkehrswendekonflikte? Mit der ersten Frage interessiere ich mich für die (inhaltliche) Positionierung von Konfliktakteuren vor Ort und nutze die Berichterstattung als einen ersten (medial vermittelten) Zugang zu lokalen Verkehrswendekonflikten. Dabei ist mir bewusst, dass ich lokale Konflikte und ihre Beteiligten ausschließlich auf der Grundlage von Medienberichten beobachten kann. Deshalb nehme ich mit der zweiten Frage explizit die mediale Berichterstattung als Konfliktbeobachtung in den Blick und frage, wie in Zeitungsmedien über Verkehrswendekonflikte berichtet wird.

Im Ergebnis kann ich mit „konstruktiven Verkehrswendekonflikten“ und stärker „polarisierten Verkehrswendekonflikten“ zwei Konflikt-Typen unterscheiden. Die „konstruktiven Verkehrswendekonflikte“ zeichnet eine funktionale institutionelle Bearbeitung aus (9 Fälle). Auf der Ebene der lokalen Konfliktakteure besteht weitgehend Konsens über die Notwendigkeit von Maßnahmen im Sinne einer

---

<sup>3</sup> Schreier, Margit, Qualitative content analysis in practice, SAGE Publications Ltd, 2012.

nachhaltigen Verkehrswende. Umstritten ist lediglich die Umsetzung der jeweiligen Projekte, wobei Konflikte zumeist im Rahmen lokaler Institutionen (Stadtrat, Gemeinderat) ausgehandelt werden. Auf der Ebene der medialen Konfliktbeobachtung wird über die konstruktiven Verkehrswendekonflikte vor allem deskriptiv berichtet. Die Berichterstattung gibt im Wesentlichen die Positionen der beteiligten Akteure wieder und zeichnet den Status bzw. Verlauf der jeweiligen Konflikte nach.

Die „polarisierten Verkehrswendekonflikte“ sind auf der Ebene der konkreten Konfliktbeteiligten und teils auch vonseiten der medialen Berichterstattung stärker umstritten (19 Fälle). Unter den jeweiligen Beteiligten der verschiedenen Verkehrswendekonflikte dieses Typs gibt es (noch) keinen Konsens über die Notwendigkeit konkreter Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrswende. In Teilen stehen sich Befürworter:innen, die Verkehrswendeprojekte unterstützen und forcieren wollen, und Gegner:innen, die entsprechenden Projekten ablehnend gegenüberstehen und sie verhindern wollen, diametral gegenüber. Diese Kontroversität zeigt sich auch auf der Ebene der medialen Berichterstattung. Obwohl größtenteils relativ ausgewogen über die Positionen der beteiligten Akteure berichtet wird, gibt es Artikel, in denen für eine der beiden Seiten Partei ergriffen wird. Besonders auffällig an den stärker polarisierten Verkehrswendekonflikten ist die Relevanz von Fragen der Lebensführung sowohl bei Protesten für als auch gegen Verkehrswendeprojekte. Daher steht die Bedeutung (sozial ungleicher) Lebensführungen im Rahmen der ausgewerteten Verkehrswendekonflikte im Zentrum meines Beitrags.

Im Folgenden werde ich die Theorieperspektive vorstellen und auf das Konzept der Lebensführung bzw. des Lebensstils eingehen. Im Anschluss daran gebe ich einen kompakten Überblick über den aktuellen Forschungsstand zu Verkehrswendekonflikten und diskutiere danach die empirischen Ergebnisse. Ein Fazit rundet meinen Beitrag ab.

## (2) Lebensführung und Lebensstil

Um Zusammenhänge zwischen konflikthafter Verkehrswendeprojekten und Lebensstilkonflikten in den Blick zu bekommen, beziehe ich mich zunächst auf Sighard Neckels Beobachtungen des Diskurses

über Nachhaltigkeit.<sup>4</sup> Für Neckel ist Nachhaltigkeit eine umkämpfte Kategorie, um die „sich gesellschaftliche Konfliktlinien organisieren und politisch-kulturelle Polarisierungen entstehen.“<sup>5</sup> Diese Konflikthaftigkeit von Nachhaltigkeit deutet er als Auseinandersetzung um die Geltung von Lebensführungen.<sup>6</sup> Im Anschluss daran lautet meine These, dass soziale Konflikte auch im Kontext der Verkehrswende als Konflikte um die Lebensführung interpretiert werden können.

Der Begriff der Lebensführung geht auf Max Weber zurück. Für ihn ist die Lebensführung „das Scharnier zur Relationierung von Individuum und Gesellschaft.“<sup>7</sup> Weber interessiert sich im Rahmen einer vergleichenden Analyse unterschiedlicher Lebensführungen dafür, wie Menschen und ihre Persönlichkeiten innerhalb der modernen, in Wertsphären und Lebensordnungen differenzierten Gesellschaft jeweils verortet sind.<sup>8</sup> Verschiedene Lebensführungen oder Lebensstile haben bei Weber drei Funktionen. Sie stiften Identität und markieren Zugehörigkeit, sie ermöglichen symbolische Abgrenzung gegenüber anderen Lebensstilen und dienen somit der Schließung sozialer Beziehungen sowie dem Versuch der Monopolisierung von Lebenschancen für die eigene Statusgruppe.<sup>9</sup> In diesem Sinne ist die jeweilige Lebensführung unterschiedlicher Milieus eine Bewältigungsstrategie von modernen Lebensbedingungen.<sup>10</sup> Lebensführungen unterscheiden sich daher – unter anderem – nach Einkommen, Beruf, Geschlecht, sozialer Herkunft und Familienstand. Im Anschluss an Weber interessiert sich die gegenwärtige Lebensstilforschung vor allem auf empirisch messbare Arbeits-, Freizeit-, Konsum- und

---

<sup>4</sup> Neckel, Sighard, „Der Streit um die Lebensführung. Nachhaltigkeit als sozialer Konflikt“, *Mittelweg* 36, 6, 2020, S. 82-100.

<sup>5</sup> Neckel, „Der Streit um die Lebensführung“, S. 83.

<sup>6</sup> Neckel, „Der Streit um die Lebensführung“, S. 84.

<sup>7</sup> Müller, Hans-Peter, „Lebensführung“, *Max Weber-Handbuch: Leben — Werk — Wirkung*, Stuttgart: J.B. Metzler, 2024, S. 84.

<sup>8</sup> Weber, Max, „Einleitung“, *Die Wirtschaftsethik der Weltreligionen, 1915-1921 (Gesammelte Aufsätze zur Religionssoziologie I*, Tübingen: Mohr Siebeck, 1996, S. 237-275.)

<sup>9</sup> Müller, „Lebensführung“, S. 86.

<sup>10</sup> Müller, „Lebensführung“, S. 86.

Familienmuster mit dem Ziel, die Lebensstile von Milieus zu kartografieren.<sup>11</sup> Mein Beitrag legt demgegenüber den Fokus stärker auf die potenzielle Konflikthaftigkeit *zwischen* verschiedenen Lebensstilen, die auch bei Weber eine zentrale Rolle spielt.<sup>12</sup>

Aus meiner Perspektive geht es in konfliktären Verkehrswendeprojekten – unter anderem – um die Legitimität von Lebensführungen. Verkehrswendekonflikte berühren als Lebensstilkonflikte also nicht nur Verteilungsfragen (etwa um die Nutzung öffentlicher Räume) oder materielle Interessen (bezüglich der Verteilung von Kosten und Nutzen bestimmter Maßnahmen), sondern auch kulturelle und moralische Präferenzen. Ein klassisches Beispiel für die analytische Verschränkung ökonomischer Soziallagen und kultureller Neigungen ist Pierre Bourdieus Habitusanalyse<sup>13</sup>. Demnach ist der Lebensstil von Personen keine Angelegenheit der freien, individuellen Wahl, sondern gesellschaftlich geprägt durch die Klassenzugehörigkeit.<sup>14</sup> Die Klassenposition bestimmt sich dabei nicht nur über die Verfügbarkeit von ökonomischem Kapital (Einkommen, Vermögen), sondern auch anhand des kulturellen Kapitals (familiäre Sozialisation, Bildung, Wissen, Titel), des sozialen Kapitals (Netzwerk von privaten und beruflichen Beziehungen) und des symbolischen Kapitals (Reputation, Ansehen einer Person) auf das eine Person zurückgreifen kann.<sup>15</sup>

Die Klassenzugehörigkeit einer Person drückt sich für Bourdieu im Lebensstil aus.<sup>16</sup> Er denkt die soziale Klassenposition und den Raum der gesellschaftlichen Lebensstile zusammen, wobei beide sozialen

---

<sup>11</sup> Müller, Hans-Peter, „Werte, Milieus, Lebensstile. Zum Kulturwandel unserer Gesellschaft.“, in Hradil, Stefan (Hg.), Deutsche Verhältnisse. Eine Sozialkunde, Frankfurt a. M.: Campus, 2013, S. 189-211; vgl. die Lebensstilforschung des Sinus-Instituts: <https://www.sinus-institut.de/>

<sup>12</sup> Müller, „Lebensführung“, S. 86.

<sup>13</sup> Bourdieu, Pierre, Die feinen Unterschiede, Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1987.

<sup>14</sup> Nicole Burzan, Soziale Ungleichheit. Eine Einführung in die zentralen Theorien, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2011, S. 130.

<sup>15</sup> Bourdieu, Pierre, „Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital“, in Kreckel, Reinhard (Hg.), Soziale Ungleichheiten (Soziale Welt Sonderband 2), Baden-Baden: Nomos, 1983, S. 183-198; Bourdieu, Pierre, „Sozialer Raum und Klassen“, Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 1985.

<sup>16</sup> Burzan, Soziale Ungleichheit, S. 130.

Räume in seinem Konzept durch den Habitus miteinander verbunden sind.<sup>17</sup> Der Habitus einer Person ist aus dieser Perspektive eine typische Handlungspraxis, „eine allgemeine Grundhaltung gegenüber der Welt“<sup>18</sup>, die auf der Klassenzugehörigkeit beruht und die man empirisch beobachten kann. Bourdieu unterscheidet in diesem Sinne – grob – den Habitus der oberen, „herrschenden“ Klassen, den er als legitimen Geschmack beschreibt.<sup>19</sup> Am präventösen Geschmack und der „Bildungsbeflissenheit“ erkenne man demgegenüber Angehörige des Kleinbürgertums, während der Habitus der unteren Klassen durch einen „Notwendigkeitgeschmack“ gekennzeichnet sei. Bourdieus Habituskonzept, das seinen Ursprung in der französischen Klassengesellschaft der 1960er Jahre hat, wurde auch für Deutschland vielfach angewandt.<sup>20</sup> Ein aktuelles Beispiel für die Übertragung von Bourdieus Arbeiten auf die bundesdeutsche Gegenwartsgesellschaft liefert unter anderen Andreas Reckwitz.<sup>21</sup> Neben Reckwitz bezieht sich auch Neckel in seiner Analyse des Nachhaltigkeitsdiskurses auf Bourdieus Kategorien. Die Orientierung an und die moralische Präferenz für Nachhaltigkeit verortet Neckel vor allem in der Mittelschicht, konkret in der Wählerschaft der Grünen.<sup>22</sup> Diese lebe vornehmlich in urbanen Zentren und Universitätsstädten, verfüge über ein überdurchschnittliches Einkommen und sei in erster Linie im Dienstleistungs- und Bildungsbereich beschäftigt.<sup>23</sup>

Die Übertragung von Bourdieus Habitusanalyse auf die gegenwärtige deutsche Gesellschaft hat in den letzten Jahren zu soziologischen Fachdiskussionen geführt, die ich hier nicht wiedergeben kann.<sup>24</sup> Für

---

<sup>17</sup> Burzan, Soziale Ungleichheit, S. 130.

<sup>18</sup> Burzan, Soziale Ungleichheit, S. 130.

<sup>19</sup> Bourdieu, Die feinen Unterschiede, S. 405ff.

<sup>20</sup> Vester, Michael et al., Soziale Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel. Zwischen Integration und Ausgrenzung, Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 2001; Blasius, Jörg/Georg, Werner, „Clusteranalyse und Korrespondenzanalyse in der Lebensstilforschung: ein Vergleich am Beispiel der Wohnungseinrichtung“. ZA-Information / Zentralarchiv für Empirische Sozialforschung, 30, 1992, S. 112-133.

<sup>21</sup> Reckwitz, Andreas, Die Gesellschaft der Singularitäten, Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 2017; Reckwitz, Andreas, Das Ende der Illusionen, Frankfurt a. M.: Suhrkamp, 2019.

<sup>22</sup> Neckel, „Der Streit um die Lebensführung“, S. 86.

<sup>23</sup> Neckel, „Der Streit um die Lebensführung“, S. 86.

<sup>24</sup> Mau, Steffen, „Konturen einer neuen Klassengesellschaft? Einige Anmerkungen zur Konzeption der Mittelklasse bei Andreas Reckwitz“, Leviathan, 49, 2, 2021, S. 164-173; Kumkar, Nils/Schimank, Uwe, „Drei-Klassen-

meinen Beitrag greife ich auf Bourdieus Habitusmodell zunächst nur als Heuristik zurück, um die Politisierung von Lebensstilen im Kontext von Verkehrswendekonflikten besser verstehen zu können. Mit der Verwendung eines an Bourdieu angelehnten Lebensstilbegriffs<sup>25</sup> für die Analyse von Konflikten im Kontext der Energiewende geht es mir vor allem um die Einsicht, dass Lebensführungen sowohl bestimmte soziale und ökonomische Grundlagen voraussetzen als auch mit spezifischen kulturellen und moralischen Präferenzen („Geschmäckern“) verbunden sind. Entsprechend geht es in Verkehrswendekonflikten, in denen auch Fragen der Lebensführung von Bedeutung sind, aus meiner Perspektive nicht nur um materielle Verteilungsfragen, - wie der aktuelle Forschungsstand zur Verkehrswende mitunter argumentiert -, sondern immer auch um die (konflikthafte) Aushandlung kultureller und moralischer Neigungen.

In diesem Zusammenhang hilft die Konflikttheorie Albert O. Hirschmans weiter. Mit Hirschmann können städtische Verkehrswendekonflikte als „cross-cutting conflicts“<sup>26</sup> verstanden werden, die durch eine Überlagerung bzw. Gleichzeitigkeit mehrerer Konfliktdimensionen charakterisiert sind. Hirschman unterscheidet (prinzipiell teilbare) Mehr-oder-Weniger-Konflikte, also beispielsweise Verteilungskonflikte, von (tendenziell) unteilbaren Entweder-Oder-Konflikten<sup>27</sup>, die verstärkt Fragen von Moral und Wertevorstellungen berühren. Aus theoretischer Perspektive lässt sich zunächst zwar angeben, was Konflikte prinzipiell teilbar bzw. unteilbar macht.<sup>28</sup> Teilbare Verteilungskonflikte können jedoch auch in unteilbare Identitätskonflikte übergehen; umgekehrt lassen sich – potenziell – auch unteilbare Konflikte in teilbare transformieren. Inwiefern Verkehrswendekonflikte als Konflikte um die Lebensführung interpretiert werden können und inwiefern sie von sowohl materiellen (teilbaren) Problemen als

---

Gesellschaft? Bruch? Konfrontation? Eine Auseinandersetzung mit Andreas Reckwitz' Diagnose der ‚Spätmoderne‘, Leviathan, 49, 1, 2021, S. 7-32; Sachweh, Patrick, „Das Konzept sozialer Milieus als Perspektive zur Beschreibung und Erklärung sozialer Phänomene“, Leviathan, 49, 4, 2021, S. 480 – 487.

<sup>25</sup> Da ich in diesem Beitrag vor allem auf die Bedeutung des Zusammenhangs sozioökonomischer Positionierungen und kultureller Orientierungen fokussiere, verwende ich Webers Begriff der Lebensführung und Bourdieus Begriff des Lebensstils synonym.

<sup>26</sup> Hirschman, Albert O., „Wieviel Gemeinsinn braucht die liberale Gesellschaft?“, Leviathan, 22, 2, 1994, S. 300.

<sup>27</sup> Hirschman, „Wieviel Gemeinsinn braucht die liberale Gesellschaft?“, S. 300.

<sup>28</sup> Vgl. Carolina Rehrmann, Der Zypernkonflikt, Wiesbaden: Springer, 2020.

auch von (unteilbaren) kulturellen bzw. moralischen Präferenzen und Wertvorstellungen geprägt sind, soll im Folgenden untersucht werden. Bevor ich zur Ergebnisdiskussion der qualitativen Inhaltsanalyse komme, skizziere ich zunächst den aktuellen Forschungsstand.

### **(3) Forschungsstand**

Für meinen Beitrag habe ich aktuelle Forschung zu gesellschaftlichen Konflikten im Rahmen von Verkehrswendeprojekten in den Blick genommen. In der internationalen sowie deutschsprachigen Forschung zu Verkehrswendekonflikten werden vor allem größere urbane Räume in den Blick genommen. Es wird sowohl qualitativ als auch quantitativ zur (konflikthaften) Wirkung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Entsiegelung von Innenstädten geforscht. Im Fokus der Forschung stehen neben Akzeptanz- und Teilhabefragen im Kontext von Verkehrswendeprojekten auch Konflikte über die Verteilung von öffentlichem Raum und von Kosten bzw. Nutzen konkreter Vorhaben. Vor allem im deutschsprachigen Forschungsstand wird auf den Zusammenhang von Verkehrswendekonflikten und sozialer Ungleichheit hingewiesen. Hierbei werden Verkehrswendekonflikte in neueren Arbeiten auch als Konflikte um die Lebensführung interpretiert.

#### **(3.1) Aktueller internationaler Forschungsstand zu Verkehrswendeprojekten**

Tiran et al. 2023 fassen in ihrem Literature Review aktuelle Erkenntnisse zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Kontext sogenannter „Superblocks“ zusammen. Erstmals in den Jahren 2016 und 2018 in Barcelona realisiert, sieht das Superblock-Konzept vor, dass motorisierter Verkehr innerhalb eines städtischen Quartiers (Superblock) drastisch limitiert und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen im öffentlichen Raum sowie die Radinfrastruktur verbessert werden.<sup>29</sup> Ausgehend von Literatur zur

---

<sup>29</sup> Tiran, Jerney et al., „Literature review on Superblocks’ effects on the urban realm“, Tune Our Block, Transforming urban quarters to human scale environments: applying superblock concepts for different urban structures, Forschungsbericht, 2023.

Umsetzung des Superblock-Konzepts in Barcelona und ähnlicher Verkehrswendeprojekte weltweit (unter anderem in den Niederlanden, Belgien, Großbritannien, Frankreich, Kolumbien und den USA)<sup>30</sup>, berichten Tiran et al. vor allem von Verteilungskonflikten und Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung aufgrund dort wahrgenommener mangelnder Partizipation. So artikulierten vor allem lokale Gewerbetreibende ihre Sorge bezüglich der Zugänglichkeit zu ihren Geschäften. Kritik komme auch vonseiten verschiedener Interessengruppen, die für den Erhalt des Autoverkehrs eintreten. Diese bewerten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung als elitär und diskriminierend.<sup>31</sup>

Hickman und Sallo 2022 betonen in ihrer qualitativen Studie zu zwei Verkehrsberuhigungsprojekten in London, dass weniger die technische Umsetzung als die umfassende Beteiligung lokaler Akteure für den Erfolg von Maßnahmen zur Verkehrswende relevant sind. Für ihre Arbeit führten sie 15 leitfadengestützte Interviews und sprachen mit Verkehrsplaner:innen, Stadtplaner:innen und Politiker:innen, die mit der Vorbereitung und Durchführung der jeweiligen Projekte befasst waren. Teil ihres Samples sind außerdem Interviews mit Interessengruppen, die sich für den Autoverkehr einsetzen (unter anderem Taxiunternehmen und Lieferdienste) sowie mit Umweltinitiativen, der Zivilgesellschaft lokalen Gewerbetreibenden und Anwohner:innen.<sup>32</sup> Aufgrund ihrer Ergebnisse empfehlen die Autor:innen im Hinblick auf andere Verkehrswendeprojekte ausreichend Zeit und Ressourcen in die Beteiligung der lokalen Bevölkerung zu investieren und die Umsetzung von Verkehrswendevorhaben schrittweise voranzutreiben und bei Bedarf anzupassen.<sup>33</sup> Mit Blick auf die von ihnen analysierten Projekte betonen sie, dass Konflikte etwa um die Verteilung und Nutzung des öffentlichen Raums durch die kontinuierliche Einbindung von Anwohner:innen und lokalen Gewerbetreibenden in alle Projektphasen befriedet werden können.<sup>34</sup> Dabei weisen sie darauf hin, dass trotz umfassender Partizipation betroffener

---

<sup>30</sup> Tiran et al., „Literature review on Superblocks’ effects on the urban realm“, S. 13ff.

<sup>31</sup> Tiran et al., „Literature review on Superblocks’ effects on the urban realm“, S. 42.

<sup>32</sup> Hickman, Robin/Sallo, Katy, „The political economy of streetspace reallocation projects: Aldgate Square and Bank Junction, London“, *Journal of Urban Design*, 27, 4, 2022, S. 400.

<sup>33</sup> Hickman/Sallo, „The political economy of streetspace reallocation projects“, S. 417.

<sup>34</sup> Hickman/Sallo, „The political economy of streetspace reallocation projects“, S. 416.

Akteure dennoch mit der anhaltenden Ablehnung bestimmter Interessengruppen (in den analysierten Fällen etwa die Taxi- und Lieferdienste-Lobby) gerechnet werden müsse.<sup>35</sup>

Auch aus der Perspektive von Parajuli und Pojani 2018 sind es weniger technische oder finanzielle Probleme, die zu Konflikten bei Verkehrswendeprojekten führen als politische, institutionelle und soziale Hemmnisse. Parajuli und Pojani analysierten auf der Basis von 10 Interviews mit lokalen Akteuren zwei Projekte zur Verkehrsberuhigung in Brisbane, Australien und Kathmandu, Nepal. Die Autor:innen interviewten neben Stadtplaner:innen und Vertreter:innen zivilgesellschaftlicher Organisationen auch Vertreter:innen wirtschaftlicher Interessengruppen.<sup>36</sup> In beiden Projekten konnten Parajuli und Pojani Verteilungskonflikte vor allem bezüglich der Kosten bzw. des Nutzens der konkreten Maßnahmen beobachten sowie Konflikte um die Nutzung des öffentlichen Raums, insbesondere hinsichtlich des Zugangs zu Geschäften für Lieferanten und der Nutzung von Parkflächen.<sup>37</sup>

Im Kontrast zu den bisher vorgestellten Studien betont der US-amerikanische Forschungsstand, dass Mobilität nicht nur Fragen der Infrastruktur betrifft, sondern auch durch soziale und institutionelle Faktoren beeinflusst wird und infolgedessen Ungleichheiten beobachtet werden können. Vor diesem Hintergrund werden Teilhabefragen im Hinblick auf sozioökonomische Lebenschancen von People of Color erforscht.<sup>38</sup> Deutlich wird an diesem Forschungsstrang, wie städtische Segregation und (institutioneller) Rassismus die Mobilität und Teilhabe von People of Color in den USA bis heute strukturieren.<sup>39</sup> Mobilitätsbarrieren für People of Color werden unter anderem als Folge von unverhältnismäßiger Überwachung, dem Ausschluss bzw. Einschluss in bestimmte Nachbarschaften sowie der

---

<sup>35</sup> Hickman/Sallo, „The political economy of streetspace reallocation projects“, S. 416.

<sup>36</sup> Parajuli, Ayush/Pojani, Dorina, „Barriers to the pedestrianization of city centres: perspectives from the Global North and the Global South“, *Journal of Urban Design*, 23, 1, 2018, S. 152.

<sup>37</sup> Parajuli/Pojani, „Barriers to the pedestrianization of city centres“, S. 153ff.

<sup>38</sup> Vgl. Barajas, Jesus M., „The roots of racialized travel behavior“, *Advances in Transport Policy and Planning*, 8, 2021, S. 1-31.

<sup>39</sup> Barajas, „The roots of racialized travel behavior“, S. 1.

Bedeutung von Sicherheitsfragen verstanden.<sup>40</sup> Dementsprechend plädiert Barajas 2021 dafür, Rassismus als Erklärungsfaktor in der Verkehrsplanung explizit einzubeziehen.<sup>41</sup>

Auffällig ist, dass die Bedeutung sozialer Ungleichheiten in lokalen Bevölkerungen für die Analyse von Verkehrswendekonflikten im aktuellen internationalen Forschungsstand kaum systematisch in den Blick genommen wird. Die Forschung beobachtet zwar ungleiche Teilhabechancen und Verteilungskonflikte, vor allem in Bezug auf Flächennutzung und Kostenverteilung. Diese Teilhabe- bzw. Verteilungsfragen werden in der Regel aber nicht systematisch auf die (potenziell konflikthafte) Lebensführung von lokalen Bevölkerungen bezogen.

### **(3.2) Die Forschung zur Verkehrswende in Deutschland**

Wie ich im Folgenden zeigen werde, fokussiert der Forschungsstand zu Verkehrswendeprojekten in Deutschland ebenfalls auf urbane Räume (Berlin, Stuttgart) und thematisiert neben Akzeptanz- und Teilhabeproblemen auch Verteilungskonflikte. In Ansätzen werden im Kontext der Verkehrswende dabei auch Lebensstilkonflikte beleuchtet.

Klaever et al. 2025<sup>42</sup> analysieren die Gründe für Nicht-Partizipation von benachteiligten Gruppen bei der Ausgestaltung von Verkehrswendemaßnahmen –am empirischen Fall eines Verkehrsberuhigungsvorhabens im Berliner Graefekiez. Auf der Basis von Fokusgruppeninterviews mit Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind und weiblichen Anwohnerinnen mit geringem sozioökonomischen Status, zeigen die Autor:innen, dass die Nicht-Beteiligung an der Ausgestaltung von Verkehrswendemaßnahmen verbunden ist mit Gefühlen der Exklusion.<sup>43</sup> Konkret fühlten sich die Befragten sowohl

---

<sup>40</sup> Barajas, „The roots of racialized travel behavior“, S. 1.

<sup>41</sup> Barajas, „The roots of racialized travel behavior“, S. 1.

<sup>42</sup> Klaever, Anke/Rösner, Vanessa/Becker, Sophia/Scheidler, Viktoria, „Lived expertise of the structurally disadvantaged: towards a more just participatory transport planning process“, *Mobilities*, 20, 3, 2025, S. 555-572; Klaever, Anke/Verlinghieri, Ersilia, „Who is (not) in the room? An epistemic justice perspective on low-carbon transport transitions“, *Journal of Environmental Policy & Planning*, 27, 2, 2025, S. 79-94.

<sup>43</sup> Klaever, „Lived expertise of the structurally disadvantaged“, S. 555.

von den gewählten Kommunikationskanälen als auch im Hinblick auf die vorausgesetzte Sprache von Informationen ausgeschlossen.<sup>44</sup> In Informationsveranstaltungen hatten sie den Eindruck, dass ihre Teilnahme in erster Linie der formalen Erfüllung von Diversitätsquoten gedient habe und nicht der Einholung ihrer Perspektiven.<sup>45</sup> Vor diesem Hintergrund konstatieren Klaever et al., dass gegenwärtige Beteiligungsformate mit einem Fokus unter anderem auf Informationsveranstaltungen das Ziel einer sozial gerechten Mobilität unterlaufe.<sup>46</sup> Sie plädieren demzufolge dafür, Stimmen von benachteiligten Gruppen sowohl im Kontext von Verkehrswendeprojekten als auch in der Forschung zur Verkehrswende stärker zu berücksichtigen.<sup>47</sup> Auffällig am deutschsprachigen Forschungsstand zur Verkehrswende ist, dass sich qualitative und quantitative Arbeiten vor allem mit entsprechenden Projekten in Berlin befassen. Neben der Studie von Klaever et al. 2025 nehmen noch zwei weitere Beiträge Verkehrswendemaßnahmen im Berliner Graefekiez in den Blick.

Grundlage der quantitativen Arbeit von Borchering und Knie 2024 zur Umwidmung von 2000 Stellflächen ist eine repräsentative Umfrage des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB) von 2023, für die 1341 Bewohner:innen des Graefekiez befragt wurden.<sup>48</sup> In Übereinstimmung mit einer älteren Studie zur Verkehrswende ebenfalls im Graefekiez<sup>49</sup>, kommen die Autor:innen zu dem Ergebnis, dass Maßnahmen zur Entsiegelung und Verkehrsberuhigung bei der Bevölkerung vor Ort auf breite Zustimmung treffen (zwei Drittel der Anwohner:innen äußern sich positiv).<sup>50</sup> Zwar beobachten Borchering und Knie keine virulenten Konflikte um die Lebensführung im Berliner Graefekiez. Zugleich

---

<sup>44</sup> Klaever, „Lived expertise of the structurally disadvantaged“, S. 566.

<sup>45</sup> Klaever, „Lived expertise of the structurally disadvantaged“, S. 567.

<sup>46</sup> Klaever, „Lived expertise of the structurally disadvantaged“, S. 567.

<sup>47</sup> Klaever, „Lived expertise of the structurally disadvantaged“, S. 568.

<sup>48</sup> Borchering, Anke/Knie, Andreas, „Trippelschritte zur Verkehrswende: Eine erste Zwischenbilanz aus dem Berliner Graefekiez“, Journal für Mobilität und Verkehr, Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, 20, 2024, S. 4.

<sup>49</sup> Ruhrort, Lisa/Zehl, Franziska/Knie, Andreas, „Untersuchung von Einstellungen gegenüber einer Neuaufteilung öffentlicher Räume zulasten des Autoverkehrs. Ergebnisse einer repräsentativen Befragung im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg sowie einer Straßenbefragung in Kreuzberg“, Discussion Paper SP III 2021-602, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, 2021, S. 1-39.

<sup>50</sup> Borchering/Knie, „Trippelschritte zur Verkehrswende“, S. 5.

berichten sie aber durchaus von Einwänden und Befürchtungen einzelner Personengruppen vor Ort. Neben Gewerbetreibenden, die sich um Parkplätze vor ihren Geschäften sorgten, fürchteten auch Personen mit „wahrgenommenen oder auch objektiven Handicaps“ um ihre gewohnte Mobilität mit dem Auto.<sup>51</sup> Generell äußerten die Befragte zudem Sorge vor einer zunehmenden Gentrifizierung des Viertels und zunehmender Lärmbelästigung und Vermüllung.<sup>52</sup>

In diesem Zusammenhang machen Scheidler et al. 2024 mit ihrer qualitativen Forschung zur Verkehrswende im Graefekiez darauf aufmerksam, dass die adäquate Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Vielfalt der von Verkehrswendeprojekten betroffenen Bewohner:innen für deren Gestaltungs- und Umsetzungschancen von großer Bedeutung sind.<sup>53</sup> Auf Basis der Analyse von Fokusgruppeninterviews mit der lokalen Bevölkerung betonen die Autor:innen, dass die Nichtbeachtung der sozialen und kulturellen Vielfalt von Anwohner:innen im Zusammenhang mit Verkehrswendeprojekten ein wesentlicher Anlass für Konflikte sein kann.<sup>54</sup> Im Fokus stehen aus Perspektive der Autor:innen vor allem Innenstadtquartiere wie das Graefekiez, die stark von Gentrifizierungsprozessen betroffen sind und in denen Maßnahmen, die primär auf die Bedürfnisse wohlhabenderer Anwohner:innen zielten, den Druck auf einkommensschwächere Personengruppen erhöhen könnten.<sup>55</sup> Vor diesem Hintergrund seien die Bedürfnisse entsprechend besonders betroffener Personengruppen wie Menschen mit Behinderungen bzw. mit Mobilitätseinschränkungen oder Gewerbetreibende, die auf Parkmöglichkeiten angewiesen sind, in die Planungsprämissen einzubeziehen.<sup>56</sup> Scheidler et al. plädieren insgesamt

---

<sup>51</sup> Borchering/Knie, „Trippelschritte zur Verkehrswende“, S. 6.

<sup>52</sup> Borchering/Knie, „Trippelschritte zur Verkehrswende“, S. 6.

<sup>53</sup> Scheidler, Viktoria/Klaever, Anke/Rösner, Vanessa, „Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende“, Discussion Paper SP III 2024-603, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung, Berlin 2024, S. 35.

<sup>54</sup> Scheidler et al., „Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende“, S. 35.

<sup>55</sup> Scheidler et al., „Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende“, S. 35.

<sup>56</sup> Scheidler et al., „Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende“, S. 36.

dafür, den öffentlichen Raum insbesondere für sozial schwächer gestellte Gruppen besser zugänglich und nutzbar zu machen.<sup>57</sup>

Potenzielle Verteilungskonflikte im Kontext der Verkehrswende greift im deutschsprachigen Forschungsstand zunächst Canzler 2024<sup>58</sup> in einem programmatischen Beitrag auf. Er betont, dass die Verkehrswende etablierte Siedlungs-, Verteilungs- und Konsumstrukturen zur Disposition stelle:

*„Eine Verkehrswende ist viel mehr als nur ein neuer Antrieb. Sie greift etablierte Siedlungsmodelle und auf der Trennung von Funktionen beruhende Distributions- und Konsumstrukturen an. Gleichzeitig irritiert sie individuelle Handlungsrouninen und erschüttert lange unhinterfragte Gewissheiten. Denn jahrzehntelang war das Auto der Kernbestandteil gesellschaftlicher Fortschritts- und individueller Aufstiegsvorstellungen.“<sup>59</sup>*

Demzufolge ist die Verkehrswende für Canzler notwendigerweise mit Konflikten verbunden. Dabei spielten Verteilungskonflikte eine zentrale Rolle. Der Umbau von Städten, die für den Autoverkehr gebaut seien, bedeute eine Redistribution öffentlicher Flächen, die bislang vom privaten Autoverkehr dominiert seien.<sup>60</sup> Canzler erwähnt zwar das Prekärwerden von Handlungsrouninen im Zuge der Verkehrswende und hebt als Konfliktform vor allem Flächennutzungskonflikte hervor. Auf sozioökonomische Ungleichheiten oder Fragen der Anerkennung unterschiedlicher Lebensführungen geht er hingegen nicht weiter ein.

Auf diese Aspekte verweisen Vobruba et al. 2023 in ihrem Forschungsbericht zu einem Verkehrswendeprojekt im Berliner Wrangelkiez. Mit Verweis auf Bevölkerungsbefragungen machen die Autor:innen darauf aufmerksam, dass die Bewohner:innen im Wrangelkiez der Verkehrswende skeptisch

---

<sup>57</sup> Scheidler et al., „Selten gehörte Stimmen und Perspektiven in der Verkehrswende“, S. 37.

<sup>58</sup> Canzler, Weert, „Konflikte und Koalitionen beim Umbau der Autogesellschaft“, in Canzler, Weert et al. (Hg), Handbuch Mobilität und Gesellschaft. Wiesbaden: Springer, 2024, S- 1-15.

<sup>59</sup> Canzler, „Konflikte und Koalitionen beim Umbau der Autogesellschaft“, S. 1.

<sup>60</sup> Canzler, „Konflikte und Koalitionen beim Umbau der Autogesellschaft“, S. 2.

gegenüberstünden, weil sie eine Beschleunigung von Verdrängungsprozessen befürchteten.<sup>61</sup> Vor diesem Hintergrund skizzieren Vobruba et al., dass davon auszugehen ist, dass städtische Quartiere mit reduziertem Verkehrslärm, guter Luftqualität, ausgebauten Rad- und Fußwegen sowie einer guten ÖPNV-Anbindung für viele Bevölkerungsgruppen attraktiv sind.<sup>62</sup> Erhöhter Nachfragedruck infolge von Gentrifizierung wiederum wirke sich auf Grundstücks-, Immobilien- und Mietpreise aus, „wodurch tendenziell sozial benachteiligte Gruppen marginalisiert werden.“<sup>63</sup> Auf diese Weise könne Begrünung und Verkehrsberuhigung neben einer positiven Entwicklung der Wohnlage auch zur Steigerung der Wohnkosten führen.<sup>64</sup> Vobruba et al. machen in diesem Zusammenhang darauf aufmerksam, dass es sich bei nachhaltiger Mobilität auch um Lebensstilentscheidungen zumeist einkommensstarker Haushalte handle, die sich in verschiedenen Konsumpraktiken ausdrücke und Raumwirksamkeit entfalte.<sup>65</sup> Als Beispiel für diese These nennen sie den „Fahrradmonitor“ des Sinus-Instituts.<sup>66</sup> Dieser belegt, dass die Nutzung von Pedelecs<sup>67</sup> und das Kaufpotential von Lastenrädern<sup>68</sup> in der Gruppe der „Prekären“ mit einem vergleichsweise niedrigem Haushaltsnettoeinkommen von unter 1.500 Euro jeweils am niedrigsten ausfällt. Demgegenüber nehmen sowohl Pedelec-Nutzung und Lastenrad-Kaufpotential in den Milieus der „Performer“ und „Expeditiven“ mit Haushaltseinkommen im Bereich von 2000 bis über 3.500 Euro überdurchschnittlich zu.

Die Bedeutung sozialer Ungleichheiten und von Milieu- bzw. Klassenunterschieden wird im deutschsprachigen Forschungsstand zu urbanen Konflikten vor allem im Kontext der zunehmenden

---

<sup>61</sup> Vobruba, Martha/Roderer, Johannes, „Konfliktfelder bei der Mobilitätswende im Wrangelkiez“, Projekt Nah Mobilität Wrangelkiez, 2023, S. 1-19.

<sup>62</sup> Vobruba/Roderer, „Konfliktfelder bei der Mobilitätswende im Wrangelkiez“, S. 5.

<sup>63</sup> Vobruba/Roderer, „Konfliktfelder bei der Mobilitätswende im Wrangelkiez“, S. 5.

<sup>64</sup> Vobruba/Roderer, „Konfliktfelder bei der Mobilitätswende im Wrangelkiez“, S. 5f.

<sup>65</sup> Vobruba/Roderer, „Konfliktfelder bei der Mobilitätswende im Wrangelkiez“, S. 4.

<sup>66</sup> Sinus-Institut, „Fahrrad-Monitor Deutschland 2021, Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung“, 2021, online unter: [https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?__blob=publicationFile).

<sup>67</sup> Sinus-Institut, „Fahrrad-Monitor Deutschland 2021“, S. 78, 79.

<sup>68</sup> Sinus-Institut, „Fahrrad-Monitor Deutschland 2021“, S. 84, 85.

Gentrifizierung städtischer Quartiere in den Blick genommen.<sup>69</sup> Dabei fällt auf, dass Verkehrskonflikte in den letzten Jahren insbesondere am empirischen Fall des Konflikts um Dieselfahrtverbote in Stuttgart auch als Lebensstilkonflikte interpretiert wurden. Infolge des Skandals um manipulierte Dieselfahrzeuge von deutschen Autoherstellern sowie der erhöhten Stickstoff- und Feinstaubbelastung in den 2010er Jahren wurden in einigen bundesdeutschen Städten Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge verhängt.<sup>70</sup> Stuttgart war damals die erste Kommune, die in diesem Sinne flächendeckende Einfahrverbote aussprach.<sup>71</sup> Dies führte zu kontroversen öffentlichen Auseinandersetzungen.<sup>72</sup> Die daraus resultierende Konfliktlage ist Gegenstand einer Reihe qualitativer Fallstudien.

Sonnberger und Leger 2020 führten im Herbst 2018 sieben Fokusgruppendifkussionen zum Thema Dieselfahrverbote mit Stuttgarter:innen und Einpendler:innen aus dem Umland.<sup>73</sup> Im gleichen Zeitraum erforschten auch Burkhardt und Sievi 2021 das damalige Protestgeschehen auf der Basis teilnehmender Beobachtungen, leitfadengestützter Interviews sowie der Analyse rechter Medien. Befragt wurden dabei sowohl die Organisator:innen der Stuttgarter Dieselpote als auch Gegner:innen und Befürworter:innen aus Stadtpolitik und Verwaltung.<sup>74</sup> Beide Studien beobachteten ein verbreitetes Misstrauen gegenüber politischen Akteuren, denen die Interviewten eine undurchsichtige Interessenpolitik zum Nachteil der ‚einfachen‘ Bürger:innen unterstellen.<sup>75</sup> Die Demonstrierenden stellten sich in den

---

<sup>69</sup> Bescherer, Peter, „Solidarität durch Mieterkämpfe? Nachbarschaftsorganizing im Leipziger Nordosten“, in Bescherer, Peter/Burkhardt, Anne/Feustel, Robert/Mackenroth, Gisela/Sievi, Luzia (Hg), *Urbane Konflikte und die Krise der Demokratie. Stadtentwicklung, Rechtsruck und Soziale Bewegungen*, 2021, S. 175-206.

<sup>70</sup> Sonnberger, Marco/Leger, Matthias, „Gegen das Gemeinwohl: Eine qualitative Studie zur Deutung der Dieselfahrverbote in Stuttgart“, *Soziale Welt*, 71, 4, 2020, S. 475.

<sup>71</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 475.

<sup>72</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 475.

<sup>73</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 475.

<sup>74</sup> Burkhardt, Anne/Sievi, Luzia, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, in Bescherer, Peter/Burkhardt, Anne/Feustel, Robert/Mackenroth, Gisela/Sievi, Luzia (Hg), *Urbane Konflikte und die Krise der Demokratie. Stadtentwicklung, Rechtsruck und Soziale Bewegungen*, 2021, S. 122-153, S. 123.

<sup>75</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 475.; Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 152.

Interviews bewusst in Opposition zu „Eliten und Umweltschützer\*innen“<sup>76</sup> und gingen davon aus, „moralisch auf der richtigen Seite (des Grundgesetzes und der anständigen Bürger\*innen) zu stehen“<sup>77</sup>.

Sonnberger und Leger 2020 interpretieren diese Haltungen zunächst als Strategie der Komplexitätsreduktion.<sup>78</sup> Demnach führten die Interviewten das komplexe Zustandekommen von Dieselfahrverboten und Grenzwertsetzungen auf Intentionen politischer und wirtschaftlicher Akteure („Konzerne“) zurück, um das Problem auf diese Weise greifbarer zu machen.<sup>79</sup> Ungleichheits- und Ungerechtigkeitsauffassungen im Zusammenhang mit den Fahrverboten erklärten sie sich durch das interessengeleitete Handeln von Politiker:innen, die betroffene Bürger:innen „hinters Licht“ führten.<sup>80</sup> Zugleich beobachteten die Autor:innen, wie dem Auto ein hoher Stellenwert als notwendiges Mittel der alltäglichen Lebensführung ‚anständiger‘, d.h. arbeitender Leute beigemessen werde.<sup>81</sup> Vor diesem Hintergrund begriffen die Fokusgruppenteilnehmenden Dieselfahrverbote als Einschränkung und Entwertung (der eigenen) autoaffinen Lebensstile aufgrund politischer Interessen.<sup>82</sup> Diese Erzählungen der Interviewten deuten Sonnberger und Leger in Anlehnung an Reckwitz 2017<sup>83</sup> als Ausdruck einer zunehmenden moralischen Bewertung von Alltagspraktiken.<sup>84</sup> In diesem Zusammenhang entstünden „schnell latente und manifeste gesellschaftliche Konflikte aufgrund einer wahrgenommenen Entwertung und Abwertung bestimmter, als nicht-nachhaltig etikettierter Lebensstile“<sup>85</sup>.

---

<sup>76</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 152.

<sup>77</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 152.

<sup>78</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 499.

<sup>79</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 499.

<sup>80</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 499.

<sup>81</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 499.

<sup>82</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 500.

<sup>83</sup> Reckwitz, Die Gesellschaft der Singularitäten.

<sup>84</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 500.

<sup>85</sup> Sonnberger/Leger, „Gegen das Gemeinwohl“, S. 500.

In diesem Sinne deuten Burkhardt und Sievi den Stuttgarter Dieselskonflikt als Verteidigung bestimmter Lebensstile und damit verbundener Privilegien.<sup>86</sup> Dabei weisen sie die verbreitete These zurück, dass es sich bei den Dieselposten um den Protest sozial Benachteiligter gehandelt habe.<sup>87</sup> Nach ihren Erkenntnissen rekrutierten sich die Protestierenden aus dem Stuttgarter Mittelstand, darunter zu einem großen Teil „gut bezahlte Facharbeiter\*innen der Autoindustrie“<sup>88</sup>. Die Anhänger:innen der Dieselposten fürchteten weniger um ihre finanzielle Existenz als um ihre Privilegien, die für sie mit dem Erhalt einer autozentrierten Stadt einhergingen.<sup>89</sup> Mit ihrem Festhalten an einer autozentrierten Stadt zielten die Protestierenden auf die Aufrechterhaltung eines gewohnten Welt- und Stadtbilds.<sup>90</sup> Damit sind nach dem Dafürhalten der Autor:innen nicht nur Vorteile gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer:innen verbunden, sondern auch die Stabilisierung gewohnter Identitäten und Rollenbilder.<sup>91</sup>

Gegenstand meines Beitrags ist die mediale Berichterstattung über Verkehrswendekonflikte in Deutschland. Dabei macht die Studie von Neebe et al. 2019 darauf aufmerksam, dass Zeitungsberichte aktuelle Ereignisse im Kontext der Verkehrswende nicht einfach abbilden, sondern selbst zu Konfliktbeobachterinnen werden, die jeweils auf spezifische Weise über urbane Mobilität sprechen. Neebe et al. 2019<sup>92</sup> beschäftigen sich mit der Berichterstattung der auflagenstärksten deutschen Tageszeitungen über Mobilität in Städten und Visionen künftiger urbaner Mobilität. Zentrales Ergebnis ihrer Studie ist, dass eine Erzählung über nachhaltige Mobilität in der bundesdeutschen Presse nur in Ansätzen zu beobachten ist.<sup>93</sup> Das Leitbild der Zeitungsberichte bleibe vielmehr die autozentrierte Stadt; Umwelt- und Klimaschutz werde in den Artikeln nur am Rande verhandelt.<sup>94</sup> Konkret stellen die Autor:innen

---

<sup>86</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 123f.

<sup>87</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 150.

<sup>88</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 150.

<sup>89</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 150.

<sup>90</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 151.

<sup>91</sup> Burkhardt/Sievi, „Mit gelben Westen für den Diesel. Der Konflikt um Fahrverbote in Stuttgart“, S. 151.

<sup>92</sup> Neebe, M./Kallenbach, T., „Status Quo statt Verkehrswende, Narrative urbaner Mobilität in Deutschland“, IASS Study, Juni 2019.

<sup>93</sup> Neebe/Kallenbach, „Status Quo statt Verkehrswende“, S. 11.

<sup>94</sup> Neebe/Kallenbach, „Status Quo statt Verkehrswende“, S. 11.

fest, dass vor allem die „Tageszeitung“ (taz), „BILD“ und „Welt“ über Gerechtigkeitsthemen berichten – insbesondere im Kontext von Dieselkrise und erhöhten Stickoxiden -, während das „Handelsblatt“, die „Süddeutsche Zeitung“ und die „FAZ“ stärker das Thema Innovation im Zusammenhang mit technischer Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit diskutieren.<sup>95</sup> Für die folgende Analyse sind die Erkenntnisse von Neebe et al., zur Bedeutung der medialen Konstruktion von Verkehrswendekonflikten zu berücksichtigen. Zugleich ist zu bedenken, dass lokales Konfliktgeschehen auf der Grundlage von Zeitungsberichterstattung nur medial vermittelt beobachtet werden kann.

In einem Resümee der bestehenden Literatur zu Konflikten im Rahmen von Projekten der Verkehrsberuhigung halten Brovarone et al. 2023<sup>96</sup> fest:

*„Existing literature on conflicts in pedestrianisations focuses on residents’, shopkeepers’, or road users’ opposition to the actual interventions. Less attention is given to the tensions and conflicts related to the governance process adopted or the constellation of actors involved.“<sup>97</sup>*

Aus ihrer Sicht gilt es in Ergänzung des vorliegenden Forschungsstands, den zugrundeliegenden Faktoren von Konflikten um Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Diese „underlying factors“<sup>98</sup> möchte ich in meinem Beitrag auf Basis erster empirischer Ergebnisse des Projekts „ZukunftsEnergie“ in den Blick nehmen. Wie meine Rekapitulation des Forschungsstandes gezeigt hat, werden Zusammenhänge zwischen städtischen Verkehrs- bzw. Verkehrswendekonflikten und Fragen der Lebensführung in einzelnen, vor allem deutschsprachigen wissenschaftlichen Arbeiten thematisiert. Mein Beitrag möchte an diese Forschung anschließen. Er zielt darauf ab, das Verhältnis von

---

<sup>95</sup> Neebe/Kallenbach, „Status Quo statt Verkehrswende“, S. 14.

<sup>96</sup> Brovarone, Elisabetta/Staricco, Luca/Verlinghieri, Ersilia, „Whose is this street? Actors and conflicts in the governance of pedestrianisation processes“, Journal of Transport Geography, 107, 2023.

<sup>97</sup> Brovarone et al., „Whose is this street?“, S. 2.

<sup>98</sup> Brovarone et al., „Whose is this street?“, S. 3.

städtischen Verkehrswendekonflikten und Auseinandersetzungen um die Lebensführung auf der Basis einer qualitativen Auswertung aktueller Zeitungsbeiträge näher zu beleuchten.

#### **(4) Ergebnisse: Konstruktive und polarisierte Verkehrswendekonflikte**

Als Ergebnis der qualitativ-inhaltsanalytischen Auswertung des empirischen Materials unterscheide ich mit 9 „konstruktiven Verkehrswendekonflikten“ und 19 stärker „polarisierten Verkehrswendekonflikten“ zwei unterschiedliche Konflikt-Typen. Die „konstruktiven Verkehrswendekonflikte“ verbindet, dass es auf der Ebene der Konfliktparteien vor allem um Fragen der konkreten Umsetzung bereits beschlossener Verkehrswendeprojekte geht. Vor Ort besteht zwar ein Konsens über die Notwendigkeit einer lokalen Verkehrswende, bestimmte Aspekte stoßen allerdings auf Kritik bzw. Widerstand. Beispielsweise werden in einem Fall beschlossene Maßnahmen aus der Perspektive bestimmter Akteure nicht schnell genug umgesetzt. Weitere Konflikte bestehen unter anderem darin, dass über die konkrete Ausgestaltung von Maßnahmen, die im Grundsatz mehrheitlich befürwortet werden, gestritten wird (z.B. über die Planung von Radwegen). Die konstruktiven Fälle kennzeichnet eine grundsätzliche politische und institutionelle Unterstützung von Verkehrswendeprojekten vor Ort sowie eine in der Regel konstruktive Konfliktaushandlung auf der Ebene von Lokalpolitik (Stadtrat u.a.). Über die konstruktive Bearbeitung von Konflikten vor Ort wird medial überwiegend deskriptiv berichtet. Es wird versucht, die Ansichten der verschiedenen Konfliktparteien gleichermaßen zu skizzieren; eine starke Positionierung seitens der Berichterstattung ist nicht erkennbar.

Demgegenüber sind die „polarisierten Verkehrswendekonflikte“ im Sample sowohl auf der Ebene der lokalen Akteure als auch vonseiten der Medien, die über diese Konflikte berichten, stärker umstritten. Im Zentrum des Konfliktgeschehens stehen hier zunächst Proteste, die die Planung und Durchführung konkreter Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen Verkehrswende fordern und unter anderem die Passivität politischer Akteure kritisieren. Demgegenüber werden bei bereits geplanten bzw. umgesetzten Verkehrswendeprojekten die jeweiligen Maßnahmen (beispielsweise Verkehrsberuhigung oder Umwidmung von Parkflächen) von Befürworter:innen begrüßt, während entsprechende Projekte bei

Gegner:innen auf Vorbehalte, teils auch auf Ablehnung und Widerstand stoßen. Auf der Ebene der medialen Konfliktbeobachtung handelt es sich – ähnlich wie bereits bei den „konstruktiven Verkehrswendekonflikten“ – um zumeist deskriptive Berichte, die beteiligte Akteure und das Konfliktgeschehen nachzeichnen und hinsichtlich der Wertung der jeweiligen Konflikte eher zurückhaltend sind. Anders als bei den „konstruktiven Verkehrswendekonflikten“ gibt es aber auch Berichterstattung, die eine eigene Wertung des thematisierten Konfliktgeschehen vornimmt. In insgesamt zwei Fällen wird dabei tendenziell die Position der lokalen Gegner:innen gestärkt.

Auffällig ist, dass in 9 polarisierten Verkehrswendekonflikten verstärkt Fragen der Lebensführung problematisiert werden. An der Berichterstattung wird deutlich, dass Verteilungsfragen über Kosten und Nutzen von Verkehrswendeprojekten (für bestimmte Bevölkerungsgruppen) mit Konflikten über die moralische Legitimität verschiedener Mobilitätsformen einhergehen. Beispielsweise fordern lokale Befürworter:innen der Verkehrswende – darunter Bürgerinitiativen, Umweltverbände oder Teile der Klimabewegung – konkrete Verbesserungen der Lebensqualität in Städten für Gruppen, die entweder auf ein Auto verzichten müssen (etwa aus finanziellen Gründen) oder bewusst keines nutzen wollen. Auf der anderen Seite bringen Gegner:innen der Verkehrswende Gefühle des Unbehagens und der Wut über Verluste der gewohnten Umgebung und der gewohnten Alltagspraxis (vor allem der Nutzung des privaten PKW) zum Ausdruck. Dieser Verlust wird vonseiten der berichtenden Medien mitunter als Benachteiligung bestimmter Gruppen gedeutet. Ich werde im Folgenden ausführlicher auf die Problematisierung von Lebensführung im Kontext der beobachteten Verkehrswendekonflikte eingehen.

#### **(4.1) Verkehrswendekonflikte als Lebensführungskonflikte auf der Ebene lokaler Akteure (7 Fälle)**

Über einen Großteil der ausgewerteten Verkehrswendekonflikte, in denen Lebensführungsfragen von Bedeutung sind, wird vergleichsweise ausgewogen und ohne starke Wertung seitens der Medien berichtet. In der Regel versuchen die Berichte, die Positionen beider Konfliktparteien zu Wort kommen zu lassen und verzichten weitgehend darauf, selbst Position zu beziehen. In diesem Sinne wird über

die gerichtliche Bestätigung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Berliner Tucholskystraße im Bezirk Mitte berichtet.<sup>99</sup> Konkret wurden dort Straßensperren (sogenannte „Poller“) errichtet, die den Autoverkehr umleiten und teilweise einschränken. Die Bestätigung der Maßnahmen wird sowohl von den lokalen Grünen als auch von einer unterstützenden Bürgerinitiative begrüßt. Unter anderem äußert sich die Bürgerinitiative in den sozialen Medien, wie vom Zeitungsbeitrag zitiert:

*„Olé, Olé, Olé – die Poller-Hater können einpacken oder unseretwegen sich aus Protest auch an den Pollern anketten, doch der Fortschritt in eine blühende autofreie Zukunft lässt sich nicht aufhalten“.*<sup>100</sup>

Demgegenüber berichtet derselbe Artikel auch über die Unzufriedenheit gegnerischer Initiativen, die die Verkehrsberuhigung ablehnen. Sie sehen die Interessen von Gruppen benachteiligt, die auf den gewohnten Automobilverkehr nicht verzichten wollen. Daher wird unter anderem kritisiert, dass die aufgestellten Straßensperren den Autoverkehr zu Umwegen zwingen, für Umsatzeinbußen bei örtlichen Gewerbetreibenden sorgen, sowie Rettungs- und Feuerwehreinsätze behindern.

Ein weiterer Artikel berichtet über die geplante Umstellung des ÖPNV in Krefeld. Dabei wird sowohl über die Pläne der Stadt Krefeld, die städtische Busflotte auf Wasserstoffantrieb umzustellen, berichtet als auch über die diesbezüglichen Sorgen von betroffenen Anwohner:innen.<sup>101</sup> Konkret wendet sich eine Gruppe Krefelder:innen gegen die Errichtung einer Wasserstoffaufbereitungsanlage (Elektrolyseur) in ihrer Nachbarschaft, die für den Betrieb der auf Wasserstoff umgestellten Busflotte erforderlich ist. Wie der Bericht anführt, fürchten die Betroffenen Sicherheitsrisiken bei der

---

<sup>99</sup> Neumann, Peter, „Blühende autofreie Zukunft. Die einen jubeln, die anderen klagen. Dass die Sperre in der Tucholskystraße bleiben darf, hat mit einer neuen Rechtslage zu tun“, Berliner Zeitung vom 07.05.2025, S. 7.

<sup>100</sup> Neumann, „Blühende autofreie Zukunft“, S. 7.

<sup>101</sup> Schalljo, Sven, „Initiative kritisiert Wasserstoffbus-Projekt. Die Stadtwerke Krefeld wollen ihre Busflotte sukzessive auf Wasserstoffbusse umstellen. Der Elektrolyseur, der dazu gebaut werden soll, zieht Kritik der Anwohner auf sich. Sie beklagen mangelnde Transparenz und fühlen sich auch von der Stadt allein gelassen.“, Rheinische Post vom 28.02.2025, S. 16.

Wasserstoffaufbereitung. Zudem erwarten sie infolge des Vorhabens der Stadt Krefeld teils erhebliche Lärmbelästigung und nicht zuletzt einen Wertverfall ihrer Immobilien.

Fragen der (öffentlichen) Gesundheit werden auch im Fall eines Konflikts über ein Verkehrsberuhigungsprojekt in Würzburg vorgebracht.<sup>102</sup> Dort fordert ein unter anderem von den Grünen getragenes Demobündnis eine autofreie Zone am Main („Mainkai autofrei“) und kündigt den Kampf „um jedes Stück öffentliche Fläche“<sup>103</sup> an. Das Bündnis führt neben Aspekten des Klima- und Umweltschutzes auch Gesundheitsinteressen der Bevölkerung als Begründung an, um den bestehenden Straßenverkehr am Main einzuschränken. Während die Grünen die Verkehrsberuhigung des Mainkais im Würzburger Stadtrat fordern, spricht sich eine Mehrheit dagegen aus. Das Argument der Gegner:innen lautet, dass die Verbesserung der „Aufenthaltsfunktion“<sup>104</sup> kein Rechtsgrund im Sinne der Straßenverkehrsordnung sei und daher nicht zur Begründung von Einschränkungen des Straßenverkehrs herangezogen werden könne.

Im Konflikt um die Umwidmung von Parkplätzen in der Düsseldorfer Innenstadt stehen wiederum ökonomische Fragen im Mittelpunkt.<sup>105</sup> Konkret geht es darum, Parkplätze vor Luxusgeschäften am Düsseldorfer Corneliusplatz teilweise mit Bänken und Blumenkübeln zu versehen, um die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Während die Inhaber der lokalen hochpreisigen Geschäfte darauf pochen, dass die Parkplätze vor ihren Läden nicht einer Verkehrsberuhigung zum Opfer fallen, protestiert ein Bündnis aus „Extinction Rebellion“, „Fridays for Future“ und dem „Widerstands-Kollektiv Düsseldorf“ für eine

---

<sup>102</sup> Gräf, Sarah, „Statt Autos rollten Bobbycars am Mainkai Ein bunter Straßenzug verwandelte am Donnerstag den Mainkai in eine autofreie Zone: Statt Blechlawinen gab es Pflastermalen und Musik.“, Volksblatt Würzburg vom 31.05.2025, S. 27.

<sup>103</sup> Gräf, „Statt Autos rollten Bobbycars am Mainkai“, S. 27.

<sup>104</sup> Gräf, „Statt Autos rollten Bobbycars am Mainkai“, S. 27.

<sup>105</sup> Kerst, Michael, „Aktivisten machen Corneliusplatz autofrei“, Express vom 18.06.2025, S. 16.

autofreie Zone.<sup>106</sup> Aus der Perspektive des Protestbündnisses dürften die Pläne nicht zugunsten von Parkplätzen für Reiche verwässert werden: „Auch Reiche können laufen.“<sup>107</sup>

Im Sample finden sich außerdem drei Fälle, in denen das Konfliktgeschehen noch in einer relativ frühen Phase ist und erste Ansätze einer Politisierung von Lebensführung aufweisen. Berichtet wird über die Forderungen verschiedener Protestbündnisse, die für eine Verkehrswende eintreten und vor allem politische Akteure unterschiedlicher Ebenen (Kommune, Land, Bund) adressieren.<sup>108</sup> Wie aus der Berichterstattung hervorgeht, fordern die Protestbündnisse in Kiel, Neukirchen und Dortmund, die Automobilität bestimmter Personengruppen zugunsten des Ausbaus von Radwegen und des ÖPNV einzuschränken bzw. die Teilhabe von Gruppen, die keine privaten Autos nutzen, gezielt zu verbessern. Konkret fordert zunächst in Kiel das dortige Protestbündnis unter anderem den steuerfinanzierten Ausbau von Straßen und Autobahnen zugunsten des ÖPNV einzustellen: „Keine Mobilität für Einzelpersonen im SUV, sondern kostenloser ÖPNV für alle“<sup>109</sup>. Bei Protesten in Neukirchen wiederum wird der Ausbau von Radwegen gefordert. Ziel des Neukircher Protestbündnisses ist mehr Teilhabe am gesellschaftlichen Leben für Gruppen, die entweder nicht auf das Auto zurückgreifen könnten oder dies explizit nicht wollen.<sup>110</sup> Auch Proteste in Dortmund plädieren in diesem Sinne dafür, dem Autoverkehr bewusst Raum zu nehmen, um unter anderem den Ausbau von Radwegen voranzubringen.<sup>111</sup>

---

<sup>106</sup> Kerst, „Aktivisten machen Corneliusplatz autofrei“, S. 16.

<sup>107</sup> Kerst, „Aktivisten machen Corneliusplatz autofrei“, S. 16.

<sup>108</sup> Behling, Frank, „250 Fahrradfahrer bei Demo über Theodor-Heuss-Ring“, Kieler Nachrichten - Kieler Zeitung vom 17.03.2025, S. 24.; Westdeutsche Allgemeine Zeitung, „Neukirchen-Vluyn: Wo es für Radfahrer gefährlich werden kann“, Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 19.05.2025; Guth, Felix, „Klima-Demo in Dortmund könnte Verkehr auf großen Straßen stören“, Ruhr Nachrichten - Dortmunder Zeitung Süd vom 12.06.2025, S. 13.

<sup>109</sup> Behling, „250 Fahrradfahrer bei Demo über Theodor-Heuss-Ring“, S. 24.

<sup>110</sup> Westdeutsche Allgemeine Zeitung, „Neukirchen-Vluyn: Wo es für Radfahrer gefährlich werden kann“.

<sup>111</sup> Guth, „Klima-Demo in Dortmund könnte Verkehr auf großen Straßen stören“, S. 13.

#### **(4.2) Verkehrswendekonflikte als Lebensführungskonflikte auf der Ebene medialer Berichterstattung (2 Fälle)**

Über die sieben bisher vorgestellten Verkehrswendekonflikte, in denen Fragen der Lebensführung aufgeworfen werden, wird vergleichsweise ausgewogen berichtet. Die jeweiligen Artikel lassen sowohl Befürworter:innen als auch Gegner:innen zu Wort kommen und verzichten auf eine explizite Wertung der Konflikte. Demgegenüber ist auffällig, dass zwei Zeitungsartikel im Sample die Perspektive von Gegner:innen lokaler Verkehrswendeprojekte übernehmen und für ihre eigene Argumentation nutzen. Infolgedessen werden Verkehrswendeprojekte unter anderem als Benachteiligung bestimmter Gruppen beschrieben. Beispiele hierfür liefert die Berichterstattung über Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Berlin.

So wird die Errichtung von Straßensperren („Pollern“) zur Verkehrsberuhigung – in diesem Fall am Boxhagener Platz in Berlin-Friedrichshain – im Kern als Lebensstilkonflikt beschrieben.<sup>112</sup> Dieser wird aus der Perspektive eines ortansässigen Handwerkers erzählt, der als „Alteingesessener“ nicht nur um seinen Betrieb, sondern auch um die Kontinuität seiner Lebensführung fürchtet. Wie berichtet wird, gehe es im Konflikt um die Verkehrsberuhigung des Boxhagener Platzes in Friedrichshain auch um „Gewohnheiten“ und „Lebensmodelle“<sup>113</sup>. Für den portraitierten Handwerker bedeute Automobilität ein zentrales Freiheitsrecht, das durch die Verkehrspolitik der Grünen, die einen „Krieg gegen Autos“ führten, bedroht werde.<sup>114</sup>

In einem ähnlich gelagerten Fall, der von der Aufstellung von „Pollern“ im Berliner Bezirk Lichtenberg handelt, wird über eine Unterschriftenaktion empörter Anwohner:innen berichtet, die sich gegen die Aufstellung der Straßensperren wendet. Die bereits umgesetzte Beruhigung des Straßenverkehrs vor Ort wird als „Poller-Wahnsinn“ und als Verdrängung von Menschen bzw. Gruppen beschrieben, die auf

---

<sup>112</sup> Reich, Alexander, „Verkaufsberuhigte Zone: Tim Johansson betreibt am Boxhagener Platz einen Laden für Tischlereibedarf. Nun könnten Poller die Existenz seines Geschäfts bedrohen“, Berliner Zeitung vom 06.02.2025, S. 4.

<sup>113</sup> Reich, „Verkaufsberuhigte Zone“, S. 4.

<sup>114</sup> Reich, „Verkaufsberuhigte Zone“, S. 4.

den Automobilverkehr angewiesen seien.<sup>115</sup> Zum Kreis der Betroffenen werden ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, Handwerksbetriebe, Pflegedienste und Hebammen sowie Einsatzkräften von Feuerwehr und Polizei gezählt. Gemäß der Berichterstattung fühlten sich die genannten Gruppen bei der Umsetzung der Verkehrswende übergangen und forderten mehr Mitsprache ein.

Verkehrswendprojekte werden in beiden Berichten als ausgrenzend gegenüber bestimmten Gruppen beschrieben. Aus der Perspektive der Berichterstattung werden unter anderem „Alteingesessene“, Handwerker:innen, aber auch ältere und behinderte Menschen nicht nur in ihrer Mobilität eingeschränkt, sondern auch ihrer gewohnten Alltagspraxis beraubt. Hinzu kommt, dass die Positionen der Gegner:innen von Verkehrswendeprojekten nach dem Dafürhalten der Zeitungsberichte nicht angemessen gehört bzw. übergangen werden. Auf diese Weise betätigen sich die medialen Berichterstat-ter:innen auch als „Polarisierungsunternehmer“<sup>116</sup>. Sie spitzen bestimmte Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf einen Lebensstilkonflikt zwischen Gegner:innen und Befürworter:innen zu und stellen damit auch die Legitimität von Verkehrswendeprojekten insgesamt infrage.

### **(5) Fazit: Verkehrswendekonflikte als Konflikte um die Lebensführung?**

Verkehrswendekonflikte werden vor allem in urbanen Zentren erforscht. Das gilt auch für Deutschland. Hier konzentriert sich die Studienlage vor allem auf die (konfliktvolle) Wirkung der Verkehrswende in Berlin. Demgegenüber sind mittelgroße und kleine Kommunen deutlich unterrepräsentiert. Etwas differenzierter präsentiert sich in diesem Zusammenhang die mediale Berichterstattung. Im Fokus der ausgewerteten Zeitungsartikel stehen nicht nur Großstädte wie Berlin oder Düsseldorf, auch über Verkehrswendekonflikten in mittleren und kleineren Städten – darunter Würzburg, Krefeld oder

---

<sup>115</sup> Mahmoud, Karim, „4000 wütende Lichtenberger unterschreiben gegen Poller-Wahnsinn: Anwohner und Gewerbetreibende regen sich über die Anti-Auto-Politik auf“, Berliner Kurier vom 07.06.2025, S. 8.

<sup>116</sup> Mau, Steffen 2022, „Die Welt ist bunter, als meist angenommen“, Ein Gespräch mit Steffen Mau über Polarisierungsunternehmer, Veränderungser schöpfung und gesellschaftliche Gewöhnungsprozesse, Soziopolis, online unter: <https://www.sozio-polis.de/die-welt-ist-bunter-als-meist-angenommen.html>.

Neukirchen – wird berichtet. Neben verstärkt polarisierten Konflikten um die Verkehrswende machen die Ergebnisse meiner Analyse deutlich, dass vor Ort auch konstruktive Konfliktbearbeitung stattfindet. Die „konstruktiven Verkehrswendekonflikte“ in meinem Sample zeigen, dass lokal durchaus Konsens über Maßnahmen zur Verkehrswende hergestellt werden kann. Konfliktlagen, die dann eher im Rahmen der konkreten Umsetzung von Projekten entstehen, werden vor Ort überwiegend konstruktiv behandelt. Daraus lässt sich schließen, dass gegenwärtige Konflikte im Kontext der Verkehrswende keineswegs zwangsläufig zu „unteilbaren Konflikten“<sup>117</sup> werden. Vielmehr verdeutlichen die „konstruktiven Verkehrswendekonflikte“, dass lokaler Streit über die Durchführung konkreter Maßnahmen - etwa auf der Ebene der Lokalpolitik - produktiv bewältigt werden kann.

Wo Verkehrswendekonflikte stärker polarisiert verlaufen, werden unter anderem auch Fragen der Lebensführung problematisiert, wie meine Auswertung zeigt. Gemeinsam scheint diesen Konfliktlagen zu sein, dass sich (ökonomisch und kulturell geprägte) Präferenzen für Automobilität einerseits und nachhaltigen Verkehr (zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV) andererseits teils unversöhnlich gegenüberstehen. Beide Formen von Mobilität werden also nicht nur unter dem Gesichtspunkt materieller Verteilungsfragen problematisiert, sondern mitunter auch moralisch bewertet. In diesem Sinne beklagen Gegner:innen einen „Krieg gegen Autos“. Sie sehen sich durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung benachteiligt und verdrängt sowie ihrer freien Automobilität beraubt. Demgegenüber fordern Befürworter:innen eine Verbesserung der Lebensqualität vor allem von Gruppen, die – aus unterschiedlichen Gründen – auf die Nutzung eines PKW o.ä. verzichten. In diesem Zusammenhang werden nicht zuletzt auch Einkommens- und Vermögensunterschiede thematisiert, wie der Konflikt um den Düsseldorfer Corneliusplatz deutlich macht.

Auffällig sind in diesem Zusammenhang die beiden Zeitungsbeiträge im Sample, in denen explizit eine eigene Wertung von Verkehrswendekonflikten vorgenommen wird. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Berlin werden dabei als Konflikt um die Lebensführung zwischen Gegner:innen und Befürworter:innen beschrieben. Auf ihre Weise nehmen beide Zeitungsartikel damit auf die in den letzten

---

<sup>117</sup> Hirschman, Albert O., „Wieviel Gemeinsinn braucht die liberale Gesellschaft?“, *Leviathan*, 22, 2, 1994, S. 300.

Jahren verstärkt beobachtbare Verdrängung bestimmter Personengruppen infolge der Gentrifizierung städtischer Quartiere Bezug.<sup>118</sup> Zugleich nutzen sie urbane Ungleichheiten, um Verkehrswendeprojekte zu diskreditieren, die potenziell auch die Lebensqualität von einkommensschwächeren Anwohner:innen verbessern könnten.<sup>119</sup> Welche Konsequenzen für die lokale Bevölkerung mit der Verkehrswende verbunden sind, bleibt letztlich eine empirische Frage und hängt stark von der konkreten Ausgestaltung ab. Desto wichtiger ist auch aus Sicht meines Beitrags, marginalisierte Stimmen im Kontext der Verkehrswende aktiv und dauerhaft in die Planung und Umsetzung von Projekten einzubeziehen.

---

<sup>118</sup> Vgl. Bescherer, Peter, „Solidarität durch Mieterkämpfe? Nachbarschaftsorganizing im Leipziger Nordosten“, in Bescherer, Peter/Burkhardt, Anne/Feustel, Robert/Mackenroth, Gisela/Sievi, Luzia (Hg), Urbane Konflikte und die Krise der Demokratie. Stadtentwicklung, Rechtsruck und Soziale Bewegungen, 2021, S. 175-206.

<sup>119</sup> Vgl. Neckel, „Der Streit um die Lebensführung“, S. 99f.