



Christian Holz-Rau: The Consequences of the Paris Climate Agreement for German Transport Policy

With the Paris Climate Agreement and the EU goals for climate protection, Germany has committed itself to a substantial reduction of climate-relevant emissions. In contrast with the other sectors CO₂-emissions in the transport sector are not falling, the reduction of minus 40 to 42 per cent for the year 2030 seems hardly obtainable. Although the essential approaches towards a reduction of CO₂-emissions in transport are a federal issue, the government remains passive and even prevents more effective interventions by the EU. Instead, the federal government delegates responsibility to the councils, who in turn can accomplish only little. Without more determined action by the federal authorities the CO₂-emission in transport will in 2030 still be on today's level.

Nils Stockmann, Antonia Graf: Tomorrow's Sustainable Urban Mobility between Reproduction and Deconstruction of Norms

This contribution shows how perceptions and processes towards a future-orientated urban mobility are determined by social and cultural norms which impede sustainable change and cause 'lock-ins' within mobility systems. At the same time, new and global environmental and climate norms challenge this status quo. They lay open conflicts of justice as well as windows of opportunity for transition processes as shown using the example of Barcelona's Superblocks.

Joachim Wiemeyer: The Ethics of Mobility

Because of its pivotal importance for individual as well as social life, transport requires social-ethical contemplation. There is an area of conflict as regards criteria of fairness, inter-generational fairness here deserving priority. Such fair-

ness criteria are also in conflict with other social objectives, such as global economic competitiveness. Individual-ethical deliberations on a responsible traffic behaviour complete this paper.

Andreas Knie, Mobility: Social Participation in the Context of Climate Change

For some years now transport has been back on the political agenda. There is even a discussion about a "transport change". More and more the awareness increases that with over 47 million cars the limits of resilience have been reached. But what are the alternatives beyond the private car? While for many years the rule was that social advancement was equivalent with the availability of increasingly larger and more powerful cars, this has changed over the last year: in urban milieus the number of cars recedes, while in suburban areas with lower household incomes that number increases. For low-income employees the car has become a vehicle for survival and thus provokes questions of fairness in climate politics. Questions of compatibility of social and spacial mobility with the necessity for sustainability come to the fore.

Interview with Udo Becker, „Because you can't Turn the Wheel back, We must Keep Spinning it Faster."

Over the past decades, there was a change among transport planning professors away from the dominance of building new roads for automobiles towards an approach that prioritizes soft mobility and combines a growing mobility with as little traffic as possible. Climate change measures have to be introduced and the external costs of noise and exhausts have to be internationalized. Thus, transparent-cost prices develop, which guide corporations to more efficiency and consumers to different behaviour. Today, mostly the socially weak groups suffer from transport problems

that they have not created; softer forms of mobility would therefore not discriminate against poorer groups but would benefit them. To avoid disadvantages for the rural areas, new structures have to be created there, which offer a car-reduced mobility to the people.



Résumés

Christian Holz-Rau : Les conséquences de l'Accord de Paris sur le Climat pour la politique des transports de l'Allemagne

Avec l'accord de Paris sur le climat et les objectifs de l'UE en matière de protection du climat, l'Allemagne s'est également engagée à réduire sensiblement les émissions ayant un effet sur le climat. Toutefois, contrairement aux autres secteurs, les émissions de CO₂ provenant des transports ne diminuent pas ; l'objectif de réduction de 40 à 42% de moins pour l'année 2030 est difficilement réalisable. Bien que les principales approches visant la réduction des émissions de CO₂ provenant des transports se situent au niveau fédéral, le gouvernement fédéral reste largement inactif, voire empêche des interventions plus efficaces de la part de l'UE. Au lieu de cela, par le biais de programmes d'aide, il délègue la responsabilité aux communes qui, dans ce domaine, ne peuvent guère faire grand-chose. Sans une action beaucoup plus déterminée de la part du gouvernement fédéral, les émissions CO₂ provenant des transports se situeront en 2030 à peu près au même niveau qu'aujourd'hui.

Nils Stockmann, Antonia Graf : La mobilité urbaine durable de demain entre reproduction et déconstruction de norms

Cette contribution indique comment les idées et les processus sur la voie de la mobilité dans la ville du futur sont façonnés par des normes sociales et culturelles qui entravent le changement durable et conduisent à des (Lock-Ins) dans le système de mobilité. En même temps, toutefois, de nouvelles normes mondiales en matière d'environnement et de climat remettent en question ce statu quo. Elles révèlent à la fois des conflits de justice et des structures d'opportunité pour les processus de transformation, comme le montre l'exemple concluante des Superblocks en Barcelone.

Joachim Wiemeyer : L'éthique de la mobilité

En raison de leur importance majeure pour la vie tant individuelle que sociale, les transports exigent une réflexion d'éthique sociale. Entre les différentes critères de justice en question, il existe tout un champ de tension. La priorité en revient à la justice intergénérationnelle. Les critères de justice entrent également en conflit avec d'autres objectifs sociaux tels que la compétitivité économique au niveau mondial. Des considérations d'éthique individuelle concernant le comportement responsable des usagers de la route complètent la contribution.

Andreas Knie, Mobilité : participation sociale sous le signe du changement climatique

Depuis quelques années, les transports sont de nouveau à l'ordre du jour de la politique. Il est même question d'un tournant en matière de transports. On se rend de plus en plus compte qu'avec plus de 47 millions de voitures particulières immatriculées, les limites de la « chargeabilité » sont atteintes. Mais quels sont les alternatives au-delà de la voiture particulière ? Alors que, pendant de nombreuses années, la formule était que la réussite sociale était étroitement liée à la disponibilité de véhicules toujours plus grands et performants, les choses ont changé ces dernières années : dans les milieux urbains, le nombre de véhicules diminue, tandis que dans les zones périurbaines à faible revenu de ménage, le nombre de voitures est en hausse. Pour les personnes à faible revenu, la voiture est en train de devenir un véhicule de survie, ce qui soulève de nouvelles questions sur la justice dans la politique climatique. Les questions concernant la compatibilité de la mobilité sociale et spatiale avec les exigences de la durabilité passent au premier plan.

Interview de Udo Becker : « Comme on ne peut pas faire marche arrière, il faut continuer à accélérer. »

Au cours des décennies passées, de nombreux professeurs qui s'occupaient de la planification de la circulation sont passés de la prédominance de la construction routière en faveur de l'automobile à une approche qui privilégie une mobilité douce et combine le plus de mobilité pour tous avec le moins de circulation possible. Des mesures de protection du climat doivent être engagées et les coûts externes liés au bruit et aux émissions de gaz d'échappement doivent être internationalisés. Il en résultera des prix plus vrais sur les coûts qui encourageront les sociétés à être plus efficaces et les consommateurs à se comporter différemment. Actuellement, les groupes socialement vulnérables souffrent en particulier des problèmes de circulation qu'ils n'ont pas causés. Des formes de mobilité plus souple ne désavantageraient pas les groupes sociaux les plus pauvres, mais leur seraient bénéfiques. Afin d'éviter des désavantages pour les zones rurales, il faudrait, là aussi, créer de nouvelles structures, qui permettraient aux gens de réduire le recours à la voiture.