

Mobilität für Menschen

Soziale Verkehrswende

Alexander Kaas Elias, Projektleiter »Verkehrswende: klimaverträglich und sozial gerecht« & Sprecher für klima- und sozialverträgliche Mobilität

Katharina Klaas, Projektbearbeitung »Verkehrswende: klimaverträglich und sozial gerecht«

22.06.2021

1

Agenda

- Der VCD & das Projekt "Verkehrswende: klimaverträglich und sozial gerecht"
- Zu viel Verkehr: Versteckte Kosten des Verkehrs
- Zu wenig Mobilität: Soziale Aspekte der Verkehrswende
 - Mobilitätsarmut
 - Ländliche Räume
- Fragen & Diskussion

VCD - der Mobilitätsverband

Der VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband. Im Mittelpunkt steht für uns der Mensch mit seinen Mobilitätsbedürfnissen. Wir setzen uns ein für klima- und umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität.

Dazu machen wir Druck auf die Politik, damit endlich die richtigen Rahmenbedingungen für die Verkehrswende gesetzt werden. Wir bringen das Thema nachhaltige Mobilität auf die Agenda und nehmen die Verkehrswende mit Aktionen und Kampagnen selbst in Hand.

Seit 1986 kämpfen wir für ein gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander auf der Straße – egal ob zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder mit dem Auto.

Dafür arbeiten wir vor Ort mit zwölf Landesverbänden und rund 160 lokalen Gruppen, bundesweit und europaweit vernetzt. Über 55.000 Menschen unterstützen uns dabei.

Das Projekt: www.vcd.org/soziale-aspekte-verkehrswende/



Die Verkehrswende ist sozial gerecht

Allen Menschen muss Mobilität ermöglicht werden, damit sie am gesellschaftlichen Leben teilhaben können - egal, wie viel sie verdienen. Wir zeigen mit unserem Projekt „Verkehrswende: Klimaverträglich und sozial gerecht“ wie das gehen kann. Wir wollen herausfinden: Welche Mobilitätsbedürfnisse haben Menschen mit geringem Einkommen* wirklich? Wir wollen aufzeigen, wie ungerecht die Kosten des Verkehrs jetzt schon aufgeteilt sind. Wir wollen aufräumen mit dem Vorurteil, dass sich Geringverdiener*innen bei einer CO2-Bepreisung keine Mobilität mehr leisten können.

[mehr](#)

22.06.2021

4

Zu viel Verkehr

Die versteckten Kosten des Verkehrs

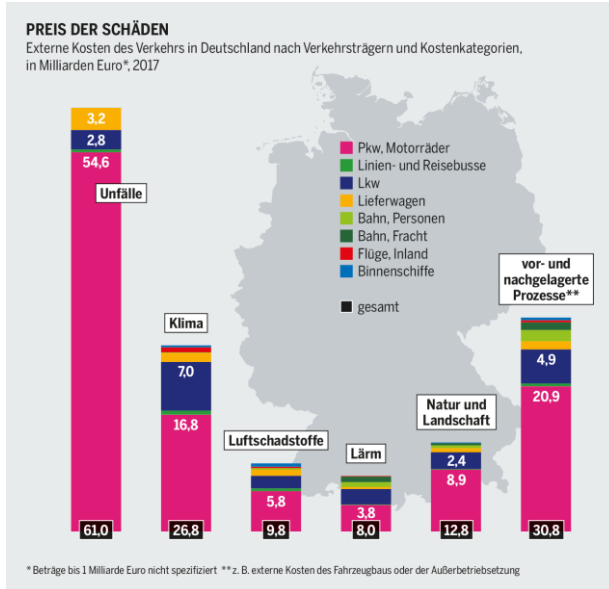
22.06.2021

5

Erster Block: die versteckten Kosten des Verkehrs und warum das sozial ungerecht ist

- Zunächst schauen wir uns an, warum das bestehende System ungerecht ist, was die Verteilung der Kosten angeht, aber auch wer von den negativen Auswirkungen des Verkehrs betroffen ist
- Verkehr verursacht nämlich hohe Kosten und diese sind ungerecht verteilt.
- Neben den direkten Kosten für Aus- und Neubau von Straßen und Parkplätzen, Schienenwegen und Flughäfen entstehen auch indirekte Kosten, z.B. durch Unfälle, den Ausstoß von Klimagasen und Luftschadstoffen sowie durch Lärm.
- Diese sogenannten externen Kosten werden nicht nur von denjenigen getragen, die sie verursachen, sondern von der Allgemeinheit.

Externe Kosten des Verkehrs



Kosten, die durch den Verkehr verursacht, aber durch die Allgemeinheit getragen werden

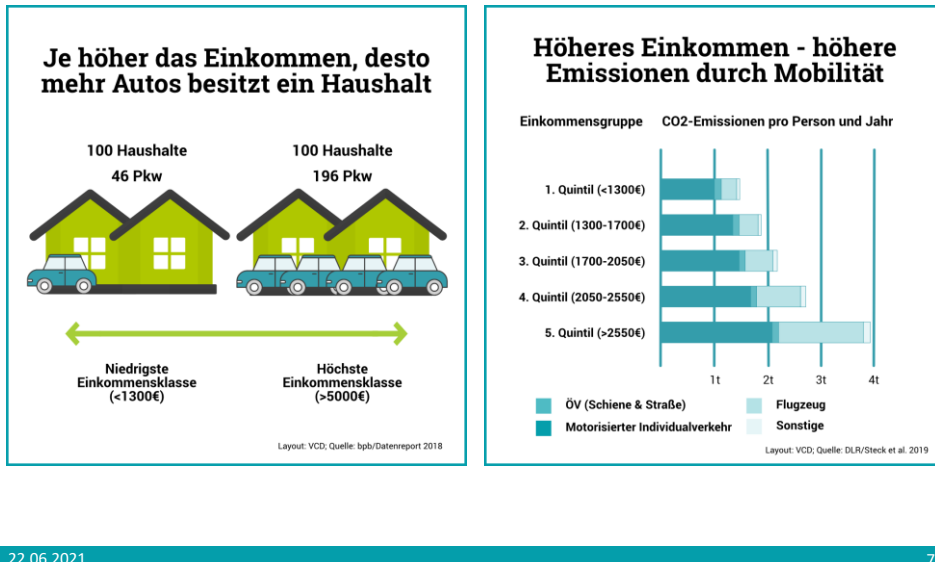
22.06.2021

6

- In der Grafik sind die externen Kosten dargestellt, die durch den Verkehr verursacht werden und die nicht von den Verursacher*innen, sondern der Allgemeinheit getragen werden und deshalb oft unberücksichtigt bleiben in Kosten-Nutzen-Abwägungen:
- 61 Milliarden Euro n 2017 durch Unfälle, der Großteil davon durch Pkw und Motorräder
- Fast 27 Milliarden Klimaschäden, verursacht vor allem durch Pkw und auch Lkw und Lieferverkehr
- Kosten durch Luftschadstoffe fast 10 Milliarden
- Weitere externe Kosten entstehen durch Lärm, Schäden an Natur und Landschaft und vor- und nachgelagerte Prozesse, z.B. externe Kosten des Fahrzeugbaus und der Außerbetriebsetzung

Externe Kosten des Verkehrs

Verursacher*innen

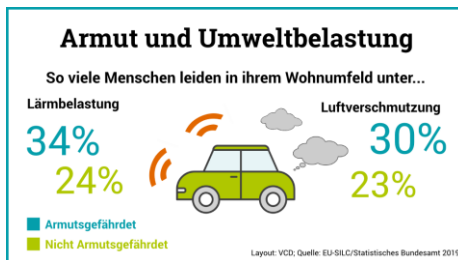


22.06.2021

7

- Doch die Kosten werden nicht von allen gleichermaßen verursacht, auch hier gibt es Unterschiede, wer die Hauptverursacher*innen sind
- In der ersten Grafik zeigt sich, dass mit steigendem Einkommen auch die Anzahl der Pkw pro Haushalt steigt: in der niedrigsten Einkommensklasse kommen auf 100 HH 46 Pkw, in der höchsten Einkommensklasse sind es 196 – das heißt dort sind pro Haushalt im Schnitt 2 Pkw vorhanden, in der armen Gruppe hat nur jeder 2. Haushalt ein eigenes Auto
- Und das spiegelt sich dann auch bei den Emissionen wieder: die höchste Einkommensgruppe stößt mehr als doppelt so viel CO₂ durch ihre Mobilität aus wie die ärmste Gruppe; größter Anteil ist hier der motorisierte Individualverkehr, aber auch häufigere Flugreisen spielen hier eine Rolle
- (Anmerkung: die Einkommensklassen sind nicht identisch, da die Zahlen aus verschiedenen Statistiken stammen und die Grenzen unterschiedlich gesetzt sind, und in einem Fall wurden HH und im anderen Fall Personen gerechnet – trotzdem erklärt das eine (mehr Autos im HH) das andere (höhere Emissionen von Reichen durch Verkehr))
- Im Gegensatz dazu nutzen einkommensschwächere Haushalte häufiger den öffentlichen Verkehr: Haushalte mit sehr niedrigem Einkommen nutzen mehr Bus und Bahn (ÖV-Anteil 29%) als Haushalte mit höheren Einkommen (ÖV-Anteil 18% bis 24%).

Betroffene



Menschen mit geringem Einkommen

- tragen weniger zu verkehrsbedingten klima- und umweltschädlichen Emissionen bei
- sind häufiger von verkehrsbedingten Umweltbelastungen betroffen

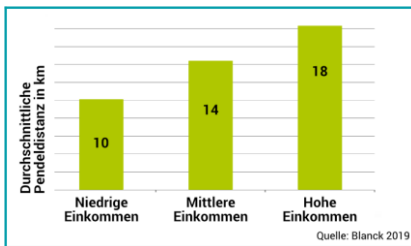
- Das derzeitige Verkehrssystem mit Fokus auf den Autoverkehr schadet insbesondere einkommensschwachen Haushalten. Zum einen schließt eine Anbindung nur durch Straßen und den eigenen Pkw diejenigen aus, die sich den Pkw nicht leisten können, oder zwingt sie dazu, an anderen Stellen zu sparen, um das Auto finanzieren zu können. Zum anderen leiden besonders einkommensschwache Haushalte an den Folgen der verkehrsbedingten Umweltauswirkungen.
- Studien zu Umweltgerechtigkeit zeigen, dass es einen Zusammenhang zwischen sozialem Status auf der einen und Luftverschmutzung, Lärm und Grünflächen-Versorgung auf der anderen Seite gibt. Die Mieten an Hauptverkehrsstraßen sind häufig niedriger, sodass dort eher Menschen mit niedrigeren Einkommen leben und dort Lärm und erhöhter Luftverschmutzung durch Feinstaub und Stickoxide ausgesetzt sind, während Menschen mit höherem Einkommen sich die Mieten in ruhigeren und grüneren Gegenden leisten können.
- 34% der armutsgefährdeten Personen klagen in Umfragen über Lärmbelästigung unter anderem durch Verkehrslärm, bei nicht armutsgefährdeten Personen sind es 24%
- Auch unter Verschmutzung, Ruß und anderen Umweltbelastungen durch unter anderem den Straßen- und Flugverkehr leiden 30% der armutsgefährdeten Personen, im Vergleich zu 23% der nicht armutsgefährdeten. Die dauerhafte Belastung durch Lärm und Luftverschmutzung ist nicht nur unangenehm, sondern ein gesundheitliches Risiko, das zu Atemwegserkrankungen bis hin zu vorzeitigen Todesfällen führen kann, dem sozial benachteiligte Menschen damit vermehrt

ausgesetzt sind

- Menschen mit geringem Einkommen tragen also auf der einen Seite weniger zu den verkehrsbedingten klima- und umweltbedingten Emissionen bei, sind aber auf der anderen Seite häufiger betroffen von verkehrsbedingten Belastungen

Externe Kosten internalisieren

Abbau umweltschädlicher und sozial ungerechter Subventionen



22.06.2021

9

- Ein Weg, das System gerechter zu gestalten, ist die Abschaffung von umweltschädlichen Subventionen, von denen meist überdurchschnittlich Reiche profitieren
- Umweltschädliche Subventionen allein im Verkehrsbereich belaufen sich auf rund 28 Milliarden Euro im Jahr
- Haushalte mit hohem Einkommen profitieren überdurchschnittlich von vielen dieser klimaschädlichen Subventionen, z.B. Entfernungspauschale und Dienstwagenregelung.
- Pendler*innen mit hohem Einkommen legen tendenziell längere Strecken zurück als Pendler mit niedrigem Einkommen. Aufgrund der Steuerprogression spart trotz gleicher Pendelkosten ein Haushalt mit hohem Einkommen mehr Steuern als ein Haushalt mit niedrigem Einkommen.
- Auch die derzeitige Dienstwagenregelung bevorzugt diejenigen, die ohnehin besser verdienen. Ihnen wird ein Anreiz geschaffen, sich überdurchschnittlich große und emissionsintensive Fahrzeuge anzuschaffen. Zudem werden die Kraftstoffkosten häufig durch den Arbeitgeber getragen; das ist quasi eine Flatrate zum Autofahren – und keinerlei Anreiz, auf öffentliche und klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen.
- Eine Abschaffung dieser umweltschädlichen Subventionen ist also auch ein Beitrag zur sozialen Gerechtigkeit

Zu wenig Mobilität

Die sozialen Aspekte der Verkehrswende

- Im zweiten Teil geht es weg von denen, die durch zu viel Verkehr Schäden und Kosten verursachen, hin zu denen, die oft vergessen werden wenn es um das Thema Mobilität geht: Menschen, die aufgrund von verschiedensten Faktoren in ihrer Mobilität eingeschränkt sind
- Das sind oft, aber nicht nur, Menschen mit geringem Einkommen wie z.B. Grundsicherungs-bezieher*innen, die entweder einen großen Anteil ihres Einkommens in Mobilität investieren müssen und dafür auf andere Dinge verzichten, oder die wenig bis gar nicht mobil sind. Vor allem in ländlichen Gebieten können viele Ziele im Alltag schwer ohne Auto erreicht werden. Der Mangel an alternativen Verkehrsmitteln kann dann zu einem „erzwungenen Autobesitz“ führen, und wer sich kein Auto leisten kann, ist von Mobilitätsarmut bedroht.

Soziale Aspekte der Verkehrswende

Mobilitätsarmut: die Einschränkung des Möglichkeitsraums für Ortsveränderungen, die eine geringe Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zur Folge hat.



22.06.2021

11

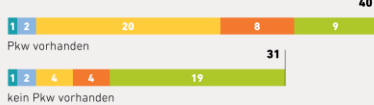
- Mobilität ist weit mehr als nur Verkehr von A nach B, sondern die Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen, politischen, sozialen und wirtschaftlichen Leben.
- Das heißt auch, dass Menschen, die nicht mobil sein können, viele gewünschte Aktivitäten nicht ausführen können.
- Beim Begriff der Mobilitätsarmut steht der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wahrnehmungen im Mittelpunkt. Das heißt Mobilitätsarmut beschreibt die Einschränkung von Möglichkeiten zur Ortsveränderung, was dazu führen kann, dass Menschen sich ausgeschlossen fühlen.
- Warum Menschen von Mobilitätsarmut betroffen sind, kann unterschiedliche Gründe haben. Fehlende finanzielle Mittel, um sich den eigenen Wünschen entsprechend fortzubewegen, sind dabei zwar eine wichtige, aber bei Weitem nicht die einzige Hürde, die Menschen daran hindert mobil zu sein, die Grafik zeigt weitere Gründe auf
- Mobilitätsbedürfnisse von Menschen sind so individuell wie die Menschen selbst, und sie sind subjektiv. Das heißt auch, dass Mobilitätsarmut nicht allein durch Senkung von Fahrpreisen im ÖPNV gelöst werden kann, sondern für manche Menschen eher mehr Haltestellen, höhere Frequenzen oder kürzere Reisezeiten von größerer Bedeutung wären.
- Eine integrierte Verkehrsplanung muss diese individuellen Bedürfnisse und Unterschiede berücksichtigen, das heißt, sie darf nicht eindimensional auf objektive Maßstäbe wie zurückgelegte Personenkilometer schauen. Maßstab sollte stattdessen die ermöglichte Teilhabe an der Gesellschaft sein.

Verkehrswende im ländlichen Raum

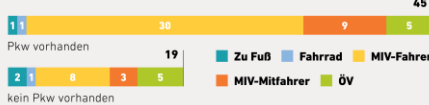
TAGESSTRECKEN STADT VS. LAND

abhängig vom Pkw-Besitz (Tragesstrecken in km)

Großstadt



Ländlicher Raum



Quelle: MID 2018 Infografik: vcd.org Layout: wameplayground.com

Probleme des ÖPNV auf dem Land:

- Keine fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen
- fehlende Direktverbindungen
- ein unzureichender Takt
- eine als zu lang empfundene Fahrtdauer
- unübersichtliche Fahrpläne
- schlechte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit von Bahnhöfen und Haltestellen
- zu hohe Fahrpreise
- unverständliche Tarifsysteme
- wenig Stauraum für Einkaufstaschen oder Fahrräder

- Menschen ohne Pkw legen in der Stadt im Tagesschnitt längere Wege zurück als auf dem Land. Wer auf in der Stadt kein eigenes Auto besitzt, greift auf öffentliche Verkehrsmittel wie Bahn und Bus zurück. Das gilt für die Menschen im ländlichen Raum nicht – haben sie kein Auto, reduziert sich ihre Tagesstrecke erheblich. Sie können viele Ziele nicht erreichen und sind weniger mobil. Menschen, die in ländlichen Regionen leben und kein Auto haben, haben ein größeres Risiko, unter Mobilitätsarmut zu leiden
- Auch in ländlichen Räumen gibt es Personen, die kein Auto besitzen, keinen Zugang zu einem haben oder nicht selbst fahren können. Dazu gehören Kinder und Jugendliche, Ältere die nicht mehr fahren können oder wollen, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und körperlichen Beeinträchtigungen, Personen ohne Führerschein, und Menschen die sich kein Auto leisten können. Auch sie haben ein Recht darauf, mobil zu sein und am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Stattdessen sind sie oft auf Familienangehörige, Freunde oder Nachbarn angewiesen, die ein Auto haben
- Der ÖPNV ist in ländlichen Regionen oft keine wirkliche Alternative zum Auto; die aufgeführten Gründe stammen aus einer Befragung des ADAC von Menschen in ländlichen Regionen, warum sie den ÖV nicht nutzen
- An diesen Hebeln muss man ansetzen, um den ÖPNV auch im ländlichen Raum zu einer wirklichen Alternative zum Auto zu machen und für alle zugänglich

Verkehrswende im ländlichen Raum

Mobilitätsgarantie

Garantierte Erreichbarkeit durch klassischen ÖPNV oder flexible Angebote (Rufbusse, Anruf-Sammeltaxis, Ridesharing)

→ Erschließungsqualität

Erschließungspflicht
Ab einer Gemeindegröße von 200 Einwohner*innen muss ein ÖPNV- bzw. ÖV-Angebot vorgehalten werden

Haltestellenerreichbarkeit
Für mindestens 80% der Einwohner*innen einer Gemeinde mit Erschließungspflicht darf die Distanz zur nächsten Haltestelle maximal 300 Meter betragen

→ Angebotsqualität

Reisezeiten
Von jeder Gemeinde muss ein Mittel- oder Oberzentrum mit dem ÖV in maximal der 1,3-fachen Fahrzeit des MIV erreichbar sein

Verbindungsqualität

- 60-Minuten-Takt zum nächsten Mittel-/Oberzentrum
- Durchgängiges Mindestangebot auch am Wochenende und in Ferienzeiten
- Bedienzeit von 6 bis 22 Uhr, zusätzliche Nachtfahrten am Wochenende
- Maximal ein Umstieg zum nächsten Mittel-/Oberzentrum mit Anschlussicherung

Darstellung: VCD 2021; nach Glipp et al. 2020

22.06.2021

13

- Eine Stärkung des öffentlichen Verkehrsangebots in ländlichen Regionen ist also nicht nur aus Klimaschutzgesichtspunkten nötig, sondern auch, um die soziale Teilhabe der Menschen zu sichern.
- Die Hürden sind groß, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen. Taktverdichtung, Zuverlässigkeit, lange Bedienzeiten, einprägsame Abfahrtszeiten, ähnliche Reisegeschwindigkeiten wie der MIV und eine einfache Tarifstruktur tragen erheblich zur Akzeptanzgewinnung und zu einem höheren Nutzen bei
- Um die regionalen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen, sollte ein dreistufiges System angestrebt werden: Ein übergeordnetes Bus- und Bahnnetz verbindet zentrale Orte über die Hauptachsen. Dort verkehren die Angebote im dichten Takt und gewährleisten die Anbindung ländlicher Räume an regionale und überregionale Zentren.
- Zur kleinräumigen Erschließung dient der landkreisbezogene Linienverkehr (Regionalbusverkehr und Schülerverkehre), der wichtige Siedlungs- und Gewerbegebiete mit Zielen in der Fläche verbindet.
- Für die Erschließung von kleinen Siedlungen abseits von Verkehrsachsen können flexible Bedienformen wie zum Beispiel Linientaxis eingesetzt werden, die als Zubringer zum übergeordneten Bus- und Bahnnetz dienen. Wichtig sind abgestimmte Taktfahrpläne, um lange Wartezeiten auf den Anschluss zu vermeiden.
- Wir fordern daher eine Mobilitätsgarantie auch im ländlichen Raum, inkl. Vorgaben zur Erschließungs- und Angebotsqualität

Danke
für eure Aufmerksamkeit

Zum Nachlesen

Alle Informationen und Grafiken aus dieser Präsentation finden Sie auch in unseren Factsheets und Blogartikeln:

<https://www.vcd.org/soziale-aspekte-verkehrswende/>

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrswende_sozial/FactSheet_Was_kostet_uns_der_Verkehr.pdf

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Fact_Sheet_Die_Verkehrswende_ist_sozial_gerecht.pdf

https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf

Quellen der Grafiken

- Folie 6: Heinrich-Böll-Stiftung und VCD (2019): Mobilitätsatlas. Daten und fakten für die Verkehrswende. (https://www.boell.de/sites/default/files/2020-10/mobilitaetsatlas2019_II.pdf?dimension1=ds_mobilitaetsatlas)
- Folie 7: bpb (2018): Datenreport 2018. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. Hrsg.: Statistisches Bundesamt, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)
- Steck, Felix, Eisenmann, Christine, Kröger, Lars, Winkler, Christian (2019): CO2-Emissionen im Personenverkehr: Einfluss von Soziodemografie, Wohnort und Einkommen. Internationales Verkehrswesen (71) 4. S. 95-99. (https://elib.dlr.de/131320/1/SteckEisenmannKroegerWinkler_CO2EmissionenVerkehr_IntVerkehrswesen_2019.pdf)
- Folie 8: Statistisches Bundesamt (2019): Wirtschaftsrechnungen. LEBEN IN EUROPA (EU-SILC). Einkommen und Lebensbedingungen in Deutschland und der Europäischen Union. Fachserie 15, Reihe 3
- Folie 9: Heinrich-Böll-Stiftung und VCD (2019): Mobilitätsatlas
- Blanck, Ruth (2020): Kosten und Gegenfinanzierung einer sozialverträglichen Verkehrswende. Konferenz „Die Verkehrswende sozialverträglich gestalten“. Berlin, 9.12.2019 (<https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/auto/191209-nabu-verkehrswende-blanck.pdf>)
- Folie 11: Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? IVP-Schriften 06. TU Berlin. (<https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/33661395/files/pdf/Mobilitaetsarmut.pdf>)
- Huber, Kerstin (2016): Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen bei sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Masterarbeit am Lehrstuhl für Verkehrsökologie, TU Dresden (2015). In: Verkehrsökologische Schriftenreihe 1/2016. (<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa-199074>)
- Folie 12: infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. MiD-Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des BMVI (www.mobilitaet-in-deutschland.de)
- Folie 13: Christoph Gipp, Andreas Brenck und Guido Schiffhorst (2020): Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen. Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung. Erstellt durch die IGES Institut GmbH im Auftrag des ADAC e.V.