

Forderungen für eine

sozial gerechte Verkehrswende

Verkehrswende - sozial gerecht

Eine sozial gerechte Verkehrswende ermöglicht Teilhabe durch Zugang zu Mobilität, ohne Klima, Mensch und Umwelt zu schaden. Dafür braucht es grundlegende Reformen, die der ökologische Verkehrsclub VCD in diesem Forderungspapier zusammengestellt hat.

Haushalte mit geringem Einkommen besitzen seltener ein eigenes Auto und sind häufiger auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angewiesen. Ist das Angebot des Umweltverbundes (Fuß-, Rad-, Bahn- und Businfrastruktur) unzureichend, verringern sich die Mobilitätsoptionen für die genannten Haushalte. Dies kann zu Mobilitätsarmut beitragen. Ein guter, günstiger und komfortabler ÖPNV und eine gute Fuß- und Radinfrastruktur gewährleistet, dass insbesondere Menschen mit geringem Einkommen und Menschen, die nicht selbst Auto fahren können oder wollen, flexibel und selbstbestimmt unterwegs sein können.

Das Ziel ist Mobilitätsgerechtigkeit, das heißt allen Menschen - unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, Fahrzeugverfügbarkeit und Mobilitätseinschränkungen - angemessene, alltagstaugliche Mobilität zu ermöglichen.

Der öffentliche Verkehr mit Bussen und Bahnen als Rückgrat des Umweltverbunds ist die beste Option aus Klima-, Umwelt- und sozialer Sicht und muss daher gestärkt werden. Dadurch wird auch die gesellschaftliche und persönliche Abhängigkeit vom eigenen Pkw verringert und echte Wahlfreiheit geschaffen.



Mobilitätsgarantie

Garantierte Erreichbarkeit durch ÖPNV oder MaaS-Angebote in der Stadt und auf dem Land



Starker Umweltverbund

Ausbau von und Investitionen in ÖPNV-, Rad- und Fußinfrastruktur



Bezahlbare Mobilität

Mobilität als Daseinsvorsorge muss für alle verfügbar und bezahlbar sein



Integrierte Planung

Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung zusammen denken und auf Teilhabe ausrichten



Flächengerechtigkeit

Fairere Neuverteilung des öffentlichen Raums und der Verkehrsflächen



Gerechte Finanzierung

Reform des Finanzierungssystems aus umwelt- und sozial schädlichen Steuern, Abgaben, Subventionen & Entgelten

Unsere Forderungen für eine soziale Verkehrswende

Mobilitätsgarantie

- Ziel ist ein gut ausgebautes, barrierefreies, bezahlbares, leicht verständliches ÖPNV-Angebot für alle, mit [Mindestbedienstandards auch im ländlichen Raum](#). Dazu gehört die Anbindung von Orten mit über 200 Einwohner*innen mindestens im Stundentakt, auch abends und am Wochenende, durch klassischen ÖPNV oder flexible Mobilitätsangebote. Außerdem müssen ein Deutschland-Takt und Deutschland-Tarif umgesetzt werden.
- Mit dem Auf- und Ausbau des Nahverkehrsangebotes durch ÖPNV und Sharing-Dienste entsteht eine echte Alternative zur bislang erforderlichen Pkw-Nutzung. So kann die [Teilhabe von Menschen im ländlichen Raum](#) und mit geringem Einkommen gewährleistet werden.
- Plattformen für Mobilitätsdienstleistungen oder Mobility as a Service (MaaS) müssen öffentlich betrieben und als [Ergänzung zum ÖPNV konzipiert](#) werden. Durch einheitliche Standards für Barrierefreiheit, Datensicherheit, räumliche Abdeckung und Sozialtarife können sie das ÖPNV-Netz sinnvoll ergänzen und so zur sozialen Verkehrswende beitragen.

Starker Umweltverbund

- Es braucht mehr Investitionen in den Umweltverbund, um den ÖPNV und die Fahrrad- und Fußinfrastruktur im [städtischen](#) und [ländlichen Raum](#) auszubauen. Hier muss in erster Linie der Bund ausreichende Mittel zur Verfügung stellen und finanzschwache Kommunen unterstützen. Zudem sollten neue Einnahmequellen wie zum Beispiel die Parkraumbewirtschaftung erschlossen und zugunsten des Umweltverbunds umverteilt werden.
- [Fahrrad fahren](#) und [zu Fuß gehen](#) sind die umweltfreundlichsten und kostengünstigsten Fortbewegungsarten und gleichzeitig auch am gesündesten. Deshalb sollten sie die Basis einer sozial und ökologisch gerechten Verkehrspolitik bilden und entsprechend priorisiert werden.





Bezahlbare Mobilität

- Mobilität ist Teil der Daseinsvorsorge und muss deshalb auch für Geringverdienende und Sozialhilfeempfänger*innen bezahlbar sein. Dafür braucht es Tarifoptionen, die nicht teurer sind als der für Verkehr vorgesehene Anteil im Regelbedarf nach Sozialgesetzbuch (in 2021 40€).
- Sozialtarife sollten neben dem klassischen ÖPNV auch Angebote aus dem Bereich [“Mobility as a Service” \(MaaS\)](#) umfassen, damit Sharing-Angebote als Erweiterung des ÖPNV-Netzes für alle zugänglich und bezahlbar sind.

Integrierte Planung

- Die Planung der Verkehrsinfrastruktur muss auf Chancengleichheit und Teilhabe ausgerichtet sein, die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen berücksichtigen und sozial benachteiligte Gruppen und Quartiere einbeziehen.
- Der Maßstab muss dabei [gesellschaftliche Teilhabe](#) gelten, nicht die zurückgelegten Kilometer. Dafür müssen Mobilitäts- und Stadt- bzw. Regionalplanung noch enger zusammen gedacht werden. Städte- und verkehrspolitische Planung muss [gendersensibel](#), inklusiv und barrierefrei sein. Dies kommt am Ende allen gesellschaftlichen Gruppen zugute.

Flächengerechtigkeit

- Für mehr [Flächengerechtigkeit](#) müssen der öffentliche Raum und die Verkehrsflächen fairer verteilt werden und dürfen nicht hauptsächlich privaten Pkws kostenlos zur Verfügung gestellt werden.
- Für mehr [Lebensqualität in den Städten](#) braucht es eine konsequente Abwendung von der autozentrierten Verkehrsplanung und stattdessen eine menschengerechte Ausrichtung des Verkehrs. Folgende Aspekte müssen dabei im Fokus stehen: mehr Platz für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und die Stärkung der Perspektive von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen.

- Öffentliche Flächen sind besonders in sozial benachteiligten Ballungszentren als Aufenthaltsorte wichtig. Daher müssen mehr Begegnungsmöglichkeiten im Stadtraum und mehr Platz für Grünflächen und Spielmöglichkeiten geschaffen werden.

Gerechte Finanzierung

- Das System aus Steuern, Abgaben, Beiträgen und Beförderungsentgelten muss reformiert und sozialverträglich gestaltet werden, um umwelt- und klimaschädliche Anreize zu vermeiden und [Verursacher- und Verteilungsgerechtigkeit](#) herzustellen.
- Umweltkosten müssen internalisiert und von denen getragen werden, die sie verursachen - das sind vor allem einkommensstarke Menschen. Dazu gehört ein hoher [CO₂-Preis](#) mit entsprechender ökologischer Lenkungswirkung, kombiniert mit einem sozial gerechten Rückverteilungs- bzw. Ausgleichsmechanismus und der Verbesserung von Mobilitätsalternativen.
- Da einkommensschwache Haushalte im Durchschnitt einen größeren Anteil ihres Einkommens für fossile Kraftstoffe aufbringen als einkommensstärkere Haushalte, kann die Verbesserung des ÖPNV insbesondere für diese Bevölkerungsgruppen Entlastungen von der CO₂-Bepreisung bedeuten.
- Umweltschädliche Subventionen und Steuervorteile, von denen vor allem finanziell besser gestellte Gruppen profitieren, müssen abgeschafft werden. Dazu gehören vor allem die Abschaffung des Dieselprivilegs, die Umwandlung des Dienstwagenprivilegs zu einem [Mobilitätsbudget](#) und die Umgestaltung der Entfernungspauschale. Statt Gutverdienenden Anreize für große Dienstwagen und weite Pendelstrecken zu bieten, sollen Menschen mit wenig Einkommen bei den Mobilitätskosten entlastet werden.
- Mieten und Stellplatzkosten müssen entkoppelt werden, damit insbesondere im geförderten Wohnungsbau nicht Haushalte ohne Auto die Stellplatzkosten der anderen mitfinanzieren müssen.

Zum Projekt

Das Projekt „Verkehrswende: Klimaverträglich und sozial gerecht“ wird gefördert durch das Umweltbundesamt.



Umwelt
Bundesamt

#sozialeVerkehrswende

Zitiervorschlag

Klaas, Katharina & Kaas Elias, Alexander (2021):
Forderungen für eine sozial gerechte Verkehrswende - VCD
Forderungspapier 11/2021

Impressum



Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 | 10179 Berlin
www.vcd.org

Bei Rückfragen:
Alexander Kaas Elias | Fon 030/280351-281
alexander.kaaselias@vcd.org

Titelfoto: Wolfgang Bellwinkel/DGUV

© VCD e.V. | 11/2021