

Die Verkehrswende ist sozial gerecht!

Welche Mobilitätsbedürfnisse haben Menschen mit geringem Einkommen? Wer sind die Verursacher, wer die Leidtragenden von klimaschädlicher Mobilität?

VCD Fact Sheet 11/2020

Unser Verkehrssystem ist sozial ungerecht. Es benachteiligt insbesondere Menschen mit geringem Einkommen. Sei es, dass sie sich Mobilität schlicht nicht leisten können, oder besonders von den negativen Umweltauswirkungen wie Lärm und Abgasen betroffen sind. Sie profitieren auch nicht von den Steuerprivilegien wie der Pendlerpauschale oder dem Dienstwagenprivileg. Dieses Fact Sheet möchte die Ungleichheiten aufzeigen und Lösungen bieten.

Zu viel oder zu wenig Mobilität?

Nach wie vor steigt das Verkehrsaufkommen und Menschen sind immer mehr unterwegs. Dies gilt aber nicht für alle Bevölkerungsgruppen. Hier gibt es deutliche Unterschiede. Auf der einen Seite sind die Menschen, die sehr mobil sind – die regelmäßig pendeln, mehrmals im Jahr in den Urlaub fliegen, dienstlich fahren oder fliegen, ein großes Netzwerk sozialer Kontakte haben, das über die ganze Welt verteilt ist. Sie gestalten ihre Freizeit vielfältig und mobilitätsintensiv. Diese „Hypermobilen“ haben einen entsprechend hohen CO2-Fußabdruck. Daher sollten politische Maßnahmen hier ansetzen.

Auf der anderen Seite sind Menschen, die weniger im medialen Diskurs auftauchen und zu Wort kommen: die Mobilitätsarmen. Das sind oft, aber nicht nur, Menschen mit geringem Einkommen wie z.B. Grundsicherungsbezieher*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.

Dabei kann Mobilitätsarmut neben finanziellen Ursachen auch räumliche, zeitliche oder persönliche Gründe haben. Zudem werden ohnehin marginalisierte Gruppen zu wenig in Planung und Management des Verkehrs einbezogen. [1]

Die Herausforderung von Verkehrs-, Sozialpolitik und Umweltpolitik ist es, beides zu berücksichtigen – weniger klimaschädliche Mobilität bei den einen, mehr umweltfreundliche Mobilität für die soziale Teilhabe bei den anderen. Politische Konzepte müssen dieses Spannungsfeld berücksichtigen.

Ursachen von Mobilitätsarmut

Räumlich



Schlechte Anbindung an den ÖPNV

Fehlende/schlecht erreichbare Haltestellen

Unpassende Linienführung

Fehlende Umstiegsmöglichkeiten

Schlechte Bedingungen für Rad- und Fußverkehr

Zeitlich

Zeitbudgets und Tagesabläufe passen nicht zu angebotenen Verkehrszeiten

Geringe Taktdichte

Geringe Netzdichte



Persönlich



Körperliche Einschränkungen

Nicht ausreichende Informiertheit

Kulturelle Aspekte

Sprach- und Verständigungsschwierigkeiten

Angsträume

Finanziell



Kosten

Partizipativ

Mangelnde Einbindung bestimmter Gruppen in Planungs- und Entscheidungsprozesse



Layout: VCD; Quellen: Runge 2005; Huber 2016

Auch sozial Benachteiligte haben individuelle Mobilitätsbedürfnisse

Allgemeine Annahmen über die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit geringem Einkommen sind schwierig, denn auch sie haben unterschiedliche Bedürfnisse und Voraussetzungen.

Mobilität und Verkehrsverhalten lassen sich nicht unmittelbar aus der sozialen Lage heraus ableiten, sondern auch unterschiedliche Einstellungen, Werte und Lebensstile spielen eine große Rolle. [2]

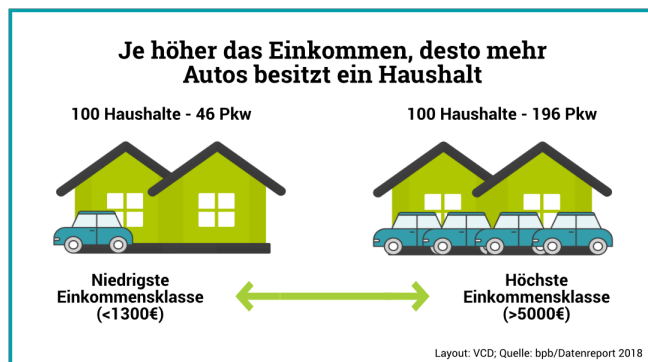
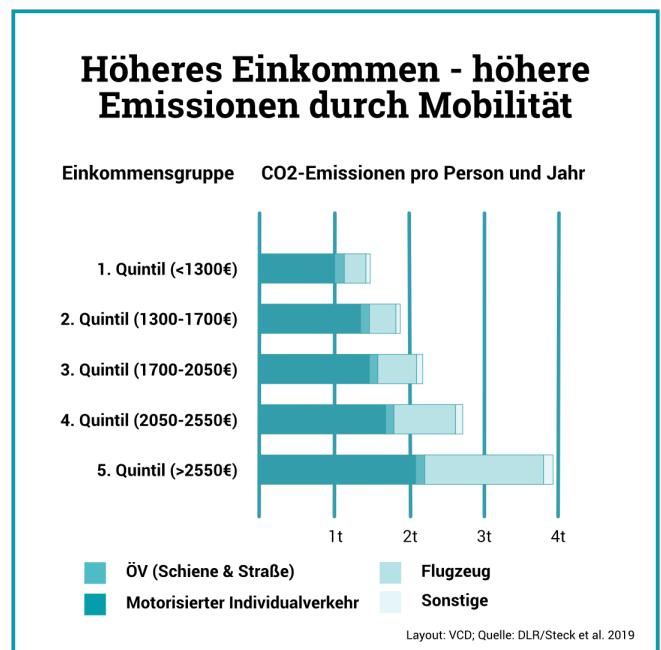
Schaut man nur auf die zurückgelegten Strecken, wird man der Komplexität der Mobilitätsbedürfnisse von Menschen mit geringem Einkommen nicht gerecht.

Es kann nicht einfach angenommen werden, dass eine Reduktion von Fahrpreisen im ÖPNV automatisch die Mobilitätsbedürfnisse aller befriedigt. Das Angebot muss ebenfalls stimmen, denn für viele Menschen sind mehr Haltestellen, erhöhte Frequenzen oder verkürzte Reisezeiten von größerer Bedeutung. Wenn der Bus nur selten fährt, nutzen auch niedrige Ticketpreise wenig. [3]

Klimaschädliche Mobilität - wer sind die Verursacher?

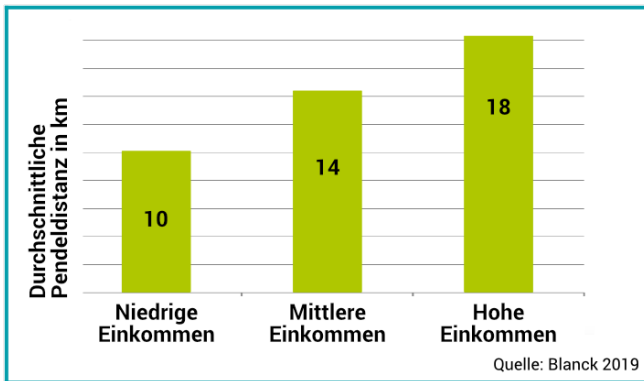
Wie der Vergleich der unterschiedlichen Mobilitätsmuster zeigt, sind es die Hypermobilen, die für die hohen verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen verantwortlich sind. Das sind vor allem Menschen mit überdurchschnittlich hohem Einkommen. Nach dem Verursacherprinzip müssten sie am meisten für die Folgeschäden ihrer Mobilität zahlen.

Haushalte mit hohem Einkommen verursachen im Schnitt höhere CO2-Emissionen, auch und vor allem im Bereich Verkehr. Das liegt unter anderem daran, dass einkommensstärkere Haushalte auch häufiger ein oder sogar mehrere Autos besitzen und damit häufiger und länger fahren.



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%). [4]

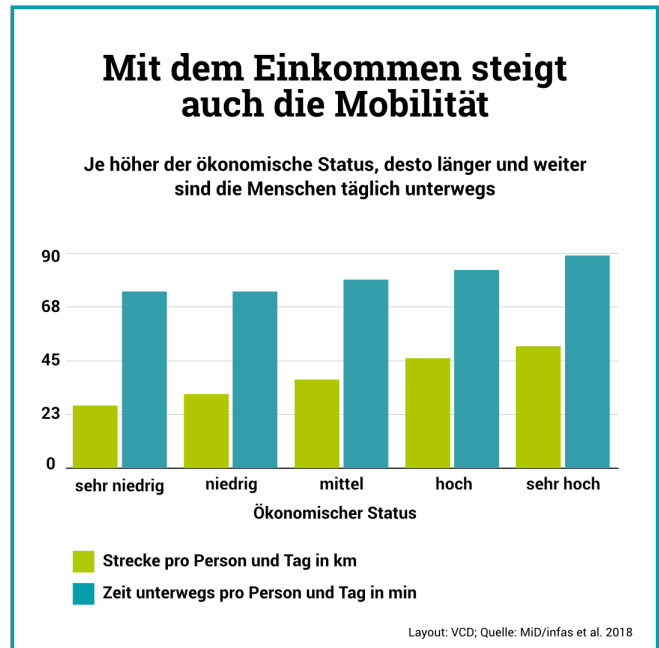
Haushalte mit hohem Einkommen profitieren überdurchschnittlich von klimaschädlichen Subventionen, z.B. Entfernungspauschale und Dienstwagenregelung. Pendler mit hohem Einkommen legen tendenziell längere Strecken zurück als Pendler mit niedrigem Einkommen. Aufgrund der Steuerprogression spart trotz gleicher Pendelkosten ein Haushalt mit hohem Einkommen mehr Steuern als ein Haushalt mit niedrigem Einkommen. [5]



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. [6]

Teilt man die Bevölkerung in fünf Einkommensgruppen ein und schaut sich an, wie sich die am Tag zurückgelegte Strecke und dafür benötigte Zeit unterscheidet, so zeigt sich, dass die Menschen mit dem höchsten ökonomischen Status zwar nur 15 Minuten länger unterwegs sind, aber am Tag fast doppelt so viele Kilometer zurücklegen. [7]

Mobilität und Einkommen hängen also zusammen: Menschen mit höherem Einkommen sind nicht viel länger unterwegs, da sie häufiger mit dem Auto mobil sind, können sie aber deutlich längere Strecken zurücklegen.



Wer ist von verkehrsbedingten Umweltbelastungen besonders 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.

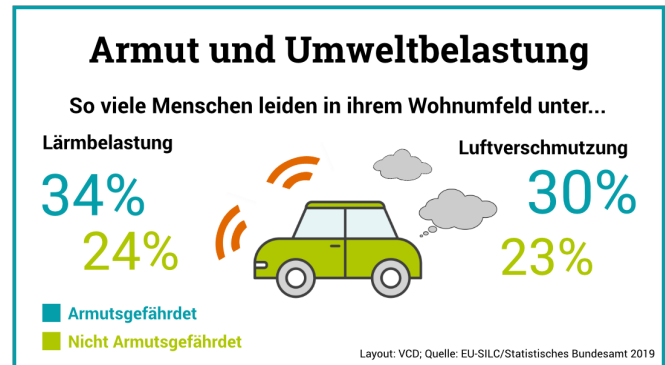
Studien zu Umweltgerechtigkeit zeigen, dass es einen Zusammenhang zwischen sozialem Status auf der einen

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. [4]

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.[8]

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.



→ Unser Verkehrssystem ist dreifach ungerecht

Menschen mit geringem Einkommen...

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

Wir fordern:

- Um Mobilitätsarmut entgegenzuwirken und die Abhängigkeit vom Auto zu verringern braucht es einen gut erreichbaren und zuverlässigen ÖPNV sowie gut ausgebaute Rad- und Fußwege. Dafür braucht es Mindestbedienstandards, insbesondere für ländliche Räume. Von einem attraktiven Umweltverbund aus Bus, Bahn, Rad und Füßen profitieren letztlich alle.
- Der ÖPNV muss auch für Menschen mit geringem oder ohne Einkommen bezahlbar sein. Entsprechende Sozialtickets dürfen nicht teurer sein als der dafür vorgesehene Satz im Arbeitslosengeld II (Zur Zeit etwa 35 Euro).
- Maßnahmen zum Klimaschutz müssen sozial gerecht ausgestaltet werden und die Gruppen adressieren, die die Verursacher*innen sind – das sind vor allem Menschen mit höheren Einkommen. Dazu gehört
 - Die Dienstwagenbesteuerung muss auf den CO₂-Ausstoß ausgerichtet werden; steuerliche Vorteile sind abzubauen.
 - Die Entfernungspauschale ist in ein Mobilitätsgeld umzuwandeln, damit Menschen mit wenig Einkommen berücksichtigt werden.
- Marginalisierte Gruppen müssen bei der Verkehrs- und Raumplanung stärker einbezogen werden, um auch ihre Mobilitätsbedürfnisse und -wünsche zu berücksichtigen, damit die Verkehrswende ökologisch und sozial gerecht wird. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Aufwertung von Gebieten durch weniger Verkehrsbelastung nicht dazu führt, dass Menschen mit geringem Einkommen von dort verdrängt werden.

Quellenverzeichnis

[1] Klaas, Katharina & Kaas Elias, Alexander (2020): Warum die ökologische Verkehrswende auch gegen Mobilitätsarmut hilft. (<https://www.vcd.org/artikel/mehr-oder-weniger-mobilitaet-warum-die-oekologische-verkehrswende-auch-gegen-mobilitaetsarmut-hilft/>)

[2] Rosenbaum, Wolf (2016): Alltagsmobilität: Eine soziale Herausforderung für die Verkehrspolitik. In: Oliver Schwedes/Weert Canzler/Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Springer Fachmedien Wiesbaden. S. 543-568

[3] 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>)

[4] Umweltbundesamt (UBA) (2020): Verkehrswende für ALLE: So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. (https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf)

[5] 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>)

[6] Forum ökologisch-soziale Marktwirtschaft (FÖS) (2012): Steuerliche Behandlung von Dienst- und Firmenwagen. FÖS-THEMENPAPIER 10/2012. (<https://foes.de/publikationen/2012/2012-10-FOES-Themenpapier-Dienstwagenbesteuerung.pdf>)

[7] infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. MiD-Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des BMVI (www.mobilitaet-in-deutschland.de)

[8] Statistisches Bundesamt (2019): Wirtschaftsrechnungen. LEBEN IN EUROPA (EU-SILC). Einkommen und Lebensbedingungen in Deutschland und der Europäischen Union. Fachserie 15, Reihe 3

Quellen der Grafiken:

Blanck, Ruth (2019): siehe [5]

bpb (2018): Datenreport 2018. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. Hrsg.: Statistisches Bundesamt, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB). (<https://www.bpb.de/nachschlagen/datenreport-2018/private-haushalte-einkommen-konsum-wohnen/278199/ausstattung-privater-haushalte-mit-gebrauchsgueteren>)

Huber, Kerstin (2016): siehe [3]

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): siehe [7]

Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? IVP-Schriften 06. TU Berlin. (<https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/33661395/files/pdf/Mobilitaetsarmut.pdf>)

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)

Zum Projekt

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

Umwelt
Bundesamt

#sozialeVerkehrswende

Zitiervorschlag

Klaas, Katharina & Kaas Elias, Alexander (2020): Die Verkehrswende ist sozial gerecht! VCD Fact Sheet 11/2020

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: Mat Reding/Unsplash

© VCD e.V. | 11/2020