

Warum Klimaschutz allen nutzt- soziale Aspekte der Verkehrspolitik

DiCV Köln 29.08.2023

Astrid Schaffert, Leiterin AG Klimaschutz im DCV, astrid.schaffert@caritas.de

www.klima.caritas.de



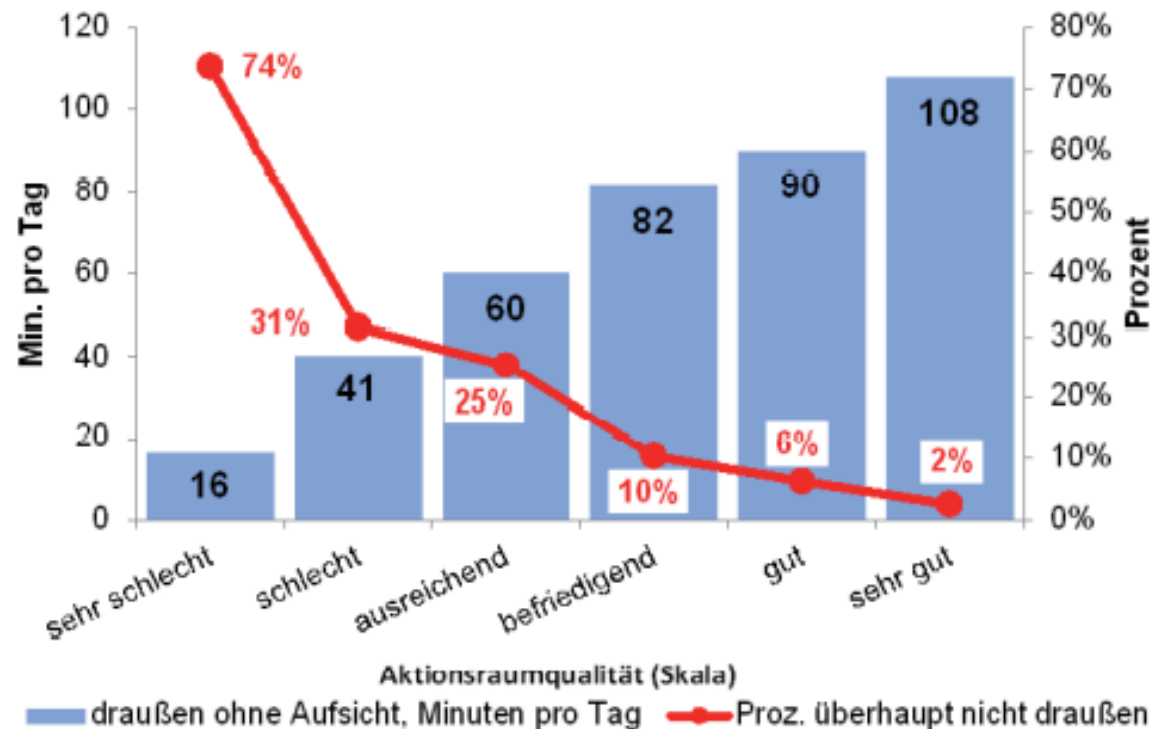
Wozu führt das?



- Alina darf nicht alleine draußen spielen.
- Die Straße darf sie nicht ohne Begleitung überqueren.
- Der Weg zur Schule ist zu gefährlich, um ihn alleine zu bewältigen.
- Fahrrad fahren ist zu gefährlich.
- Eingeschränkte Bewegung verschlechtert den Spracherwerb.
- Der Straßenlärm schädigt ihre Gesundheit. Lesen lernt sie dadurch langsamer und schlechter.
- Sie steckt in einer Allergiekaskade.
- Die Straßenbahntickets sind zu teuer, daher darf sie an vielen Aktivitäten nicht teilnehmen.
- ...

Bewegungsarmut bei Kindern

Abbildung 3: Aktionsraumqualität und Draußenspiel



Quelle: Höflin, P. (2022). Kinderfreundliche Stadtentwicklung und kommunale Kinderpolitik. Stadtforschung und Statistik : Zeitschrift des Verbandes Deutscher Städtestatistiker, 35(1), 5-10. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-78500-1>

Soziale Aspekte der Verkehrspolitik

1. Mobilitätsarmut

- a. Die Hälfte der reichen Haushalte **besitzt 2 und mehr Autos**, die Hälfte der armen Haushalte **keines**.
- b. 10 Prozent der Einkommensarmen können sich die **regelmäßige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht** leisten (2014).
- c. Zwei Drittel der Bev. haben **keinen Zugang** zu einem **ausreichenden ÖPNV-Angebot** und für ein Viertel ist das ÖPNV-Angebot ungenügend.
- d. Einkommensärmere legen zur Arbeit **26 km zurück und brauchen 75 Min.** Reichere fahren **50 km, sind aber nur 15 Min. länger** unterwegs.

Quelle: FÖS, UBA

Soziale Aspekte der Verkehrspolitik

2. Verkehr verursacht Klimakrise

Verkehrsemissionen in D sind um den Faktor 3,5 zu hoch für 1,5°- Pfad und führen auf einen 2,8°-Pfad;

- a. Generationengerechtigkeit
- b. Betroffenheit von Klimakrise
- c. Verursachung von Klimakrise
- d. Soziale Schieflage in bisheriger Klimapolitik

3. Exposition zu Gesundheitsgefahren

- a. Feinstaubemissionen
- b. Lärm
- c. Allergien
- d. Verletzungswahrscheinlichkeit bei innerörtlichen Unfällen

Soziale Aspekte der Verkehrspolitik

4. Flächengerechtigkeit

- a. 58 Prozent der Verkehrsflächen in Berlin für Autos reserviert; davon 19 Prozent für parkende Fahrzeuge. Nur ein Drittel besitzt ein Auto.
- b. Fußwege 33 Prozent der Flächen
- c. Radverkehr drei Prozent der Flächen.
- d. 30 Prozent der Wege werden mit dem Auto zurückgelegt, 13 Prozent mit dem Fahrrad, Fußverkehr 31 Prozent.

Quelle: [Flächengerechtigkeit in der Stadt | \(fairkehr-magazin.de\)](https://www.fairkehr-magazin.de)

Soziale Aspekte der Verkehrspolitik

5. Öffentliche Investitionen und Ausgaben

30 Mrd. Euro an fossilen **Subventionen im Verkehrssektor**

- Energiesteuervergünstigung für **Dieselmotoren** mit 7,4 Mrd. Euro,
- **Entfernungspauschale** mit 5,1 Mrd. Euro,
- **Dienstwagenprivileg** mit 3,1 Mrd. Euro
- fehlende **Mehrwertsteuer** auf internationale Flugtickets sowie Steuervergünstigung für **Kerosin** -> 12 Mrd. Euro

Quelle: UBA

DIREKTE FÖRDERUNG VOM STAAT FÜR MOBILITÄT

45 Euro/Monat = 540 Euro/Jahr
3.240 Euro
in 6 Jahren

138.412 Euro
bei Abschreibung über 6 Jahre

Regelsatzanteil
für Verkehr
im Bürgergeld

Staatliche
Subvention
für Porsche 911
Turbo S Cabrio
als Dienstwagen

Quelle: www.buerger-geld.org/regelsatz; Deutsche Umwelthilfe e.V., www.duh.de

klima.caritas.de

Quelle: DUH

Soziale Aspekte der Verkehrspolitik

6. Öffentliche Investitionen und Ausgaben

- a. Ausgaben **Schiennetz** (1996-2018):
 - 50 Prozent auf 6 Mrd. Euro;
 - Ausgaben **Autobahnnetz**:
 - +50 Prozent auf 10 Mrd. Euro
- b. Verkleinerung **Schiennetz** um 20 Prozent auf 33.440 km;
 - Aufwuchs **Autobahnnetz** um knapp 2.000 km
- c. Heute: Bahn und Bundesfernstraße jeweils 12 Mrd. Euro
- d. Fahrrad 2024 nur 400 Mio. Euro

Quelle: VCD

SCHIENE VS. AUTOBAHN (Entwicklung von 1996 bis 2018)

Reduzierung der Ausgaben
um mehr als die Hälfte auf gut
6 Mrd. Euro



Verdopplung der Ausgaben
für Bundesfernstraßen auf gut
10 Mrd. Euro



Verkleinerung des Schiennetzes um ein Viertel

- ca. 11.000 km



Vergrößerung des Autobahnnetzes

+ ca. 2.000 km

Quelle: VCD

Klima.caritas.de



Klimaschutz statt Mobilitätsarmut

- Reform des Straßenverkehrsrechts
- Vorrang für Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr; Ausbauprogramm für den ÖPNV
- Kostenfreies ÖPNV-Ticket für Einkommensarme und 365 Euro-Ticket für alle
- Abschaffung Dienstwagenprivileg und anderer Subventionen im fossilen Bereich

