



Mobilität der Zukunft

Spannungsfeld Klima, individuelle Freiheit,
soziale Gerechtigkeit

Liebe Teilnehmende!

Willkommen im Begleitheft für den Wahlkreisrat. Hier finden Sie die Informationen zum Thema, über das Sie gemeinsam beraten werden.

Vorneweg: Sie müssen nichts lesen, bevor der Wahlkreisrat beginnt!

Grundlagen

Einige Begriffe, die an diesem Tag immer wieder eine Rolle spielen werden, kurz erklärt:



mobil:

beweglich sein

Mobilität:

Möglichkeit der Fortbewegung von Personen oder der Beförderung von Gütern

Verkehr:

Beförderung; Bewegung von Fahrzeugen, Personen und Gütern auf dafür vorgesehenen Wegen

Individuelle Freiheit:

jede*r will sich jederzeit frei bewegen können

Soziale Gerechtigkeit:

alle sollen gleich gut beweglich sein

Klima(schutz):

Handlungen, um eine unerwünschte Veränderung des Klimas auf der Erde zu verhindern

Ökologische Gerechtigkeit:

die Belastung der Natur und der Menschen durch Verkehr soll verringert werden und gleich auf alle verteilt sein.

Förderung / Subvention

Die Regierung unterstützt Firmen mit Geld, damit sie gewisse Dinge weiterentwickeln, zum Beispiel umweltfreundliche Antriebe

Prämie

Die Regierung belohnt gewisses Verhalten mit Geld, zum Beispiel wenn sich jemand ein Elektroauto kauft.

Verkehrsinfrastruktur

Straßen, Brücken, Schienen, Bahnhöfe und alle anderen baulichen Anlagen und Einrichtungen, damit der Verkehr funktioniert.

Stellschrauben

Die Bundesregierung kann die Verkehrspolitik steuern, indem sie ...

... Unerwünschtes erschwert

z.B. durch Verbote, Abgaben und Steuern

... Erwünschtes erleichtert

z.B. durch Förderungen oder Prämien



Verkehrsinfrastruktur

Beispiel: 10-Jahres-Plan des Ausbaus der Verkehrswege in Deutschland



Finanzen

Beispiel: Verteuerung von Benzin durch das Anheben der Mineralölsteuer



Organisation und Information

Beispiel: Werbung für mehr Achtsamkeit im Straßenverkehr



Standortplanung (vor allem Stadt- und Regionalplanung)

Beispiel: Förderung von Radwegen in Bundesländern und Kommunen im nationalen Radverkehrsplan



Wirtschafts-, Umwelt- und Technologiepolitik

Beispiel: Verhandlung von Grenzen für den CO₂-Ausstoß von neuen Autos auf EU-Ebene



Fahrzeugtechnik

Beispiel: Prämie für den Kauf von Fahrzeugen mit Elektromotor



Recht- und Ordnungspolitik

Beispiel: Bußgelder für zu schnelles Fahren in der Straßenverkehrsordnung (StVO)

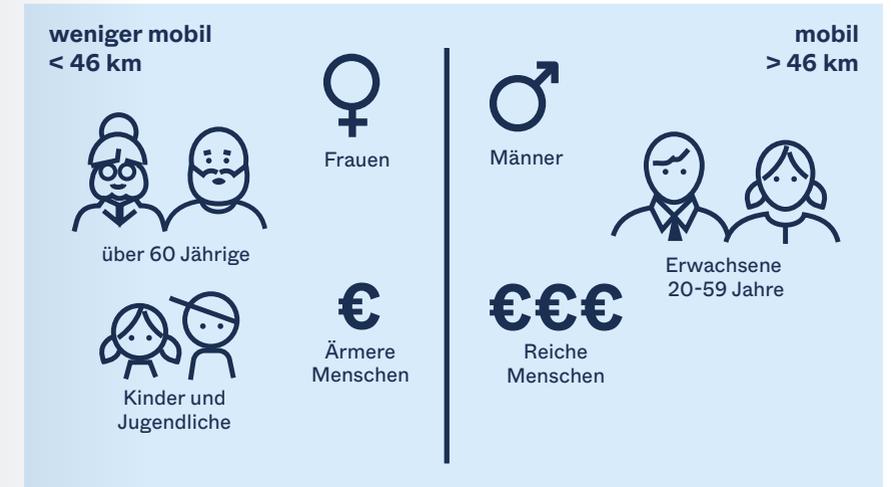
1. Wer bewegt sich wie viel?

1.1. Wie viele Kilometer werden am Tag mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt?

Im Durchschnitt legen wir 38 km pro Tag zurück, davon die meisten (29 km) mit Auto, Motorrad oder Roller. Das ist dreimal so viel, wie wir uns mit klimafreundlichen Verkehrsmitteln wie Fahrrad, Bahn, oder zu Fuß bewegen.



1.2. Welche Gruppen sind mobiler als andere?



Männer sind mobiler als Frauen: Sie bewegen sich 46 km pro Tag, Frauen lediglich 33 km.

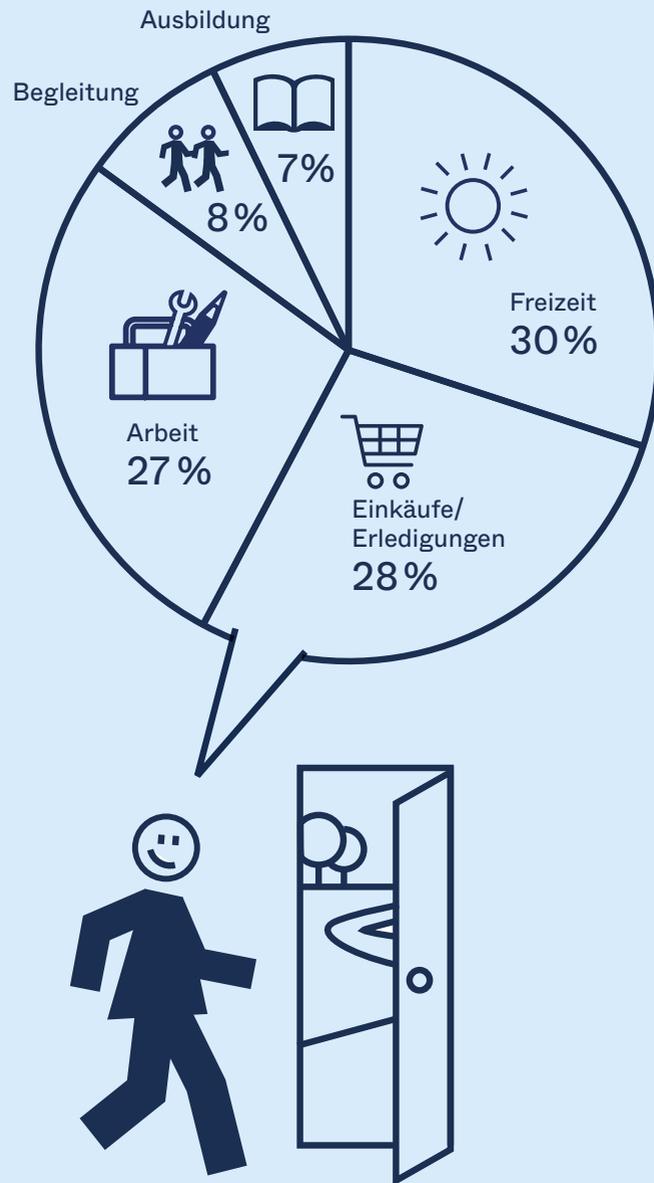
Die mobilste Altersgruppe sind 20-59-Jährige: Sie bewegen sich mindestens 46 km pro Tag.

Reiche Menschen sind mobiler als arme Menschen.

38 km pro Tag
bewegt sich
ein Mensch in
Deutschland
durchschnittlich.

1.3. Aus welchen Gründen bewegen sich die Menschen?

Die wichtigsten Gründe für Verkehr sind Erledigungen, Arbeit und Freizeit. Sie tragen in etwa gleichermaßen zum Verkehr bei.





1.4. Sichtweisen: Bewegung

Hier sind einige typische Sichtweisen zum Thema. Was denken Sie?

A Haushalte mit einem hohen Einkommen müssen dazu gebracht werden, mehr klimafreundliche Verkehrsmittel zu nutzen, um die Klimaziele zu erreichen.

E Die Mobilität in Deutschland ist ungleich verteilt: Die Politik sollte also vor allem darauf achten, bereits benachteiligte Gruppen nicht zu stark zu belasten.

**Soziale
Gerechtigkeit**

C Das Auto ist mit Abstand das wichtigste Verkehrsmittel für die Menschen in Deutschland. Die Fortbewegung im Auto darf nicht zu teuer werden, da ansonsten die Freiheit zu stark eingeschränkt wird.

Welche Sichtweise fehlt?

Klima

B Die Menschen in Deutschland sollten auch in ihrer Freizeit und beim Einkaufen mehr klimafreundliche Verkehrsmittel nutzen, damit Deutschland die Klimaziele erreichen kann.

D Alle sollten immer die Möglichkeit haben, sich das komfortabelste Verkehrsmittel auszusuchen, um an ihr Ziel zu kommen.

**individuelle
Freiheit**

2. Negative Effekte von Mobilität

2.1. Wie viel kostet unsere Mobilität wirklich?

Kosten pro zurückgelegtem Kilometer



Unsere Mobilität verursacht “unsichtbare” Kosten wie Unfälle, CO₂ oder Lärm. Diese Kosten heißen **externe Kosten**.

Besonders hohe externe Kosten hat das Flugzeug. Das liegt vor allem an seiner Belastung für das Klima.

An zweiter Stelle folgt das Auto: am problematischsten ist hier die hohe Unfallgefahr, gefolgt von der Klimabelastung.

Deutlich niedriger sind die Kosten von Bus und Bahn: Bei Bussen ist vor allem der CO₂-Ausstoß teuer, die höchsten Kosten der Bahn entstehen durch ihre relativ hohe Lärmbelastung.

2.2. Wer ist von Verkehr am meisten betroffen?

Forschung aus Deutschland zeigt, dass arme Menschen stärker von Luftschadstoffen und Lärm betroffen sind als reichere Menschen. Das liegt daran, dass sie häufiger an einer stark befahrenen Straße wohnen.

Im internationalen Vergleich trifft der Klimawandel die Menschen in den armen Ländern der Welt am stärksten, denn sie sind weniger geschützt vor Dürren, Überflutungen etc.



2.3. Sichtweisen: Negative Effekte

Hier sind einige typische Sichtweisen zum Thema. Was denken Sie?

A Eine autogerechte Stadt ist sozial ungerecht, weil Verkehr eher von reichen Menschen verursacht wird, aber vor allem arme Menschen belastet (Lärm, Luftschadstoffe).

**Soziale
Gerechtigkeit**

B Alternative Antriebe können dazu beitragen, die Lärm- und Luftbelastung in Städten zu verringern. Das erhöht die Lebensqualität der Menschen, die dort leben.

C Es muss mehr getan werden, um Unfälle im Autoverkehr zu verhindern, da sie einen großen Anteil der externen Kosten des Autoverkehrs ausmachen.

Welche Sichtweise fehlt?

Klima

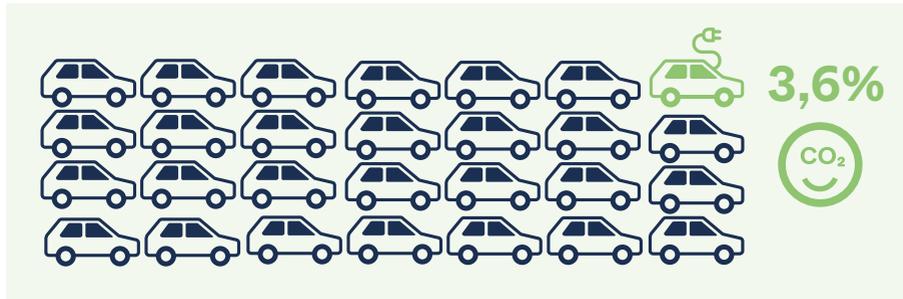
D Flüge und PKW-Reisen innerhalb Deutschlands verursachen deutlich höhere externe Kosten als der Bahn- und Busverkehr. Sie sollten deswegen stärker eingeschränkt werden.

**individuelle
Freiheit**

E Maximale Sicherheit im Verkehr ist nur durch unverhältnismäßige Einschränkungen der Freiheit erreichbar.

3. Neue Mobilitätsangebote

3.1. Alternative Antriebe



Nur 3,6 % der Fahrzeuge in Deutschland in 2020 sind CO₂-arme Autos (Elektro, Plug-in-Hybride, Gas- oder Wasserstoffantrieb)



Drei Viertel der Haushalte, die ein Elektroauto haben, besitzen auch weitere PKW.

Aktuell sind ein Viertel aller Neuzulassungen Elektroautos.

Alternative Antriebe waren in Deutschland im Jahr der COVID 19-Pandemie sehr beliebt.

3.2. Carsharing



Urbanes Phänomen: Die meisten Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft wohnen in Metropolen und Großstädten.

Carsharer sind überwiegend männlich, jung und haben einen guten Bildungsabschluss. Haushalte ohne Auto nutzen die Angebote besonders häufig

Aber auch dort nutzen nur etwa 1-2 % den Service mehr als einmal im Monat.



3.3. Sichtweisen: Neue Mobilitätsangebote

Hier sind einige typische Sichtweisen zum Thema. Was denken Sie?

A Alternative Antriebe können dazu beitragen, die Lärm- und Luftbelastung in Städten zu verringern. Das erhöht die Lebensqualität der Menschen, die dort leben.

B Carsharing trägt in Städten dazu bei, dass alle mobiler werden, während gleichzeitig Parkplätze zu bspw. Fahrradwegen oder Grünanlagen umfunktioniert werden können.

**Soziale
Gerechtigkeit**

C Elektroautos sind keine gute Alternative, weil sie nicht allen Situationen gerecht werden, in denen ein Auto benötigt wird (bspw. Urlaubsreisen). Sie sind eher ein Spielzeug für die, die es sich leisten können, mehrere Autos zu haben.

Welche Sichtweise fehlt?

Klima

D Manche Carsharing-Angebote können eine Alternative zum eigenen PKW darstellen und erzielen so positive Klima-Effekte.

E Carsharing kann die Freiheit eines eigenen Autos nicht ersetzen. Gerade auf dem Land stellen solche neuen Mobilitätsangebote keine wirkliche Alternative dar.

**individuelle
Freiheit**

4. Quellen

Grundlagen:

DWDS, MDR, BMU, Duden

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Klimaschutz>

<https://www.dwds.de/wb/Mobilität>

<https://www.mdr.de/nachrichten-leicht/woerterbuch/glossar-soziale-gerechtigkeit-100.html>

<https://www.bmu.de/themen/gesundheit-chemikalien/gesundheit-und-umwelt/gesundheit-und-umwelt-umweltgerechtigkeit/>

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Freiheit>

Stellschrauben:

Holz-Rau (2018) Verkehr und Verkehrswissenschaft. In: Schwedes O. (Hrsg.) Verkehrspolitik

Thema 1.1.-1.3.:

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Thema 2.1.:

Heinrich-Böll-Stiftung (2019): Mobilitätsatlas (2. Auflage)

Thema 2.2.:

Destatis (2019): Wirtschaftsrechnungen. Leben in Europa (EU-SILC). Einkommen und Lebensbedingungen in Deutschland und der Europäischen Union

Bunge, Katzschner (2009): Umwelt, Gesundheit und soziale Lage: Studien zur sozialen Ungleichheit gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen in Deutschland

Laußmann, Haftenberger, Lampert, Scheidt-Nave, (2013): Soziale Ungleichheit von Lärm-belästigung und Straßenverkehrsbelastung, Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland

Thema 3.1.-3.2.:

Kraftfahrtsbundesamt (2021): Pressemitteilung Nr. 01/2021 - Elektromobilität in Deutschland auf der Überholspur

infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI)

Impressum

Inhalt erstellt von

Es geht LOS

Glogauer Straße 19

10999 Berlin

team@esgehtlos.org

Für die Themenzuspitzung des Formats und die Erarbeitung der Inhalte des Begleithefts wurden im Herbst 2020 mehrere Interviews mit Expert*innen vom Center for Responsible Research and Innovation (CeRRI) der Fraunhofer-Gesellschaft, dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) geführt. Die Ergebnisse wurden diesen zur Prüfung und Kommentierung noch einmal vorgelegt. Wir danken den Expert*innen für die wertvolle Unterstützung.

Die Sichtweisen wurden auf Grundlage der Interviews durch das Team von Es geht LOS formuliert. Ziel war es, das Spannungsfeld aus dem Titel gestützt durch die gemeinsam erarbeitete Datengrundlage plausibel abzubilden, um so zur Diskussion anzuregen.

Gedruckt auf 100 % Recyclingpapier.

Tagesplan

- 9:30 Die Videokonferenz ist geöffnet.
- 10:00 Beginn**
Begrüßung und Einstieg
ins Thema
- 11:00 Beratung in Kleingruppen**
(kleine Pause zwischendurch)
- 13:00 Mittagspause**
- 14:00 Rückblick auf den Vormittag**
- 14:15 Beratung in Kleingruppen**
- 15:15 Beratung und Präsentation**
in der großen Runde
- 16:00 Abschluss Diskussion**
Ihr Abgeordneter nimmt
Stellung zu den Ergebnissen
- 16:30 Ende**
wer möchte, bleibt noch zum
lockeren Austausch bis 17:00