

Positionspapier aus der ARL

MOBILITÄT, ERREICHBARKEIT UND SOZIALE TEILHABE – FÜR EINE GERECHTERE RAUM- UND VERKEHRSENTWICKLUNG

ENTWURF – Das vollständige Positionspapier ist in Kürze unter diesem Link verfügbar:
<https://www.arl-net.de/de/shop/>

Dieses Positionspapier enthält zentrale Ergebnisse und Empfehlungen des Arbeitskreises „Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe“ der ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft. Es wurde erarbeitet von:

Christoph Aberle, Technische Universität Hamburg

Dr. Annika Busch-Geertsema, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Wiesbaden

Prof. Dr. Jens S. Dangschat, Technische Universität Wien

Dr.-Ing. Melanie Herget, Universität Kassel

David Hölzel, Technische Universität Dortmund (Geschäftsführer des Arbeitskreises)

Dr. Martina Hülz, ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft, Hannover

Dr. Jessica Le Bris, Green City Experience GmbH, München

Laura Mark, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

Dr.-Ing. Gesa Matthes, HafenCity Hamburg GmbH

Dr. Giulio Mattioli, Technische Universität Dortmund

Caroline Rozynek, Goethe-Universität Frankfurt a. M.

Prof. Dr. Joachim Scheiner, Technische Universität Dortmund (Leiter des Arbeitskreises)

Dr. Wladimir Sgibnev, Leibniz-Institut für Länderkunde e. V., Leipzig

Dr. Kerstin Stark, Changing Cities e. V., Berlin

Eine sozial gerechte Verkehrswende braucht

- > entschiedene politische Steuerung und effektive Instrumente,
- > die Vermeidung und Überwindung von Mobilitätsarmut,
- > nahräumliche Erreichbarkeit als zentrale Leitlinie der Stadtplanung, Verkehrspolitik und Verkehrsplanung,
- > den Abbau von Subventionen und Privilegien für automobile und einkommensstarke Haushalte,
- > bundesweite Mindestqualitätsstandards und eine ausreichende Finanzierung für den ÖPNV,
- > größere Gestaltungsspielräume für Kommunen und Anreize für die regionale Zusammenarbeit und
- > die Teilhabe vulnerabler Gruppen an den Planungsprozessen.

Kurzfassung

Die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte ist hochgradig expansiv. Die zurückgelegten Distanzen nehmen zu, der Pkw-Bestand wächst, die Fahrzeuge werden größer, schwerer und schneller. Die politischen Ziele des Klimaschutzes wurden im Verkehrssektor in den letzten zwei Jahrzehnten daher weit verfehlt. Zum Gelingen der Verkehrswende bedarf es deshalb entschiedener politischer Steuerung und effektiver Instrumente. Dazu gehört die verursachergerechte Anlastung von Verkehrskosten einschließlich ihrer externen Kosten. Gleichzeitig ist der öffentliche Verkehr so auszubauen, dass er bezüglich Reisezeiten, Flächenerschließung und Komfort eine akzeptable Alternative zum privaten Pkw darstellt.

Maßnahmen zur Verkehrswende dürfen jedoch soziale Ungleichheiten nicht weiter verschärfen, sondern müssen bestehende Ungleichheiten abbauen, etwa durch Umverteilung von Einnahmen und ordnungspolitische Rahmensetzungen (Emissionsgrenzwerte). Eine sozial unverträgliche Verkehrspolitik kann Widerstand erzeugen und soziale Spaltungskräfte entfalten. Die Verkehrswende muss also sozial gerecht umgesetzt und Mobilitätsarmut vermieden werden.

Eine Verkehrswende muss an der Erreichbarkeit von grundlegenden Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bevölkerungsgruppen ausgerichtet sein – und zwar ohne Pkw. Die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad benötigt hierzu eine komfortable und sichere Infrastruktur. Zudem ist nahräumliche Erreichbarkeit als zentrale Leitlinie der Stadtplanung, Verkehrspolitik und -planung zu etablieren. Dagegen befördert eine zunehmende Autoabhängigkeit weitere Mobilitätsarmut und wirkt der sozialen Teilhabe derjenigen entgegen, die keinen oder nur eingeschränkten Zugang zu schnellen Verkehrsmitteln, insbesondere zum Pkw, haben.

Subventionen und Privilegien des Pkw wie die Pendlerpauschale, das Dienstwagenprivileg und das fehlende Tempolimit auf Autobahnen kommen in überproportionalem Maße einkommensstarken und hochmobilen Haushalten zugute und sollten abgebaut werden. Stattdessen sind zielgerichtet benachteiligte Haushalte zu unterstützen, die unter mobilitäts- und erreichbarkeitsbedingten Teilhabeproblemen leiden. Diese vulnerablen Gruppen, deren Bedürfnisse im Verkehrssystem nicht ausreichend berücksichtigt werden (etwa Personen mit niedrigem sozioökonomischen Status, Mobilitätseingeschränkte, Kinder oder ältere Menschen), sollten im Fokus einer gemeinwohlorientierten Entwicklung der Verkehrssysteme stehen. Im Sinne demokratischer Prinzipien muss auch ihre Teilhabe an Planungsprozessen selbstverständlicher Bestandteil der Verkehrswende sein.

Für längere Wege und damit für die Teilhabe an Aktivitäten außerhalb des Nahraums spielt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine zentrale Rolle. Gegenwärtig sind die ÖPNV-Fahrgäste gegenüber dem privaten Pkw-Verkehr durch einen stark erhöhten Zeitaufwand für Mobilität deutlich benachteiligt. Der ÖPNV als Rückgrat einer sozial gerechten Verkehrswende muss in seiner Qualität deutlich ausgebaut und finanziell abgesichert werden. Er benötigt bundesweite Mindestqualitätsstandards, vor allem zur Sicherung des Angebots im suburbanen und ländlichen Raum.

Eine Vielzahl von Kommunen setzt sich inzwischen aktiv für eine Verkehrswende ein. Diese Bemühungen beschränken sich allerdings auf den jeweils eigenen kommunalen Hoheitsbereich. Regionale und überregionale Verkehrsverflechtungen werden so ausgeblendet. Die Kommunen benötigen daher stärkere Gestaltungsspielräume und Freiräume für Experimente, aber auch Anreize zur regionalen Zusammenarbeit, um interkommunaler Konkurrenz entgegenzuwirken.

