

Verkehr auf Augenhöhe

Klaus Helgert, Vorstandsmitglied des ADFC Bayern e.V.



adfc

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club

Was heißt „Auf Augenhöhe“ ?

Die verschiedenen Verkehrsarten

- Fußgängerverkehr,
- Radverkehr,
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und
- Motorisierter Individualverkehr (MIV)

sollen bezügliche Ressourcen und Prioritäten gleichwertig behandelt werden.

Beispiele Ressourcen: Verkehrsfläche & finanzielle Mittel

Beispiele Prioritäten: Zeitachse bei Entscheidungen & Vorrangsteuerung an Ampeln

Etwas Theorie

- **Räumliche Mobilität (lt. WIKIPEDIA)**

Die räumliche Mobilität oder territoriale Mobilität beschreibt die Beweglichkeit von Personen und Gütern im geographischen Raum. Räumliche Mobilität ist somit Mobilität im engeren Wortsinne. Um die Bezeichnung von metaphorischen Bezeichnungen wie z. B. soziale Mobilität abzugrenzen, haben sich die Bezeichnungen räumliche oder territoriale Mobilität durchgesetzt. Im **Verkehr** zeigt sich die **realisierte Mobilität**.

- **(Grund-)Recht auf Mobilität (lt. WIKIPEDIA)**

Das Recht auf Mobilität bezeichnet die Vorstellung, dass räumliche Mobilität ein Grund- bzw. Menschenrecht darstelle.

Nach dieser Vorstellung entsteht eine **staatliche Verantwortung**, die jedem Bürger ein **Mindestmaß an Mobilität garantieren** muss.

Noch etwas Theorie

- **Modal Split (lt. WIKIPEDIA)**

Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel (Modi) genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist Verkehrsmittelwahl. Der Modal Split beschreibt das Mobilitätsverhalten, er hängt unter anderem vom Verkehrsangebot und wirtschaftlichen Entscheidungen ab. Der Modal Split wird auf unterschiedliche Kenngrößen bezogen wie z. B. einerseits Personenkilometer, andererseits Anzahl der Wege unabhängig von den Weglängen. Daher sind die jeweiligen Zahlen nicht immer vergleichbar.

Wir sind doch auf Augenhöhe oder nicht?

- Die öffentliche Verkehrsfläche in unseren Städten ist ungleich verteilt.
- Dem MIV wird viel Fläche zum Fahren zugeteilt.
- Es wird auch viel öffentliche Fläche für den stehenden MIV bereit gestellt.
- Die Kosten dafür trägt zum großen Teil die Allgemeinheit.
- Die KFZ-Fahrer sind nicht die „Melkkuh“ der Nation!
- Der ÖPNV erhält auch (viel) Fläche, aber ungleich weniger Ressourcen!
- Dem Fußgänger gibt man in den Innenstädten Raum, aber nicht in der Fläche!
- Die „Verlierer“ sind die, die Rad fahren.

Flächen-“Gerechtigkeit“

- 39% Fahrbahn
- 19% Parkplatz
- 3% Radwege
- 33% Fußwege & -flächen
- 6% sonstiges

Die Zahlen beziehen sich auf Berlin 2014

Quelle: Flächen Gerechtigkeits Report 2014

Volkswirtschaftliche Vergleich: Auto vs. Fahrrad

Beim vivavelo Kongress der 2018 in Berlin stattfand, zeigte Prof. Dr. Stefan Gössling von der Universität Lund (Schweden) auf, dass es nicht nur ökologische, sondern auch drastische volkswirtschaftliche Gründe dafür gibt, eine Mobilitätswende in Deutschland herbeizuführen.

Grundlage seiner Arbeit ist eine renommierte Kopenhagener Studie, die bereits 2009 die gesellschaftlichen Kosten und den Nutzen von Rad und Auto verglichen hatte.

Laut Gössling werden Kosten-Nutzen-Analysen in aller Regel genutzt, um die Rentabilität von Investitionen in Verkehrsinfrastruktur zu beurteilen. In der vergleichenden Studie geht es um die Erfassung der Kosten von Fahrrad und Auto, auf der Basis eines umfassenden Sets von Parametern und den entsprechenden Faktorkosten. Daraus ergibt sich ein Bild der aktuellen Kosten und Nutzen der beiden Verkehrsträger, gerechnet pro Personenkilometer (pkm). Diese Analyse kann prinzipiell genutzt werden, um Investitionsentscheidungen zu unterstützen. Zu beachten ist laut Gössling allerdings, dass dieser Vergleich keine Aussagen über sekundäre Effekte der Verkehrsmittel zulässt, also ob z. B. ein Autofahrer durch seine Tätigkeit stärker zur wirtschaftlichen Entwicklung beiträgt als ein Radfahrer (oder umgekehrt).

Volkswirtschaftliche Vergleich: Auto vs. Fahrrad

Auto fahren erzeugen **20 Cent Kosten pro Kilometer**, die derzeit nicht durch Steuern & Abgaben gedeckt sind.

Prof. Dr. Gössling hat sich vorliegende Zahlen für Deutschland angeschaut und kommt auf 20 Cent Kosten pro Kilometer, die derzeit nicht durch Steuern und Abgaben der Autofahrer gedeckt sind. "Davon ausgehend, dass ein Auto pro Jahr etwa 20.000 Personenkilometer bewegt wird, bedeutet dies, dass in Deutschland jedes einzelne Auto pro Jahr mit 4.000 Euro von uns allen subventioniert ist", lautet seine Schlussfolgerung.

Fahrrad fahren erwirtschaftet **pro Kilometer** einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von **30 Cent**.

Im Vergleich dazu seien 200 Millionen Euro für die Radverkehrsförderung "eine schreiende Ungerechtigkeit", denn das Fahrrad erwirtschaftet pro gefahrenem Kilometer einen gesamtgesellschaftlichen Nutzen von 30 Cent. Laut Gössling werden "Kosten-Nutzen Berechnungen (...) nicht konsequent genutzt, um gesellschaftliche Kosten verschiedener Verkehrsträger zu erheben und zu vergleichen. Dadurch wird das Auto subventioniert, während der gesellschaftlich 'gewinnbringende' Fahrradverkehr nicht adäquat durch Investitionen gefördert wird". Als Konsequenz empfiehlt Gössling, die Investitionen in den Radverkehr deutlich aufzustocken und schlägt vor, das Fahrrad proportional zum Auto zu fördern.

Kurze Exkursion: Steuern

Steuer

Als Steuer (früher auch Taxe) wird eine Geldleistung ohne Anspruch auf individuelle Gegenleistung bezeichnet, die ein öffentlich-rechtliches Gemeinwesen zur Erzielung von Einnahmen allen steuerpflichtigen Personen – was sowohl natürliche als auch juristische Personen einschließt – auferlegt. Damit sind Steuern öffentlich-rechtliche Abgaben, die zur Deckung des allgemeinen Finanzbedarfs alle zahlen müssen, die den Tatbestand[1] der Steuerpflicht erfüllen, wobei die Erzielung von Einnahmen wenigstens Nebenzweck sein sollte. Gebühren und Beiträge werden hingegen aufgabenbezogen und zweckgebunden verwendet.

- **Biersteuer** ist eine indirekte Verbrauchsteuer. Die Höhe der Biersteuer richtet sich in den deutschsprachigen Ländern nach dem Stammwürzegehalt des Bieres und der Produktionsmenge der Brauerei.
- Die **Branntweinsteuer** war bis zum 31. Dezember 2017 eine deutsche, durch Bundesgesetz geregelte Verbrauchsteuer, deren Aufkommen vollständig dem Bund zustand und die vom Zoll verwaltet wurde.
- Das **Alkoholsteuergesetz** regelt seit dem 1. Januar 2018 die Besteuerung von Alkohol und alkoholhaltigen Waren.
- Die **Schaumweinsteuer** (auch **Sektsteuer** genannt) ist eine Bundessteuer in Deutschland & Österreich.

Was ist die Herausforderung?

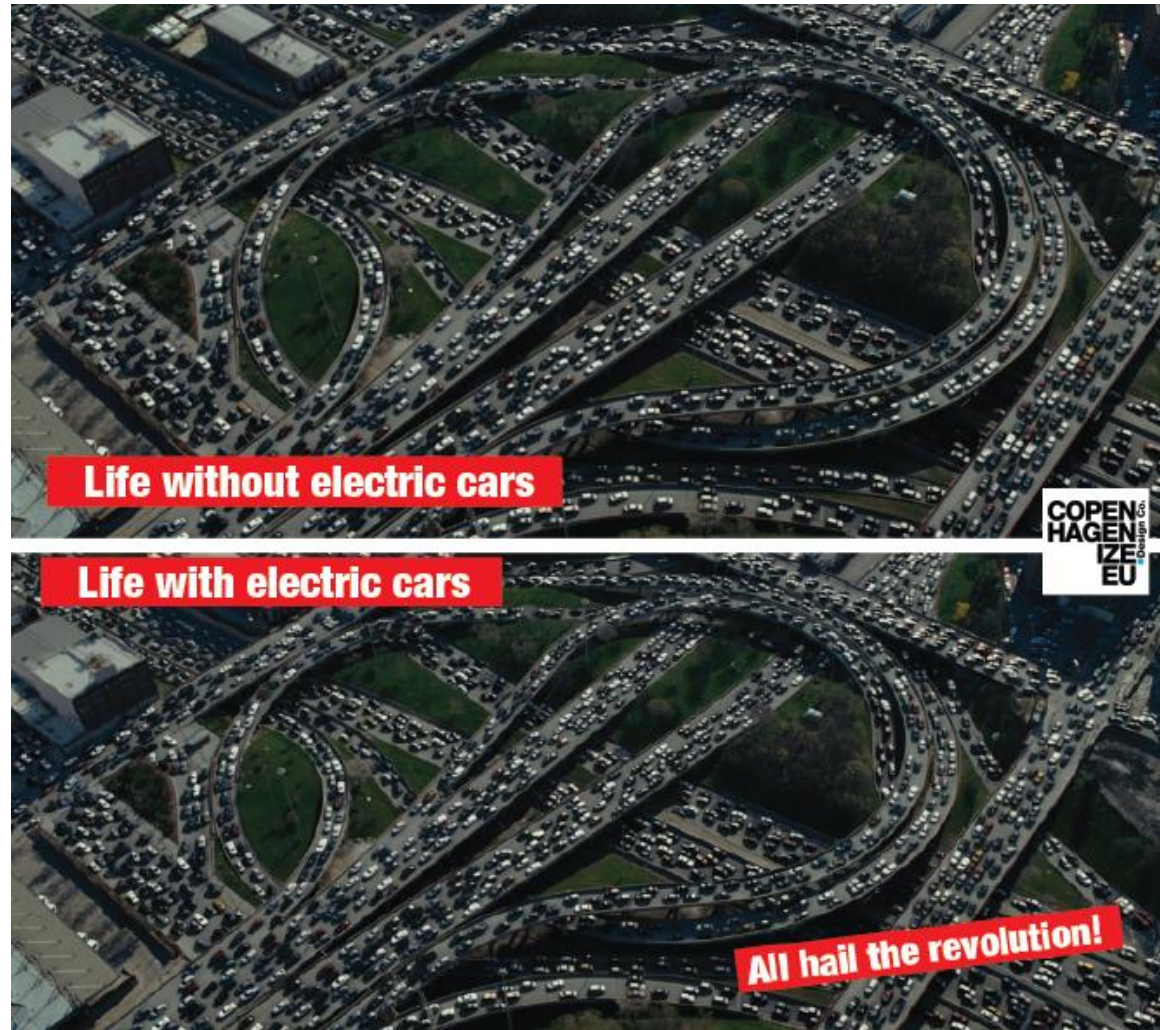
- Die Menschen werden mehr, die Städte werden voller
- Fläche ist kein Produkt - wir müssen mit dem auskommen, was da ist.
- Innenstädte sind schon da, zum Teil Jahrhunderte alt
- Mobilität für Alle sichern und ermöglichen
- Die Lebensqualität in den Städten „erhalten“ bzw. wieder herstellen
- Städte für die Zukunft fit machen
- Den Klimawandel entgegenwirken
- Lebensstandard erhalten

Ein Paradigmenwechsel ist gefragt!

Das Auto „besser“ zu machen, ist keine Lösung!

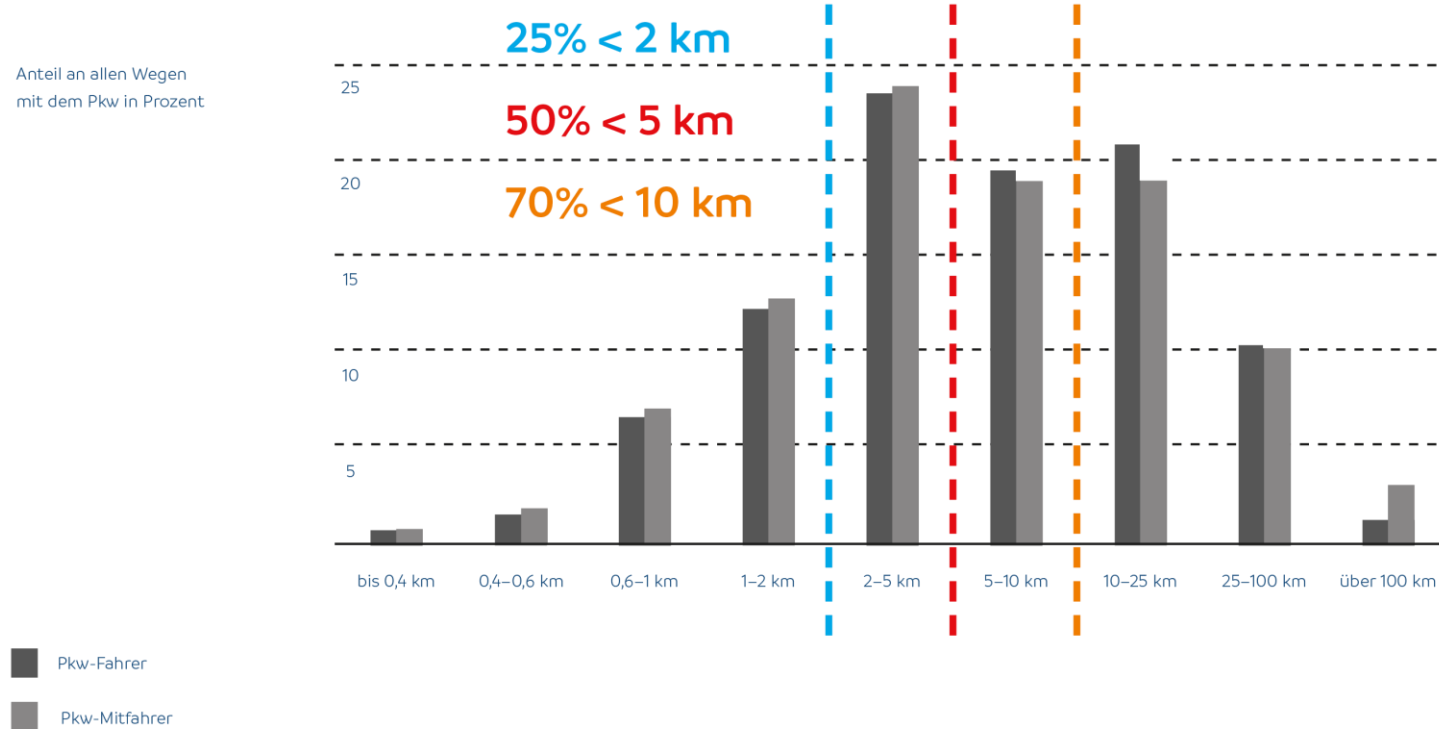
Wir brauchen eine neue Herangehensweise:

- flächengerechten und platzsparenden Verkehr
- emissionsarm, umweltschonend und gesunden Verkehr
- resilienten und sozial verträglichen Verkehr



Wo können wir ansetzen?

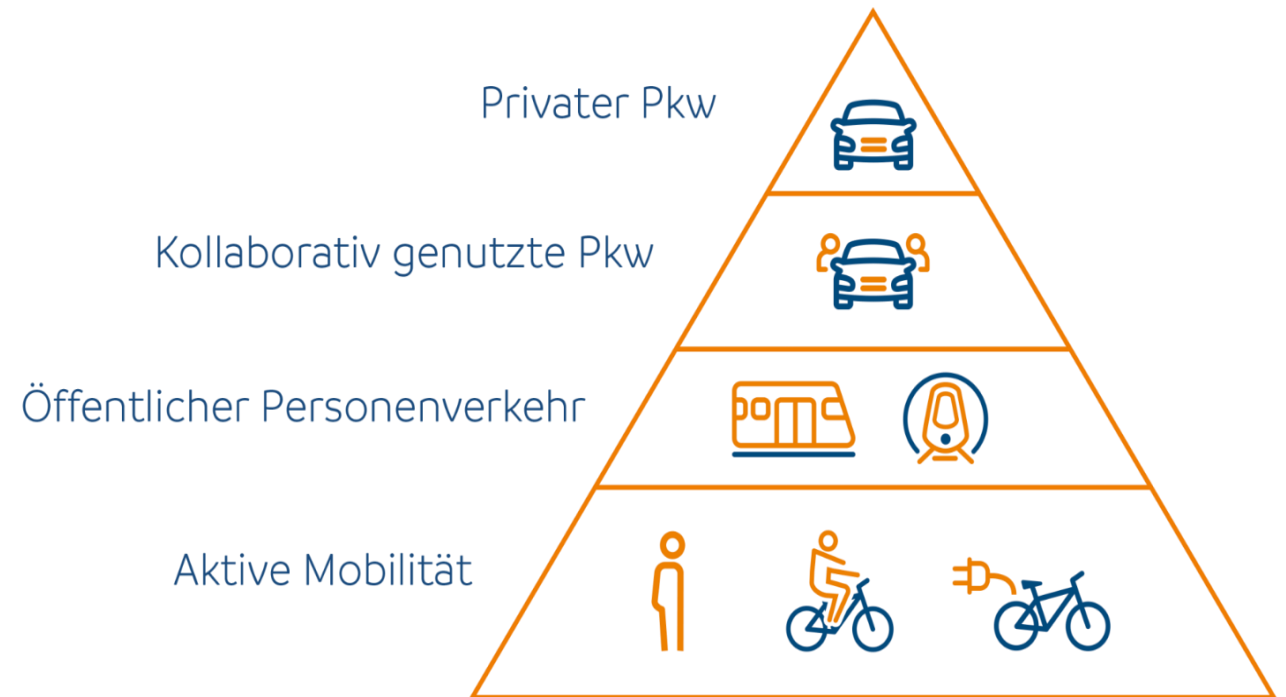
VERTEILUNG DER WEGELÄNGEN IM PKW-VERKEHR



Wo wollen wir hin?

Den Verkehr in den Städten in Richtung Umweltverbund (ÖPNV, Fuss- und Rad-Verkehr) entwickeln und gleichzeitig den MIV beschränken

Platzsparende Verkehrsformen, d.h. den Fuß- und Radverkehr priorisieren, fördern und motivieren



Und wie bekommen wir das hin?

Eine der Möglichkeiten:

Lernen von dem, was andere schon gut gemacht haben!

Und genau hier hat das

InnoRAD Projekt

getan.