

---

# Soziale Ungerechtigkeit des Verkehrssektors

Dr. Axel Friedrich

“Die Verkehrswende sozial gestalten“

NABU Konferenz 09.12.2019 Berlin

## Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (1998–2005) [ [Bearbeiten](#) | [Quelltext](#) ]

Name	Amtszeit (Beginn)	Amtszeit (Ende)	Partei
<a href="#">Franz Müntefering</a>	27. Oktober 1998	29. September 1999	SPD
<a href="#">Reinhard Klimmt</a>	29. September 1999	16. November 2000	SPD
<a href="#">Kurt Bodewig</a>	20. November 2000	22. Oktober 2002	SPD
<a href="#">Manfred Stolpe</a>	22. Oktober 2002	22. November 2005	SPD

## Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (2005–2013) [ [Bearbeiten](#) | [Quelltext](#) ]

Name	Amtszeit (Beginn)	Amtszeit (Ende)	Partei
<a href="#">Wolfgang Tiefensee</a>	22. November 2005	28. Oktober 2009	SPD
<a href="#">Peter Ramsauer</a>	28. Oktober 2009	17. Dezember 2013	CSU

## Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur (seit 2013) [ [Bearbeiten](#) | [Quelltext](#) ]

Name	Amtszeit (Beginn)	Amtszeit (Ende)	Partei
<a href="#">Alexander Dobrindt</a>	17. Dezember 2013	24. Oktober 2017	CSU
<a href="#">Christian Schmidt</a>	24. Oktober 2017	14. März 2018	CSU
<a href="#">Andreas Scheuer</a>	14. März 2018	amtierend	CSU

# Soziale Gerechtigkeit als Teil einer Mobilitätspolitik

Will man den Anspruch erfüllen:

Mobilität für Alle

dann muss die soziale Gerechtigkeit Teil der  
Mobilitätspolitik sein.

Die bisherigen Verkehrsminister haben dies nicht in ihre  
Politik einbezogen!

# Luftreinhalteplan Stuttgart 2017

**M13 Die Landeshauptstadt Stuttgart setzt ihr Radverkehrskonzept weiter um und baut das Radwegenetz auf den Hauptradrouten durch Stuttgart bis zum 01.01.2020 unter anderem auf den Hauptradrouten 2 (S-Ost nach Hedelfingen), 9 (Radverbindung Geißeichstraße) und 10 (Vaihingen nach Sillenbuch) weiter aus. Parallel dazu folgen sukzessive weitere Ausbauten, wofür im Haushalt der Landeshauptstadt Stuttgart die entsprechenden Haushaltsmittel bereitgestellt werden sollen (Vorbehalt Gemeinderatsbeschluss). Darüber hinaus werden im Rahmen von Baumaßnahmen auch punktuelle Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt.**

Die Maßnahme darf allerdings nicht zu relevanten Störungen oder Behinderungen des Kfz-Verkehrs führen.

# Lärmbelastung deutscher Großstädte

Prozent der Stadtfläche mit einem Lärmpegel von mehr als 55dB(A) Tagesmittel

## Lärm-Ranking der deutschen Großstädte

Platz	Stadt	belastete Fläche	
1	Hannover	69,4 %	
2	Frankfurt am Main	65,6 %	
3	Nürnberg	61,4 %	
4	Bonn	57,7 %	
5	Köln	55,0 %	
6	Berlin	50,9 %	
7	München	49,7 %	
8	Gelsenkirchen	49,6 %	
9	Dortmund	48,7 %	
10	Bochum	46,9 %	
11	Duisburg	46,8 %	
12	Düsseldorf	45,9 %	

# Welche Auswirkungen hat Lärm?

- Lärm wird oft als vorübergehende und lokale Störung bewertet
  - Lärm kann aber als Dauerbelastung krank machen
  - Lärm trifft vor allem die einkommensschwachen Schichten (Lärm an Hauptverkehrsstraßen)
  - Lärm führt zu hohen monetären Schäden (0,2 bis 2% des BIP)
- ⇒ die ökologischen, sozialen und ökonomischen Aspekte der Nachhaltigkeit sind berührt

# "Mobilität muss für alle Menschen bezahlbar sein"

Preisanstieg ÖPNV:	2000 bis 2018 + 79 %
Anstieg Kosten Pkw:	2000 bis 2018 + 36 %
(Kosten für Kraftstoff, Steuer, Reparatur, Versicherung usw.)	
Preisanstieg Schienenfernverkehr:	2000 bis 2018 +57 %
Anstieg Verbraucherpreise:	2000 bis 2018 +30 %

Mineralölsteuersatz:

Seit 01.01.2003 Benzin 65,45 ct/l Diesel 47,04 ct/l

Differenz 18,41 ct/l

Kfz Steuer: 1953 14,40 DM/100 ccm,  
2005 13,20 DM/100 ccm = 6,75 €/100 ccm

Heute: Für ein 1,0 l Benzinmotor EU 6 Auto mit

135 g CO<sub>2</sub>/100 km=100 €/a [https://www.destatis.de/DE/Home/\\_inhalt.html](https://www.destatis.de/DE/Home/_inhalt.html)

# Platz für Kinder oder Riesenautos?

06.12.2019

Absatzzahlen im November

## Audi, BMW und Daimler verkaufen besonders viele SUVs

manager-magazin.de



BMW X7 M



Audi Q7

Mercedes-Benz  
Das Beste oder nichts.





# Dienstwagenbesteuerung

Die derzeitige steuerliche Regelung der betrieblichen und privaten Nutzung von Dienstwagen ist weder ökologisch sinnvoll noch sozial gerecht: Übermotorisierte Fahrzeuge mit hohem Spritverbrauch werden erheblich stärker subventioniert als sparsame Autos.

Unternehmen können derzeit unabhängig von Verbrauch und Klimagasemissionen sowohl Anschaffungs- als auch Betriebskosten in unbeschränkter Höhe steuerlich absetzen. Das hat Folgen: Vor allem in der Ober- und Luxusklasse entfallen überdurchschnittlich viele Neuzulassungen auf gewerbliche Halter – Fahrzeuge mit Rekordwerten bei Motorstärke und Spritverbrauch.

# Dienstwagenbesteuerung (1)

Stellt der Arbeitgeber außerdem Kraftstoff kostenfrei zur Verfügung, besteht der Anreiz, häufiger mit dem Dienstwagen zu fahren als dies mit dem Privat-Pkw der Fall wäre. So muss ein Freiberufler im norddeutschen Flachland nicht begründen, warum er einen Porsche-Geländewagen benötigt. Eine Prüfung findet nicht statt.

Die unbegrenzte staatliche Subventionierung führt dazu, dass bis zu 59 % der Kosten für Kauf und Betrieb vom Bundesfinanzminister erstattet werden – egal, wie viel das Auto kostet.

Ersetzen Dienstwagen eine Einkommenserhöhung, umgehen die Unternehmen so auch die sozialen Sicherungssysteme – denn auf den geldwerten Vorteil müssen keine Sozialversicherungsbeiträge entrichtet werden. Die bereits klammern Sozialversicherungssysteme werden auf diese Weise weiter belastet.

# “Falschparker”

Zur Frage der Linken im Abgeordnetenhaus Berlin, ob künftig rigoroser gegen Falschparker vorgegangen werden soll, schreibt Innenstaatssekretär Christian Gaebler: „Ein Anpassungsbedarf wird derzeit nicht als notwendig erachtet.“ Wer illegal auf Rad- und Fußwegen oder auf Busspuren parkt, wird also in Berlin auch künftig meist mit 20 Euro davonkommen, sofern er überhaupt erwischt wird. Mit der Forderung nach höheren Strafen sind Berlin und Hamburg im Bund abgeblitzt.

Bei nicht gezahlter Parkgebühr wird nicht abgeschleppt. Die Parkgebühr in der Berliner Innenstadt beträgt 4,-€ für 2 Stunden

## Bußgelder – Falschparken

Tatbestand	Bußgeld
Parken auf Geh- und Radwegen	20 Euro
Parken an engen und unübersichtlichen Straßenstellen	15 Euro
Parken im Bereich von scharfen Kurven	15 Euro
Parken auf Fußgängerüberwegen sowie bis zu fünf Meter davor	15 Euro
Parken im Halteverbot bzw. im eingeschränkten Halteverbot	15 Euro
Parken bis zu zehn Meter vor Lichtzeichen	15 Euro
Parken auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen	70 Euro
Beim Parken an Engstellen kommt es zusätzlich zur Behinderung von Rettungsfahrzeugen	60 Euro
Parken vor Feuerwehrezufahrten	35 Euro
Beim Parken vor Feuerwehrezufahrten kam es zusätzlich zu einer Behinderung	65 Euro
Parken auf Sperrflächen	25 Euro
Parken im verkehrsberuhigtem Bereich	10 Euro

# “Schwarzfahren”

Wer beim “Schwarzfahren” in Bus oder Bahn erwischt wird, muss ein erhöhtes “Beförderungsgeld” zahlen. Dieses erhöhte “Beförderungsentgelt” beträgt 60 Euro. Doch kann die sogenannte Beförderungerschleichung noch ganz andere Folgen haben – bis hin zu einer Freiheitsstrafe.

In Deutschland ist das vorsätzliche Schwarzfahren eine Straftat, das so genannte „Erschleichen von Leistungen“, und im Strafgesetzbuch aufgeführt. Einem Schwarzfahrer droht eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr.

Unter Umständen landet eine Anzeige infolge des Schwarzfahrens im polizeilichen Führungszeugnis – zumindest dann, wenn eine entsprechend hohe Geldstrafe oder sogar eine Freiheitsstrafe verhängt wurde.

In Berlin kostet der ÖPNV Fahrschein für 2 Stunden Nutzung 2,80 €

# Bürgerticket

Die Idee des Bürgerticket ist vergleichbar mit dem Semesterticket.

Alle Bürger zahlen eine ÖPNV- Abgabe zahlen und können dann den ÖPNV frei nutzen. Diese Abgabe wird dann relativ günstig sein, weil die Gesamtzahl der Einzahler ja sehr groß ist. Der gesamte ÖPNV- Finanzaufwand soll also auf die Bürger und Betriebe umgelegt werden. Es ergibt sich dadurch eine relevante Flat-Rate-Logik. Ein weiteres zentrales Element des Bürgertickets ist die Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen an alle relevanten Entscheidungen, die den ÖPNV betreffen.

Dies stärkt die Verbundenheit der Bürger und Bürgerinnen mit der Stadt und wirkt der Demokratieverdrossenheit entgegen.

# Beispiele für “Reframing”

Statt “Falschparken” den Begriff in  
“Schwarzparken” umbenennen.

Statt “Verkehrspläne” “Mobilitätspläne”

Mobilität heißt nicht mehr “Automobilität”

Regierungen verhindern Gesundheitschäden  
durch Schadstoffe statt zu versuchen Fahrverbote  
zu verhindern

---

[axel.friedrich.berlin@gmail.com](mailto:axel.friedrich.berlin@gmail.com)



# I have a Dream:

- Überall ist Kopenhagen!



**Stau in der Rushhour in Kopenhagen** Quelle: Fairkehr, April 2008