

Impulse für mehr Klimaschutz und Sozialverträglichkeit in der Verkehrspolitik

Statement Prof. Dr. Engelen-Kefer, Vizepräsidentin Sozialverband Deutschland e.V. (SoVD)

Anrede,

wie haben es gehört: viele Förderinstrumente in unserem heutigen Mobilitätssystem sind klimaschädlich. Das belegt das vorliegende Gutachten eindrucksvoll und wurde von NABU-Präsident Krüger soeben noch einmal vertieft.

Das Gutachten zeigt aber etwas Zweites sehr, sehr deutlich: die derzeitigen Förderinstrumente in der Verkehrspolitik sind ungerecht und erreichen Millionen Menschen nicht.

Dass NABU und SoVD heute gemeinsam das Gutachten des Öko-Instituts vorstellen, drückt unsere gemeinsame Überzeugung aus, dass das Eine ohne das Andere – das Klimaschutz ohne soziale Sicherheit – nicht erfolgreich sein kann. Umweltschutz und Soziales müssen zusammengedacht werden, denn Klimafragen sind auch Verteilungsfragen.

Das Gutachten des Öko-Institutes macht sehr deutlich: Es gibt einen Zusammenhang zwischen Wohlstand bzw. Armut und Umweltschutz: Wer mehr verdient, lebt meist umweltschädlicher. Wer arm ist, verursacht weniger CO₂. ABER: Der geringere CO₂-Ausstoß von einkommensschwachen Haushalten ist kein aktiver Klimaschutz, sondern schlicht Armut! Das fällt in der Debatte leider oft unter den Tisch.

Das vorliegende Gutachten setzt hier wichtige Impulse, damit die Klimaschutzdebatte nicht zu einer Elitendiskussion wird. Ziel muss es sein, dass sich alle ein klima- und umweltfreundliches Leben leisten können.

Es zeigt sich, dass viele der heutigen Förderinstrumente – wie die Dienstwagenbesteuerung oder die Pendlerpauschale – sozial ungerecht sind und zu einer Umverteilung von unten nach oben führen. So kommen Regelungen über Steueranreize bei ärmeren Menschen kaum an. Etwas über 20 Millionen Erwachsene zahlen nämlich gar keine Einkommensteuer, weil ihr steuerpflichtiges Einkommen zu gering ist.

Geringverdienende profitieren also gar nicht, Wenigverdienende wenig, Besserverdienende sehr. Das ist nicht nur ökologisch kontraproduktiv, sondern vor allem auch sozial ungerecht!

Nun ist eine wichtige Frage: Wer soll für Klimaschutz und Sozialverträglichkeit in der Verkehrspolitik zahlen?

Nach unserer Meinung ganz klar der Verursacher!

Eine erhöhte Mobilität, häufigeres Reisen und hohe Fahrleistungen mit dem PKW tragen erheblich zu Umweltbelastungen mit klimaschädlichen Emissionen bei.

Starke Schultern (d.h. hohe Einkommen) können deshalb nicht nur mehr tragen, als schwache, als Verursacher sollten sie dies auch.

Aufpassen müssen wir bei der reinen Lenkung über den Preis. Es geht nicht darum, Menschen in ihrer Mobilität und damit de facto in ihrer Teilhabe einzuschränken, sondern darum unnötige (emissionsstarke) Fahrten zu vermeiden.

Finanzielle Steuerungselemente müssen auf ihre Sozialverträglichkeit hin überprüft werden. Nehmen wir die bereits angesprochene Pendlerpauschale: Wer wenig oder keine Steuern zahlt, kann gar nicht profitieren. Von einem einkommensunabhängigen Mobilitätsgelt hätten allerdings auch Geringverdienende etwas.

Das Gutachten des Öko-Institutes zeigt uns z. B., dass die CO2 Preise im Verkehr deutlich steigen werden. Um soziale Härten zu vermeiden, braucht es Alternativen für Haushalte mit geringem Einkommen.

Hierzu gehört die bedarfsgerechte Anpassung der **Regelsätze in der Grundsicherung**. Der Anteil für Verkehr ist mit knapp 36 €/ Monat (2021: gut 39 €) im Regelsatz derzeit aber viel zu gering bemessen. Die zu niedrige Summe resultiert u.a. aus der Praxis, dass bei der Berechnung der Regelsätze Benzinkosten systematisch ausgeklammert werden. Daher übersteigen vielerorts bereits die Kosten für ein Sozialticket für den ÖPNV die für Mobilität im Regelsatz zur Verfügung stehenden Mittel.

Besonders schwierig ist die Lage für ältere Menschen im Grundsicherungsbezug. Sie können den – häufig nicht barrierefreien – Nahverkehr oft gar nicht nutzen. Ein Auto ist in der Grundsicherung im Alter aber auch nicht vorgesehen. Denn anders als im SGB II („Hartz IV) wird der eigene PKW als Vermögen gezählt und die Vermögensgrenze liegt bei 5.000 Euro.

Weil Mobilität die Grundvoraussetzung für soziale Teilhabe ist, ist es Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen flächendeckend bezahlbare Sozialtickets zu ermöglichen und für bestimmte Bedarfsgruppen wie z. B. Kinder oder Jugendliche eine gänzliche Kostenbefreiung zu prüfen.

Wir sollten außerdem nicht vergessen, dass es jenseits von Hartz IV eine Reihe von Menschen gibt, die an der Armutsgrenze leben, jedoch keine Regelleistungen beziehen. Kinderreiche Familien, Alleinerziehende; Rentner, Minijobber oder auch Menschen mit Behinderungen zum Beispiel. Auch hier braucht es Ideen, wie Menschen mit geringerem Einkommen kostengünstig an der Verkehrswende partizipieren können.

Schauen wir doch einmal in die Fläche, in die **ländlichen Regionen**. Mehr als die Hälfte unserer Bevölkerung lebt immerhin im ländlichen Raum.

Während der Motorisierungsgrad in den Städten allgemein niedriger ist, da dort Ziele auch gut zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, zeichnet sich auf dem Land ein anderes Muster ab.

In strukturschwachen Regionen im ländlichen Raum gibt es aufgrund weiterer Wege mehr PKW¹s. Allerdings lässt sich auch hier ein Gefälle zwischen ärmeren und reicheren Gegenden erkennen. Je wohlhabender eine Region ist, umso höher der PKW-Bestand und zwar unabhängig von der tatsächlich zurückzulegenden Strecke.

Wir vom SoVD wissen aber auch, dass in ländlichen Regionen vielerorts Geschäfte, Arztpraxen, Banken, Kitas und Schulen fehlen. Für die verbleibenden Bewohner*innen verschlechtert sich damit die Lebensqualität und die Möglichkeit zur Teilhabe. Die Wege werden weiter.

Neben der klimaschonenden Verkehrsinfrastruktur müssen deshalb insbesondere die **soziale Infrastruktur und die Strukturen der öffentlichen Daseinsvorsorge** in strukturschwachen Regionen

-
- ¹ Allgemein: bundesweit haben 2019 77,1 % der Haushalte einen Kraftwagen
 - Das sind im Schnitt 567 Kfz je 1.000 Einwohner.

ausgebaut werden. Dezentrale oder gar digitale Angebote von Behörden und öffentlichen Einrichtungen vermeiden längere Pendelstrecken. Werden Verkehrswende und Regionalplanung zusammengedacht, so könnten regionale Infrastrukturzentren geschaffen werden, die - eine gute Anbindung an den ÖPNV vorausgesetzt - Knotenpunkt für die soziale Daseinsvorsorge aber auch die lokale Wirtschaft sind. Das spart nicht nur Emissionen, sondern ist auch ein Standortfaktor für Familien, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen.

Gleichzeitig können wir uns wohl kaum der Realität darüber verschließen, dass ein angemessener und barrierefreier ÖPNV in ländlichen Räumen „noch etwas Zeit“ und vor allem finanzielle Mittel braucht. Bund, Länder und Kommunen müssen hier gemeinsam an einem Strang ziehen. Sonst wird der PKW noch eine ganze Weile das Verkehrsmittel Nummer eins im ländlichen Raum bleiben.

Als Sozialverband liegt uns eine Personengruppe sehr am Herzen, die bei Diskussionen um Mobilität und Sozialverträglichkeit dringend mitgedacht werden muss und das sind die mobilitätseingeschränkten Personen und ganz besonders **Menschen mit Behinderungen**.

In Deutschland leben 7,6 Millionen schwerbehinderte Menschen. Das sind immerhin fast 10 % der Bevölkerung. Wenn wir über umweltfreundliche Verkehrsmittel für alle sprechen, dann muss Barrierefreiheit eines der zentralen Kriterien sein. Es kann nicht angehen, dass Bahnreisen Tage im Voraus angemeldet werden müssen oder Haltstellen wegen fehlender Rampen schlichtweg nicht angefahren werden. Personenbeförderung ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Damit muss sie neben wirtschaftlichen auch sozialen und ökologischen Anforderungen gerecht werden.

Konsequente Barrierefreiheit bedeutet aber auch, dass nicht noch neue Barrieren geschaffen werden, weil z.B. lautlose E-Fahrzeuge von sehgeschädigten Menschen, Kindern oder Älteren kaum noch wahrgenommen werden.

Wir werben dafür, Barrierefreiheit für alle Behinderungsgruppen (taubblinde, lernbehinderte oder psychisch beeinträchtigte Menschen) mitzudenken und dies nicht nur auf Rollifahrer zu begrenzen.

Letztendlich muss es bei der Verkehrswende auch darum gehen, über den Tellerrand hinauszuschauen.

Wie bereits zu Beginn erwähnt, sind Einkommen und umweltschädliches Verhalten eng miteinander verknüpft. Wer mehr verdient, lebt meist umweltschädlicher. Umgekehrt sparen einkommensschwache Haushalte aber nicht bewusst Emissionen ein, sondern haben aufgrund geringer finanzieller Mittel gewissermaßen weniger Möglichkeiten, mit ihrem Verhalten viel CO² auszustoßen. Langfristig müssen Steuerungsinstrumente zur CO₂-Senkung deshalb vor allem mit der Schaffung von klimafreundlicher Verkehrsinfrastruktur sowie von Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung verknüpft werden, weil andernfalls Armutsbekämpfung und der Anstieg von CO₂-schädlichem Individualverkehr paradoxerweise Hand in Hand zu gehen drohen.

Lassen Sie mich zentrale Standpunkte noch einmal zusammenfassen:

- Das Gutachten hat klar aufgezeigt: Von den derzeitigen Förderinstrumente profitieren vor allem einkommensstärkere Haushalte. Es findet sozusagen eine Umverteilung von unten nach oben statt.

- Klimaschutz darf kein „Elitenprojekt“ sein und ein umweltbewusstes Leben "kein Luxus". Wir vom SoVD machen uns für ein Mobilitätskonzept stark, das allen Menschen gleichermaßen zugänglich ist und zwar bezahlbar, verlässlich und barrierefrei!
- Wichtig ist, den ohnehin besonders belasteten Gruppen Ängste vor weiteren „finanziellen Härten“ zu nehmen und die Schere zwischen arm und reich durch Klimaschutzmaßnahmen nicht weiter zu vergrößern. Einkommensstarke Gruppe sollten auch als Verursachende stärker zur Finanzierung einer sozialen und ökologisch gerechten Mobilitätswende herangezogen werden.
- Und wir brauchen einen nachhaltigen und barrierefreien ÖPNV als Teil einer funktionalen lokalen Infrastruktur, ergänzt durch eine solide soziale Daseinsvorsorge, um notwendige Wege so kurz wie möglich zu halten.

Wir vom SoVD fordern eine Verkehrswende, die ökologische Wirksamkeit mit sozialem Ausgleich verbindet und besondere Bedarfslagen sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen und strukturschwacher Regionen berücksichtigt.

Vielen Dank.

Mögliche Rückfragen:

Rückverteilung:

Eine vollständige Aufkommensneutralität über Rückverteilung (z.B. Energiegeld B90/Grüne oder Öko-Bonus) halten wir für wenig sinnvoll.
Besser: Investitionen in Infrastruktur.

Trifft eine Erhöhung der Dieselsteuer Haushalte mit niedrigem Einkommen vergleichsweise wenig?