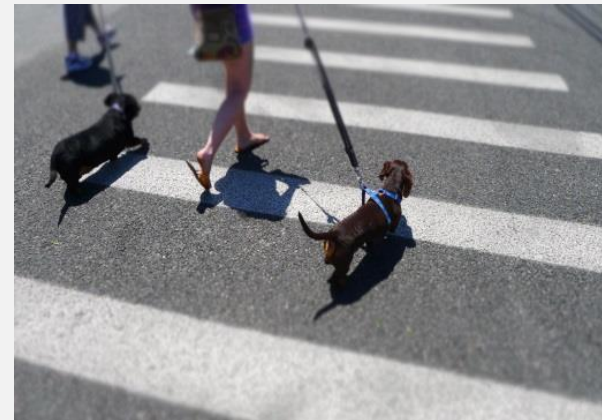


Verkehrswende sozial gerecht gestalten

03.05.2022

Angelika RAUCH





Mobilität ist Freiheit, soziale Teilhabe, Überwindung von Distanzen.

Das eigene Auto bietet Unabhängigkeit, Sicherheit und Bequemlichkeit.

Aber es hat massive negative Auswirkungen auf unser Klima, auf die Verteilung des öffentlichen Raums, auf die Lebensqualität anderer, die sich zudem vielleicht selbst gar kein Auto leisten können.



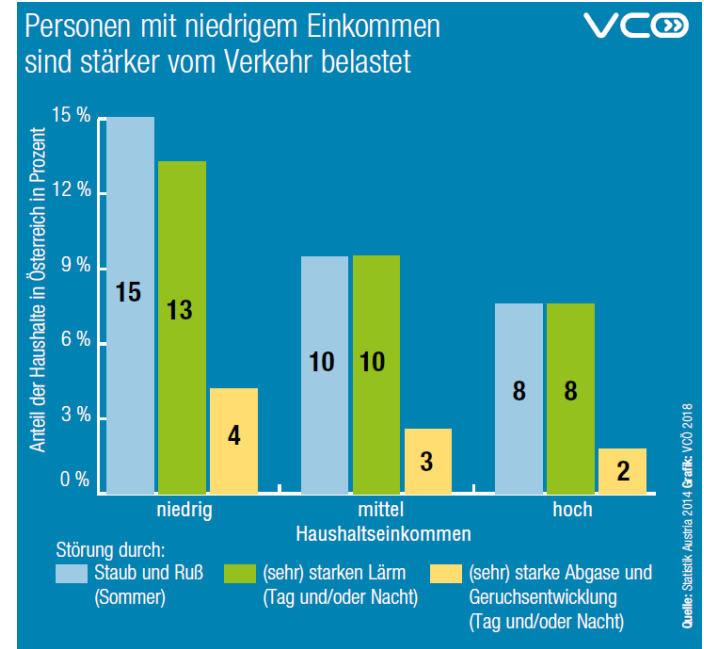
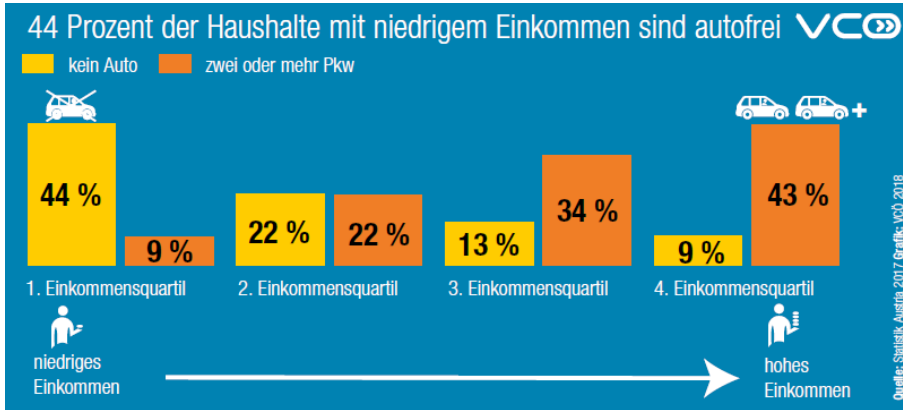
Wem gehört der öffentliche Raum?
Wie wollen wir in Zukunft mobil sein?



Verkehrssystem dringend reformbedürftig – Verkehrswende als Chance

Verursachende und Leidtragende der negativen Effekte

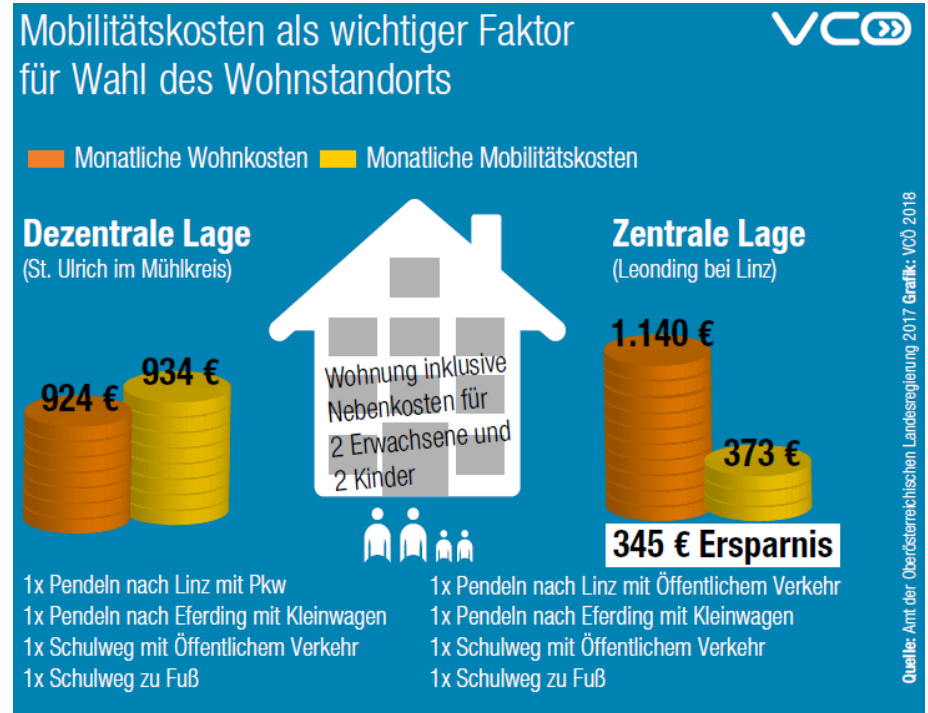
- › Verkehrsmittelwahl ist auch eine Frage der Leistbarkeit
- › Personen, welche durch ihr Mobilitätsverhalten negative Effekte (Gesundheits- und Umweltschäden) verursachen, sind meist weniger von diesen betroffen (Privat und Dienstauto)



VCO-Factsheet, 2018-02: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2018-02-mobilitaetsarmut-nachhaltig-verringern>

Mobilität und Kosten

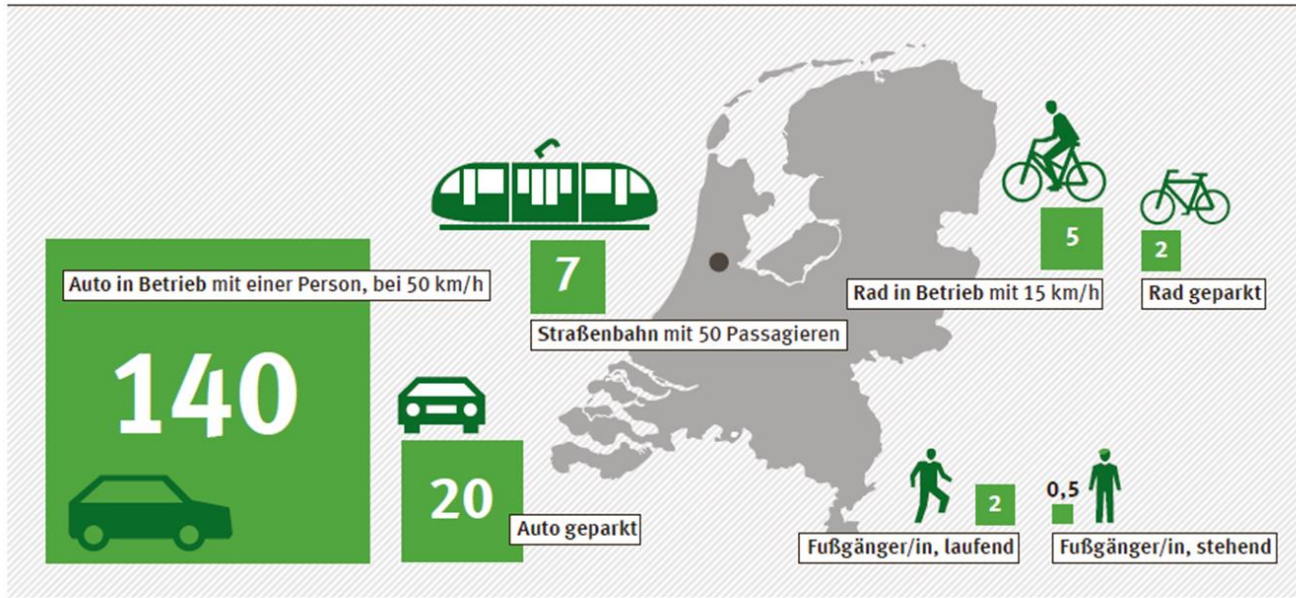
- › Kosten für Mobilität werden bei der Wahl des Wohnstandortes meist nicht (ausreichend) berücksichtigt
- › Einkommensstärkere Haushalte profitieren deutlich stärker von Pendlerpauschale und steuerlichen Vergünstigungen → Förderung von auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Strukturen



VCÖ-Factsheet, 2018-02: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2018-02-mobilitaetsarmut-nachhaltig-verringern>

Mobilität und Platzbedarf

Beispiel Amsterdam: Platzbedarf von Verkehrsmitteln



Quelle: Umweltbundesamt nach Mobilitätsatlas 2019/Stadt Amsterdam



Ökologisch und sozial verträglich

Unser Verkehrssystem ist ungerecht, lange schon. Das Aufbrechen des bestehenden Systems, der Wandel bietet eine Chance, die Chance auf ein ökologisch und sozial verträgliches Verkehrssystem.

Um einer sozial gerechten Mobilität näher zu kommen, müssen wir **Menschen mit ihren vielfältigen und unterschiedlichen Anforderungen** und Möglichkeiten wahrnehmen und gezielt Mobilitätsangebote für sie schaffen.

Unterschiedliche Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse

Frauen zeigen ein anderes Mobilitätsverhalten als Männer durch:

- › Rollenzuschreibungen und damit verbundene Tätigkeitsverteilung → insbesondere Care-Arbeit
- › entsprechende Arbeitsverhältnisse → vermehrt Teilzeitarbeit
- › vielfältigere Wegezwecke mit längeren Wegeketten aber kürzeren Distanzen
- › höheres Sicherheitsbedürfnis

Somit ergeben sich jedoch auch anderer Anforderungen an Verkehrsmittel und Infrastruktur.

Die Mobilität von Frauen ist vielfältiger



VCÖ-Magazin, 2022-01: <https://vcoe.at/publikationen/magazin/detail/vcoe-magazin-2022-02-die-mobilitaet-von-frauen-ist-vielfaeltiger>

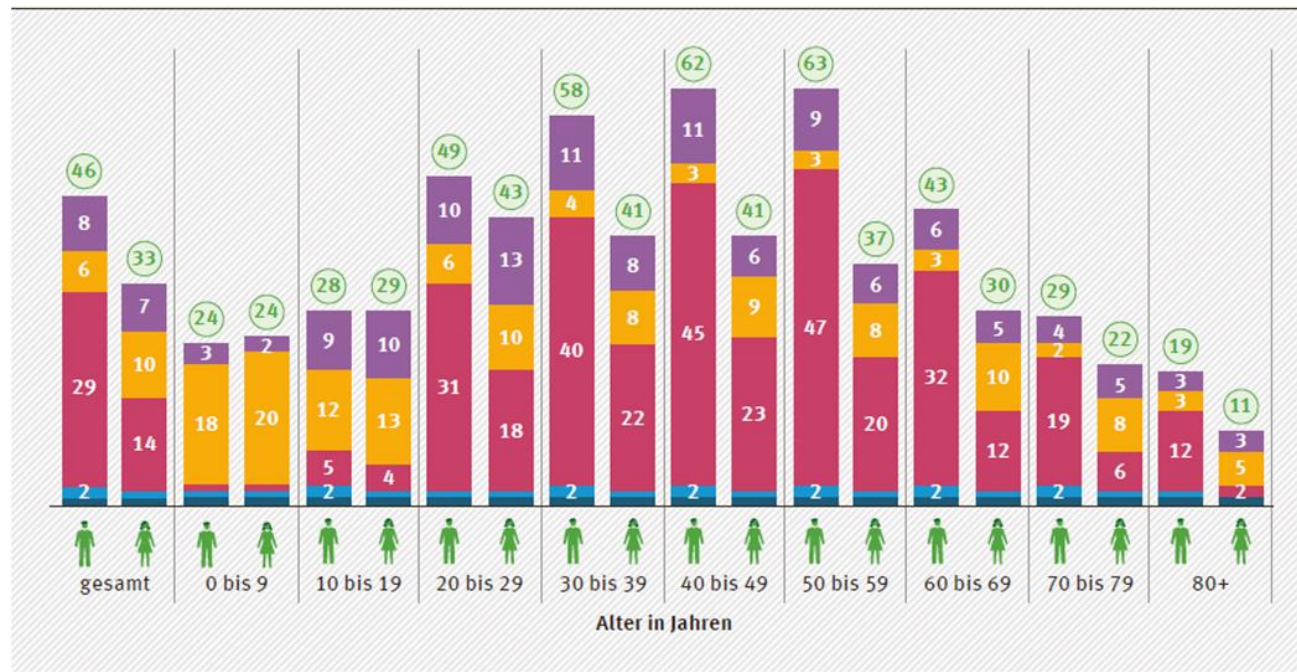


Unterschiedliche Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse

Auch alte Menschen zeigen ein anderes Mobilitätsverhalten als junge Menschen:

- › regelmäßige Erreichbarkeit wichtiger als Geschwindigkeit ein Ziel zu erreichen
- › überschaubare Einfachheit besser als eine zu komplexe Vielfalt
- › Gleichmäßigkeit und Handlungssicherheit wichtiger als schnelle Wechsel und Vielzahl an Angeboten

Tagesstrecke nach Verkehrsmittel, Alter und Geschlecht



Zu Fuß



Fahrrad



MIV-Fahrer



MIV-Mitfahrer



ÖV

46

Tagesstrecke in km

Unterschiedliche Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse

- › Leistbarkeit, Zugänglichkeit und Sicherheit von Mobilitätsangeboten
- › Stadt/Land
 - › Abhängigkeit vom Pkw vor allem in ländlichen Gebieten → betroffen sind insbesondere Kinder, Jugendliche und ältere Personen, sie sind auf Mitfahrmöglichkeiten angewiesen → erhöhter Zeit- und Kostenaufwand für Betreuende
- › Jugendliche
 - › Unabhängigkeit
- › Mobilitätseingeschränkte Personen
 - › Barrierefreiheit von Angeboten
- › u.s.w.




Nicht nur ein Problem bestehender Strukturen

- › Planung und Innovationen
- › Bsp: Sharing-Konzepte → beachten nicht Anforderungen aller Personen → fehlende Berücksichtigung von Care-Arbeit (Kindersitze, Gepäckmitnahme, etc.), Tarifmodelle
- › 60% der Sharing-Nutzenden sind männlich (MiD)
- › MaaS Systeme, Digitalisierung → Tickets am Schalter teurer/online



Was bedeutet eine sozial gerechte Verkehrswende?



„Die Mobilitätswende setzt voraus, dass wir Angebote und Systeme schaffen, die der Vielfalt der Menschen gerecht werden und klimagerecht funktionieren.“

- Bersch/Osswald, 2021: 9

Sozial gerechte Verkehrswende


Es braucht eine **gender- und sozialgerechte Perspektive in Planung und Umsetzung** und die Beachtung der vielfältigen Bedürfnisse der entsprechenden Personengruppen.

- › Priorisierung ökologisch verträglicher Verkehrsmodi (NMIV, ÖV) → sind auch sozial inklusiv(er)
- › Ausrichtung auf vielfältige Lebensstile, Wegezwecke und -ketten (Care-Arbeit, Teilzeit, etc.) von Mobilitätsangeboten bei Tarifgestaltungen
- › gerechte Kostenverteilung
- › Abbau umweltschädlicher Subventionen (Dienstwagenprivileg, Pendlerpauschale, Diesel, etc.)
- › Wegfall der Stellplatzverpflichtung bei Neu- und Zubauten bzw. Abschaffung der Ausgleichsabgabe
Verpflichtung Balkon statt Verpflichtung Parkplatz?



Vielfältige Mobilität

- › gerechte Verteilung des öffentlichen Raums (Gehsteigbreiten, Radwege, etc.)
- › barrierefreie Planung und Gestaltung für nicht-technikaffine Menschen, Menschen mit Lernschwächen, Menschen mit Sehschwächen → Apps, MaaS-Systeme, Ticket online kaufen (Ticket am Schalter teurer)
- › Stärkung des Fuß- und Radverkehrs bzw. der Stadt und Region der kurzen Wege
- › u.v.m.



Welche Mobilität benötigen Menschen in ihrer Vielfalt: am Land, in der Stadt, mit Familie, mit Teilzeitjob, mit Versorgungsaufgaben, mit wenig Geld oder viel Geld, mit Beschränkungen geistig oder körperlich, mit technischem Know-How oder ohne, mit fehlenden Sprachkenntnissen oder Lernschwächen u.v.m.?

Erst wenn wir uns das alles bewusst machen und die **Anforderungen aller Menschen an ihre Mobilität als gleichwertig und gleich wichtig betrachten**, werden Mobilitätsangebote und -dienstleistungen, Infrastrukturmaßnahmen, Förderungen und Privilegien, Aufteilungen des öffentlichen Raums ökologisch und sozial gerecht werden können.

Die Verkehrswende ist eine Chance dazu!

Quellen

Bersch, Ann-Kathrin; Osswald, Lena (2021): An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität – Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?, IVP-Discussion Paper, No. 2021 (3), Technische Universität Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, Berlin. <https://www.econstor.eu/handle/10419/237665>, Zugriff am: 08.04.2022

Umweltbundesamt, Fachgebiet 2.1 Umwelt und Verkehr (2020-08): Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf, Zugriff am: 08.04.2022

Gerecht mobil - LIFE e.V. (2021): Gendergerechte Mobilität im ländlichen Raum: <https://gerecht-mobil.de/gendergerechte-mobilitaet-im-laendlichen-raum/>, Zugriff am: 08.04.2022

Gerecht mobil - LIFE e.V. (2021): Was braucht es für eine gendergerechte Mobilität?: <https://gerecht-mobil.de/was-braucht-es-fuer-eine-gendergerechte-mobilitaet/>, Zugriff am: 08.04.2022

VCÖ-Factsheet (2018-02): Mobilitätsarmut nachhaltig verringern: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-factsheet-2018-02-mobilitaetsarmut-nachhaltig-verringern>, Zugriff am: 08.04.2022

VCÖ-Magazin (2022-01): Die Mobilität von Frauen ist vielfältiger: <https://vcoe.at/publikationen/magazin/detail/vcoe-magazin-2022-02-die-mobilitaet-von-frauen-ist-vielfaeltiger>, Zugriff am: 08.04.2022

Women in Mobility (2021): Female Mobility: <https://www.womeninmobility.org/femalemobility>, Zugriff am: 08.04.2022

Verkehrswende für ALLE So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität, Positionspapier UBA, 2020 Dessau_Rosslau



Kontakt

DI Angelika RAUCH

a.rauch@tbwresearch.org

+43 699 17130717

tbw research GesmbH

Grünbergstraße 15, Stiege 1 | 1120 Wien



Damen Logistik Club

