

Verkehrsmymthen



Stabsstelle Strategie,
Innovation und
digitale Entwicklung
Marktforschung, Oktober 2023

Inhalt

01	Einleitung: Verkehrsmymthen im Alltag	3
02	Acht Verkehrsmymthen	5
I.	„Mehr Straßen führen zu mehr Fließverkehr & Entlastung.“	5
II.	„Geteilter Lärm ist halber Lärm.“	11
III.	„Elektromobilität schafft die Verkehrswende.“	13
IV.	„Das Auto ist für alle da.“	19
V.	„Die Verkehrswende ist nichts für den ländlichen Raum.“	23
VI.	„Die Finanzierung des ÖV ist zu teuer.“	25
VII.	„Die Deutschen legen immer mehr Wege zurück.“	29
VIII.	„Weniger Parkplätze führen zu Umsatzverlusten im Einzelhandel.“	33
	Quellenverzeichnis	36

01 Einleitung: Verkehrsmythen im Alltag

Der moderne Verkehr manifestiert sich als ein facettenreiches Zusammenspiel aus technologischem Fortschritt, individueller Mobilität und der Bewältigung eines sich stetig ausweitenden Spektrums und Umfangs an Transportaufgaben. Doch mit dem Verkehrswesen gehen auch zahlreiche Mythen und Fehlinformationen einher, die unseren Alltag und unsere Vorstellungen vom Straßen- und Schienenverkehr prägen. Sei es die Annahme, dass Elektrofahrzeuge per se umweltfreundlich sind oder das weit verbreitete Vorurteil, dass Frauen im Kontrast zu Männern eine schlechtere Fahrfähigkeit aufweisen, Verkehrsmythen haben die bemerkenswerte Eigenschaft, sich hartnäckig in unserem kollektiven Bewusstsein zu halten. Im Falle der Aussage, Frauen seien die schlechteren Autofahrer ist noch schnell belegt, dass dies offensichtlich falsch und im besten Falle ein unhaltbares Vorurteil ist, das sich auf persönliche Meinungen und individuelle Beobachtungen stützt. Inzwischen ist wohlbekannt, dass Männer die meisten Unfallstatistiken anführen und eher

dazu neigen, gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen zu verstoßen (VGL STATISTISCHES BUNDESAMT 2022). Es gibt aber auch jene Mythen, die man zunächst nicht als solche vermutet. Rund um den Straßen- und Schienenverkehr in Deutschland, besonders im Hinblick auf die großen aktuellen Themen unserer Zeit wie dem Klimawandel, der Verkehrswende und dem damit geforderten Paradigmenwechsel im Verkehrssektor, haben sich starke Fronten gebildet. Es wird debattiert, wie der Verkehr von morgen auszusehen hat und dabei werden teilweise Fakten herangezogen, die bei näherer Analyse lediglich als emotional verankerte Wahrnehmungen enttarnt werden und in viel geringerem Maße mit der Realität konvergieren, als gemeinhin angenommen wird. Besonders, wenn es um Restriktionen im Bereich des Individualverkehrs geht, klingeln bei manch einem die Alarmglocken. Ein prominentes Beispiel: „Die Finanzierung des ÖV ist zu teuer.“ Der NWL hat sich diesen und einige andere Mythen rund um den Verkehr näher angeschaut, die Fakten zusammengetragen und Lösungsansätze skizziert für Probleme, die mit vielen Verkehrsmythen einhergehen.

02 Acht Verkehrsmythen

I. „Mehr Straßen führen zu mehr Fließverkehr & Entlastung.“

Es wird oft angenommen, dass vermehrte Investitionen in ein bestimmtes Verkehrsmittel – insbesondere in den Straßenverkehr – die Situation für eben dieses nachhaltig verbessern. Der Verkehr werde leistungsfähiger und die Reisezeiten kürzer. Die Verkehrsplanung in Deutschland hat seit der Nachkriegszeit einen signifikanten Schwerpunkt auf das Auto und den Individualverkehr gelegt. Der Fließverkehr des PKW hat in der Berücksichtigung unserer Planungsbehörden zumeist oberste Priorität. Denn Stau wolle niemand und schade letztlich nicht nur der Wirtschaft, sondern belaste auch die Nerven. Die bevorzugte Förderung eines bestimmten Verkehrsmittels führt jedoch stets zu Verschiebungen in der Nutzung. Mehr Geld für den Straßenbau bedeutet, dass nach kurzfristiger Entlastung mehr Menschen das System nutzen und die Leistungsfähigkeit erneut krankt (VGL. SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN 2005).



ABB. 1: ONE MORE LANE (VGL TWITTER 2022)

Der Verkehr auf der Straße wird gezielt induziert. Somit führen mehr Straßen nicht zur erhofften Entlastung und zum anvisierten Fließverkehr. Besonders deutlich wird dies in Megacities und Metropolen (VGL. ABB. 1). Der Katy Freeway in Texas, USA, gilt als breiteste Autobahn der Welt. Der Ausbau zu

seinen nun 26 Spuren sei nötig geworden, um den Pendlerströmen gerecht und dem Stauaufkommen Herr zu werden. Und tatsächlich berichtete das texanische Verkehrsministerium anfänglich, das Problem sei gelöst worden (VGL UMWELTBUNDESAMT 2009).

Der Ausbau liegt inzwischen knapp 15 Jahre zurück und entsprechend der Gesetzmäßigkeit des induzierten Verkehrs (oder im Englischen *induced demand*), ist eine langfristige Entlastung nicht nur ausgeblieben, sondern die Überlastung hat weiter zugenommen. Oftmals führt dies dazu, dass in der Folge weitere Kapazitäten geschaffen werden. Bereits in den 60er Jahren wurde auf die Korrelation von Verkehrsangebot und -nachfrage verwiesen (VGL BUSINESS INSIDER 2023). Die Transformative Urban Mobility Initiative betrachtet dies heutzutage auch als Teufelskreis von Vorhersage und Angebot (VGL ABB. 2). Im Netz kursieren inzwischen zahlreiche Memes zu diesem verkehrspolitischen Handeln (VGL ABB. 1). Der ironisch gemeinte Tenor ist, dass man ja einfach immer weitere Straßen hinzubauen könne, um der

Nachfrage gerecht zu werden, ganz nach dem Grundsatz:

One more lane should fix it.

Insgesamt lässt sich somit feststellen, dass der Bau immer weiterer Straßen die Verkehrssituation nicht verbessern wird, insbesondere nicht im Sinne klimapolitischer Ziele. Das BMDV agiert jedoch nach ähnlichen Denkmustern dieses Mythos. So wird der Bundesverkehrswegeplan primär auf Basis bestehender Trends einfach fortgeschrieben. Der VCD stellt hierzu fest: „Die Orientierung an einer verkehrsträgerübergreifenden, bundesweiten Mobilitätsstrategie fehlt komplett“ (VGL VCD 2023A). Etliche Verbände (u.a. BUND, Deutsche Umwelthilfe, Greenpeace, VCD) kritisieren daher sowohl den bestehenden als auch den avisierten neuen Bundesverkehrswegeplan und fordern einen Neustart in der Verkehrsplanung des Bundes (bspw. Einhaltung Bundesklimaschutzgesetz, neues Bundesmobilitätsgesetz, ...) (VGL DEUTSCHER NATURSCHUTZRING 2021).

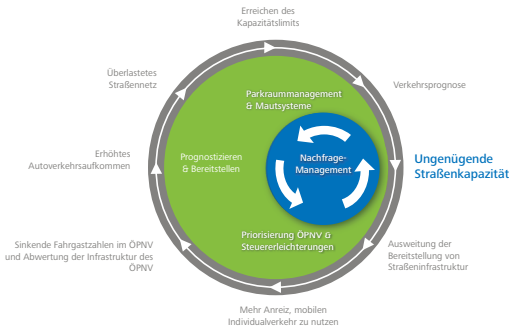


ABB. 2: TEUFELSKREIS VON VORHERSAGE UND ANGEBOT (VGL. TUMI 2023, EIGENE DARSTELLUNG)

Die aktuelle Verkehrsplanung des Bundes benötigt einen Paradigmenwechsel, der nicht nur engstirnig das Verkehrsaufkommen betrachtet. Das Mobilitätsverhalten ist ein komplexes Phänomen aus Biographien, Lebensstilen und Bedürfnissen. Die Wahl des Verkehrsmittels orientiert sich an kontextuellen, individuellen, und psychologischen Faktoren sowie einer Habitualisierung („Macht der Gewohnheit“) (VGL HENSHER & REYES 2000, STOVER & MCCORMACK 2012).

II. „Geteilter Lärm ist halber Lärm.“

Eine weitere und zunächst schlüssig erscheinende Annahme ist, dass wenn man den Autoverkehr auf mehrere Straßen verteilt, nicht nur der Verkehr besser fließt, sondern sich auch die Lärmbelastungen weitaus gerechter verteilen. Die Einwirkung von Lärmemissionen auf Körper und Psyche ist ein entscheidender Faktor in der Verkehrsplanung und dessen Auswirkungen sollten besonders bei einer Dauerbelastung nicht unterschätzt werden (VGL BAFU 2019). Und es mag stimmen, dass bei einer Dezentralisierung des Verkehrs dessen Lärm gerechter verteilt wird. Teilt man aber eine beliebige Belastung auf, indem man zum Beispiel statt einer Straße mit 10.000 Fahrzeugen zwei Straßen mit je 5.000 Fahrzeugen belegt, so entsteht in der Summe deutlich mehr Lärm. Ziel ist daher nicht die möglichst gleichmäßige Verteilung des Verkehrs, sondern in der Regel die Bündelung von Verkehrsströmen (VGL UMWELTBUNDESAMT 2009).

Wenn nun aber die Bündelung des Autoverkehrs einzelne Straßen überlastet,

dessen Ausbau nur eine kurzzeitige Entlastung bietet und eine Verteilung die Lebensqualität beeinträchtigt, stellt sich die Frage, welcher Ansatz eine Lösung bietet. Diese findet sich nur in einer gezielten finanziellen Förderung anderer umweltgerechter Verkehrsmittel, also einem entsprechenden Infrastrukturausbau für die Schiene, den Bus, das Fahrrad und vor allem auch für Fußgänger. So wird der Straßenverkehr intensiver und nachhaltiger entlastet als durch die ausschließliche finanzielle Förderung nur eines Verkehrsmittels. Nebenbei wird durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes auch der Lärm reduziert. „Die beste Mobilität aus Sicht des Lärmschutzes ist die, die gar keinen Lärm erzeugt. Das gilt zum Beispiel für das Zufußgehen oder Fahrradfahren. Auch wer öffentliche Verkehrsmittel nutzt, leistet einen Beitrag zum Lärmschutz. Busse, Straßenbahnen und Züge sind zwar nicht unbedingt leise. Würde aber jeder stattdessen individuell mit dem Auto unterwegs sein, wäre die Summe des Lärms sehr viel höher“ (VGL MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN 2023).

III. „Elektromobilität schafft die Verkehrswende.“

Mit der in den letzten Jahren stark gewachsenen E-Mobilität könnten in Zukunft viele aktuelle Probleme gelöst werden. Die oben genannten Lärmemissionen würden sich beispielsweise bei niedrigen Geschwindigkeiten weitestgehend erübrigen, sobald keine Verbrennermotoren mehr auf den Straßen zu hören sind. Zudem werden die lokalen CO₂-Emissionen des „Endproduktes E-Auto“ zukünftig vermieden.

Neben diesen positiven Entwicklungen ist es jedoch so, dass die aktuelle Automobilität nicht nur auf der Verbrennung von Erdöl basiert, sondern auch auf dem Abbau und der Weiterverarbeitung zahlreicher Rohstoffe.

Dabei gilt es zu bedenken, dass die Produktion von (E)-Autos ständig zunimmt und sehr energieintensiv ist. Wie das Statistische Bundesamt (Destatis) auf Basis von Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) sowie eigener Berechnungen mitteilt, kamen im Jahr 2022 auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 583 Personenkraftwagen – ein Rekordwert (VGL. KRAFTFAHRT-

BUNDESAMT 2023). Auch im Verbandsgebiet des NWL ist diese Tendenz seit Jahren deutlich erkennbar (VGL BERICHT „MOBILITÄT & KLIMA“ ZUR AUTODICHTE IM NWL). In den letzten zehn Jahren (2013 bis 2023) ist die Autodichte (Anzahl der zugelassenen Pkw pro 1.000 Einwohner) in jedem Kreis und in jeder kreisfreien Stadt des NWL gestiegen – durchschnittlich um circa elf Prozent (VGL IT.NRW 2023).

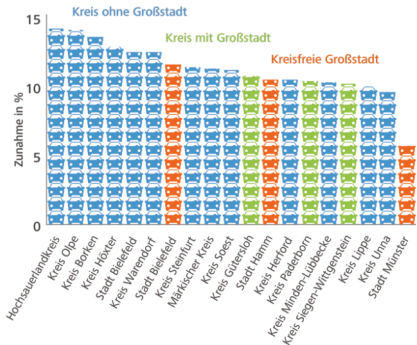


ABB. 3: ENTWICKLUNG DER AUTODICHTE ZWISCHEN 2013 UND 2023 DER KREISE UND KREISFREIE STÄDTE IM NWL (VGL IT.NRW 2023, EIGENE DARSTELLUNG)

„In jedem Pkw stecken zum Beispiel mehrere Hundert Kilogramm Aluminium und Stahl. Diese beiden Metalle machen den mit Abstand größten Anteil des Volumens an den so genannten Konstruktionswerkstoffen aus. Ihre Herstellung aus den Erzen Eisen und Bauxit ist äußerst energieintensiv. So hat die weltweite Stahlproduktion von 1900 bis 2015 schätzungsweise neun Prozent aller globalen Treibhausgasemissionen in diesem Zeitraum verursacht. Der Aluminiumsektor ist für rund zwei Prozent aller Treibhausgasemissionen verantwortlich. Entsprechend verursachen die beiden Metalle auch einen erheblichen Anteil der CO₂-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette eines Autos, nämlich ca. 60 Prozent“.

(VGL. GRONEWALD 2021)

Insbesondere vor dem Hintergrund der immer größer und schwerer werdenden Autos in Europa (VGL. AUTOMOBIL INDUSTRIE 2023) gilt es also zu bedenken, dass bereits die Produktion von E-Autos viele Probleme verursacht. Die Nachfrage nach den Rohstoffen Lithium, Kobalt, Graphit und Nickel ist deutlich gestiegen (VGL. GRONEWEG 2021). Vor allem die verbauten Lithium-Ionen Batterien verursachen starke Umweltbelastungen (VGL. SCHMIDT 2023). Zudem löst die E-Mobilität nicht das Problem der Flächennutzung. Die Versiegelung von Flächen nimmt in Deutschland seit Jahrzehnten konstant zu (VGL. UMWELTBUNDESAMT 2023A). Aufgrund der zunehmenden Anzahl von Autos, die gleichzeitig auch noch immer größer werden, bedarf es auch immer mehr und immer größere Parkplätze (VGL. FGSV 2023). Dies führt insbesondere in Großstädten zu massiven Problemen und Konflikten, um einer nachhaltigeren Stadt- und Verkehrsplanung gerecht zu werden (VGL. VCD 2023B). Daher sollten neben einer Elektrifizierung im Verkehrssektor vor allem Mobilitätsformen gefördert werden, die nicht den motorisierten

Individualverkehr stärken. Denn Verkehrswende bedeutet nicht nur Energiewende im Verkehr (VGL. ABB. 4), sondern auch die Mobilitätswende einzuleiten (bspw. Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Infrastruktur für vernetzte Mobilität, Nutzung von Sharing-Angeboten statt Privatbesitz, Reduzierung des ruhenden Verkehrs und multimodales Verkehrsverhalten, VGL. AGORA VERKEHRSWENDE 2023). Nichtsdestotrotz ist der technologische Fortschritt durch die Elektrifizierung ein entscheidender Baustein, um die Verkehrswende einzuleiten. Sofern der Strombedarf von E-Autos über erneuerbare Energien organisiert wird, sind diese ökologisch deutlich sinnvoller als Autos mit Verbrennermotoren (VGL. AGORA VERKEHRSWENDE 2019).

Verkehrswende

Die Verkehrswende stellt die Klimaneutralität
des Verkehrs bis zum Jahr 2050 sicher.



Mobilitätswende

Die Mobilitätswende sorgt für die Senkung
des Endenergieverbrauchs
ohne Einschränkung der Mobilität

Energiewende im Verkehr

Die Energiewende im Verkehr sorgt für die Deckung
des verbleibenden Endenergiebedarfs
mit klimaneutraler Antriebsenergie

**ABB. 4: GEOMETRIE DER VERKEHRSWENDE
(VGL. AGORA VERKEHRSWENDE 2017, EIGENE DARSTELLUNG)**

IV. „Das Auto ist für alle da.“

Nun gibt es nicht wenige Stimmen, die der Meinung sind, ein gezielterer Ausbau des ÖPNV werde kaum helfen, da die Menschen hierzulande ohnehin weiterhin primär ihr Auto nutzen. Deutschland ist Autoland und das entspricht auch dem Wunsch der Bevölkerung.

Hierbei wird allerdings ein entscheidender Faktor außer Acht gelassen. In Deutschland leben 84,4 Millionen Menschen (VGL. STATISTISCHES BUNDESAMT 2023), von denen zwar circa 58 Millionen einen Pkw-Führerschein haben (VGL. STATISTA 2023, STAND 2021), aber im Umkehrschluss verfügen auch fast ein Drittel der Bevölkerung über keine Fahrerlaubnis (inklusive Kindern).

Schaut man sich zudem die Statistiken für NRW an, so stellt man fest, dass 22 Prozent der Haushalte über gar kein Auto verfügen (VGL. INFAS 2019, ERGEBNIS AUS DER MID 2017, S. 35). Hierzu zählen neben Menschen ohne Führerschein auch jene, die sich kein Auto leisten können.

53 Prozent der Haushalte in Deutschland mit sehr niedrigem ökonomischen Status besitzen keinen Pkw (VGL INFAS ET AL 2019).

Insgesamt 7 Prozent der Gesamtbevölkerung haben gesundheitliche Beeinträchtigungen, die die Mobilität beeinflussen (VGL INFAS ET AL 2019, ERGEBNIS AUS DER MID 2017, S. 99). Insbesondere vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft in Westfalen-Lippe (VGL LANDESDATENBANK NRW 2021), werden sich die autoaffinen Generationen in zehn bis 25 Jahren zukünftig immer häufiger die Frage stellen: Wie kaufe ich ein? Wie komme ich zum Arzt? Die autogerechte Stadtplanung der vergangenen Jahrzehnte führt dazu, dass insbesondere in ländlichen Räumen eine Versorgung über Nahmobilität oftmals nicht mehr möglich ist. Mit dem Fokus auf der individuellen Motorisierung hat man die Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen konsequent abgebaut (VGL STEINFÜHRER 2020, S. 375-387). Aber genauso zählen Kinder und Jugendliche dazu, die bestenfalls nur indirekten Zugang durch Elterntaxen haben.

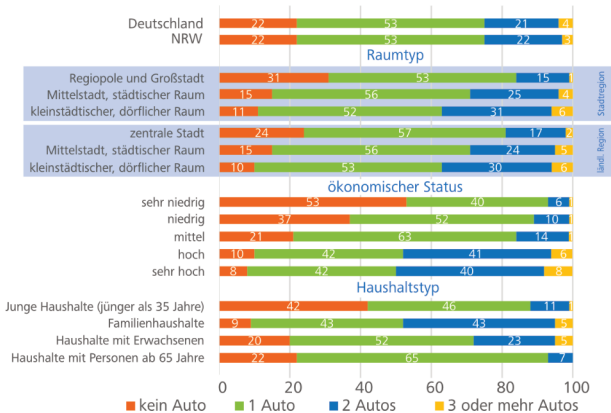


ABB. 5: PKW-BESITZ NACH RAUMTYP, BUNDESLAND, ÖKONOMISCHEM STATUS UND HAUSHALTSTYP (VGL. INFAS ET AL. 2018, EIGENE DARSTELLUNG)

All diese Personengruppen sind auf den ÖPNV angewiesen und abhängig von einer verlässlichen und sicheren öffentlichen Infrastruktur. Es ist wichtig, eine gerechte Mobilität für alle Menschen zu realisieren. Daher ist es von zentraler Bedeutung, mehr Investitionen in den Umweltverbund zu tätigen, um all diese Menschen ebenfalls in der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Die aktuelle Auffassung, dass die Straße dem Auto gehöre ist gewiss kein Mythos, sondern aktuell die Realität im öffentlichen Raum in Deutschland. Das deutsche Straßenverkehrsrecht orientiert sich vor allem an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs. Es bedarf einer umfassenden Reform, die *„die gleichberechtigten Mobilitätsinteressen aller Verkehrsteilnehmer sowie die Belastungen der Umwelt und des Klimas berücksichtigt“* (Prof. Dr. Rainer Heß, Fachanwalt für Verkehrsrecht).

V. „Die Verkehrswende ist nichts für den ländlichen Raum.“

In ländlichen Regionen ist der ÖV schlecht ausgebaut. Es mangelt an Angebot und Infrastruktur, und, sofern doch vorhanden, an Zuverlässigkeit und Qualität. Dies trifft leider für viele Regionen auch zu.

Nichtsdestotrotz gilt es zu berücksichtigen, dass circa 50 Prozent aller Autofahrten – sowohl in urbanen als auch in ländlichen Gebieten – kürzer als fünf Kilometer sind. 20 Prozent belaufen sich sogar auf weniger als zwei Kilometer (VGL INFAS ET AL 2018). Dies impliziert, dass im ländlichen Raum bereits jetzt viele Autofahrten vermieden werden können, wenn diese kurzen Strecken zu Fuß oder per Fahrrad zurückgelegt würden. Dies gilt insbesondere für den NWL, dessen Gebiet überwiegend ländlich und kleinstädtisch geprägt ist, was sich auch in der mit dem Auto gefahrenen Wegelänge bemerkbar macht. Diese liegt mit durchschnittlich fünf Kilometern deutlich unter dem bundesdeutschen Wert von sechs Kilometern (VGL INFAS ET AL 2020).

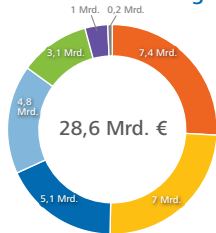
Die Konzeption der Verkehrswende erstreckt sich nicht ausschließlich auf die Ausdehnung des öffentlichen Verkehrsnetzes (dessen Fortentwicklung auf dem Land zweifelsohne vonnöten ist), sondern ebenso auf alle anderen Fortbewegungsmittel des Umweltverbundes – beispielsweise auch hinsichtlich der Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr. Natürlich bedarf es trotzdem einer Schaffung attraktiver Angebote des ÖVs in ländlichen Regionen, damit mehr Wege ohne Nutzung des Autos bewerkstelligt werden können. Neben einem gut ausgebauten ÖPNV bedarf es insbesondere einer Stärkung der vernetzten Mobilität. Noch gehören mit 57 Prozent mehr als die Hälfte der Einwohner NWL-Gebiets der Gruppe der monomodalen Autofahrer an (VGL INFAS ET AL 2020). Eine flächendeckende Verfügbarkeit von On-Demand-Verkehren, also der flexiblen Mobilität auf Nachfrage, böte beispielhaft eine Alternative zum Auto. Zusätzlich können technische Errungenschaften zukünftig helfen, um längere oder topographisch anspruchsvolle (bspw. im Teutoburger Wald oder im Sauerland) Wege mit Pedelecs oder E-Lastenrädern zurückzulegen.

VI. „Die Finanzierung des ÖV ist zu teuer.“

An diesem Punkt mag die Frage aufkommen, wie die Finanzierung dieser Maßnahmen überhaupt bewerkstelligt und ökonomisch verantwortet werden kann. Der Mythos, dass der ÖPNV die Kommunen übermäßig belastet und sich wirtschaftlich nicht lohne, hält sich seit geraumer Zeit. Es ist zutreffend, dass der Kostendeckungsgrad hierbei etwa 74 Prozent beträgt (VGL. VDV 2019). Infolgedessen müssen staatliche Stellen 26 Prozent der anfallenden Kosten subventionieren. Gleichwohl wird selten reflektiert, wie es um den Kostendeckungsgrad im Zusammenhang mit dem Autoverkehr bestellt ist. Dieser bewegt sich lediglich zwischen 21 und maximal 40 Prozent (VGL. VDV 2019). Relativ zum Autoverkehr ist der Zuschussbedarf der Kommunen für den ÖPNV also wesentlich geringer. Der MIV stellt somit stets ebenso eine Belastung für die Steuerzahler dar. Parallel dazu sind die Summen, die in den Straßenbau investiert werden, signifikant höher im Vergleich zum ÖPNV.

Demnach entfällt der Großteil der Verkehrskosten für die Kommunen auf den Automobilverkehr (VGL. ASSADOLLAH 2022).

Insgesamt fördert das Bundesministerium für Verkehr und Digitales etliche klimaschädliche Subventionen. Dazu zählen bspw. die Förderung von Regionalflughäfen, die Energiesteuerbefreiung von Kerosin, die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge, die Entfernungspauschale,



■ Steuererleichterung für Diesel ■ Pendlerpauschale ■ Pauschale Besteuerung privat genutzter Dienstwagen ■ Biokraftstoffe
■ Energiesteuerbefreiung für Kerosin ■ Mehrwertsteuerbefreiung für internat. Flüge ■ Energiesteuerbefreiung der Binnenschifffahrt

ABB. 6: UMWELTSCHÄDLICHE SUBVENTIONEN IM VERKEHRSEKTOR PRO JAHR (VGL. UMWELTBUNDESAMT 2017, EIGENE DARSTELLUNG)

das Dieselprivileg oder das Dienstwagenprivileg (VGL UMWELTBUNDESAMT 2023B). Allein das Dienstwagenprivileg wird jährlich mit circa 3,5 bis 5,5 Milliarden Euro subventioniert, während der Bund sich bspw. an der Finanzierung des Deutschlandtickets mit 1,5 Milliarden pro Jahr beteiligt (VGL FORUM ÖKOLOGISCH-SOZIALE MARKTWIRTSCHAFT 2023).

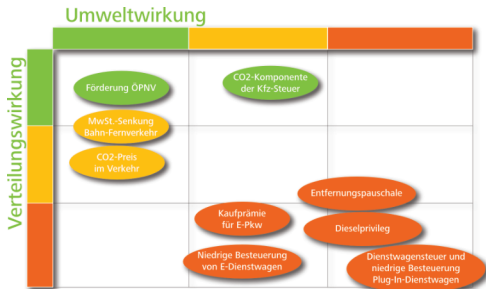


ABB. 7: VERTEILUNGS- UND UMWELTWIRKUNG VON KLIMASCHUTZINSTRUMENTEN IM VERKEHR (VGL ÖKOINSTITUT 2020, EIGENE DARSTELLUNG)

Insbesondere die einkommensstärksten Prozent der Bevölkerung profitieren von diesem Privileg. Aufgrund der steuerlichen Absetzbarkeit dieser Fahrzeuge handelt es sich indes um eine staatliche Subventionierung des Individualverkehrs, vorrangig privilegierterer Mitglieder der Gesellschaft (VGL UMWELTBUNDESAMT 2021). Der bei staatlichen Subventionen nachzuweisende Nutzen für die Gesamtbevölkerung dürfte bei der Finanzierung des Dienstwagenprivilegs äußerst fragwürdig sein. Die potenziellen Kosten für das Klima, die Luftqualität und letztlich die Gesundheit der Bevölkerung sind dabei noch unerwähnt.

VII. „Die Deutschen legen immer mehr Wege zurück.“

In sämtlichen verkehrspolitischen Debatten ist zu hören, dass das Mobilitätsbedürfnis der deutschen Bevölkerung zunehme. Als Ursachen werden hier bspw. eine postpandemische Reiselust oder die Flucht aus der teuren Stadt in das erschwingliche (Um-)Land genannt, welches zunehmende Pendelwege zur Arbeit und weiteren Aktivitäten nötig macht. Dazu müssen die Menschen fortwährend mehr Strecken zurücklegen. Um eine echte Alternative zum Auto zu bieten, wären bereits heute mehr Verbindungen, Gleise, Züge und Busse notwendig als tatsächlich realisierbar seien.

An dieser Stelle gilt es jedoch zu differenzieren. Denn es ist nicht richtig, dass das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung in sämtlichen Facetten zunimmt. Es muss zwischen der Häufigkeit von Wegen und der Distanz, die Menschen zurücklegen, unterschieden werden.

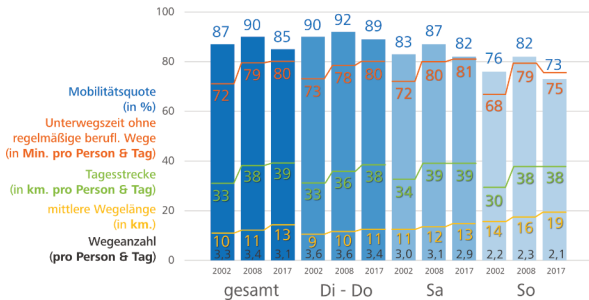


ABB. 8: MOBILITÄTSQUOTE, UNTERWEGSZEIT, TAGESSTRECKE, DURCHSCHNITTLICHE WEGELÄNGE UND WEGEANZAHL NACH WOCHENTAG (VGL FIS 2022, EIGENE DARSTELLUNG)

Tatsächlich legen Menschen heutzutage nicht mehr Wege zurück als noch vor einem Jahrzehnt, tendenziell sogar weniger. Die Wege werden im Durchschnitt jedoch deutlich länger (vgl. FIS 2022). Die Studie zur Mobilität in Deutschland 2017 stellte diesen Trend fest: „In Deutschland werden pro Tag

weniger Wege, aber mehr Kilometer zurückgelegt als 15 Jahre zuvor“ (VGL INFAS ET AL. 2019). In diesem Kontext ist zu davon auszugehen, dass die zunehmenden Distanzen nicht per se freiwillig zurückgelegt werden. Vielerorts mangelt es an entsprechender Infrastruktur für notwendige Erledigungen (Einkaufen, Arztbesuche, ...). Zudem ist Wohnraum in der Nähe des Arbeitsplatzes für viele Menschen nicht finanzierbar (VGL IMMOWELT 2022). Die größeren Distanzen der zurückgelegten Strecken betreffen vor allem den Berufsverkehr. Seit 1976 haben sich die mittleren Pendeldistanzen fast verdoppelt, von gut 8 auf 16 Kilometer (VGL AGORA VERKEHRSWENDE 2021). Knapp 20 Millionen Menschen arbeiteten 2020 nicht in der Gemeinde, in der sie wohnen – 30 Prozent mehr als im Jahr 2000 (VGL (AGORA VERKEHRSWENDE 2021).

Somit sollte der Ausbau für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht als isolierte Maßnahme im Kontext der Verkehrswende betrachtet werden. Es bedarf auch einer nachhaltigen Ausgestaltung der Stadt- und Raumplanung im

Allgemeinen. Künftig wird die Reduzierung der Wegelängen von entscheidender Bedeutung sein. Die Schaffung zentraler Infrastrukturen, die leicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, stellt daher einen wesentlichen Aspekt dar. Wenn es möglich ist, für Einkäufe in die Innenstadt zu laufen anstatt mit dem Auto zum Stadtrand fahren zu müssen, wäre dies nicht nur zeitsparend, sondern auch förderlich für das Klima und die eigene Gesundheit. Es gibt etliche Studien, die inzwischen belegen, dass eine „Stadt der kurzen Wege“ (VGL BECKMANN ET AL 2011) für mehr Lebensqualität sorgt, da soziale Teilhabe, Verkehrssicherheit und Entschleunigung gefördert werden (VGL BECKMANN ET AL 2011, S. 56-59).

VIII. „Weniger Parkplätze führen zu Umsatzverlusten im Einzelhandel.“

Im Zusammenhang mit dem Thema Shopping polarisiert ein Punkt besonders: das Thema Parkplätze. Insbesondere Vertreter des Einzelhandels äußern die Besorgnis, dass ein Mangel an Parkmöglichkeiten die Umsätze negativ beeinflussen und bei einer weiteren Reduzierung von Parkplätzen Kunden fernbleiben könnten.

An dieser Stelle kann jedoch beruhigt werden, denn das Gegenteil ist der Fall. Weniger Autoverkehr hat einen positiven Einfluss auf die Umsätze im Einzelhandel. Radfahrer und Fußgänger geben zwar pro Einkauf weniger aus als Autofahrer, erledigen jedoch ihre Einkäufe häufiger (VGL IASS 2021). Es gibt inzwischen sowohl im In- als auch im Ausland etliche empirische Befunde, die belegen, dass weniger Parkplätze für den Einzelhandel durchaus förderlich sind (VGL IASS 2021).

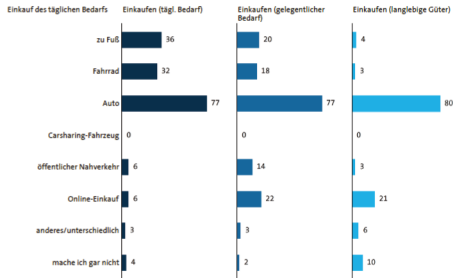


ABB. 9: ÜBLICHE VERKEHRSMITTELWAHL BEI EINKAUF- UND VERSORGUNGSWEGEN IM NWL (VGL. INFAS ET AL. 2020)

Langfristig ist es somit sowohl für den Einzelhandel als auch für die Aufenthaltsqualität der Innenstädte profitabler, Parkflächen umzuwandeln, beispielsweise in Grünanlagen oder Infrastruktur für Rad- und Fußverkehr. Viele Teile der Bevölkerung würden hier entgegenhalten, dass für den

wöchentlichen Einkauf oder den Besuch des Baumarkts die Nutzung des Autos alternativlos ist. Ein Koffer- oder Laderaum wird hier zumeist als unabdingbar angesehen. Tatsächlich nutzen etwa 77 Prozent der Befragten im Nahverkehrsverbund Westfalen-Lippe (NWL) das Auto für tägliche Einkäufe. Gleichzeitig geben aber auch 74 Prozent an, diese Einkäufe ebenfalls häufig per (Lasten-)Fahrrad, zu Fuß oder mittels des ÖPNV zu erledigen (VGL. INFAS ET AL. 2020). Entsprechend sollte eine Infrastruktur auch diese Verkehrsteilnehmer berücksichtigen oder gar fördern.

Den meisten Komfort wird für bestimmte Einkäufe sicherlich nach wie vor das Auto bieten. Jedoch muss es hierzu nicht im Privatbesitz vorhanden sein. Sharing-Angebote helfen, um das Auto als Gesellschaft effizienter zu nutzen. Gleichzeitig wird hierdurch der ineffiziente „ruhende Verkehr“ reduziert.

Quellenverzeichnis

- Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Agora Verkehrswende (2019): Klimabilanz von strombasierten Antrieben und Kraftstoffen. S. 39-44.
- Agora Verkehrswende (2021): Pendlerverkehr in Deutschland. Zahlen und Fakten zu den Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort. S. 2.
- Assadollah, S. (2022): Ökonomische Bewertung städtischer Verkehrssysteme. In: Der Nahverkehr, Ausgabe 6/2022.
- Automobil Industrie (2023): Europäische Autos werden größer und schwerer. <https://urlis.net/osvqwjhf> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)

- Beckmann, K. J., Gies, J., Thiemann-Linden, J. & Preuss, T. (2011): Leitkonzept - Stadt und Region der kurzen Wege. Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pd> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Bundesamt für Umwelt (BAFU) (2019): Auswirkungen des Verkehrslärms auf die Gesundheit. Berechnung von DALY für die Schweiz.
- Business insider (2023): Some of the widest highways in the US have more than 20 lanes – but widening them won't solve traffic congestion. <https://www.businessinsider.com/photos-americas-widest-highways-why-expanding-wont-help-traffic-2023-2> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Deutscher Naturschutzring (2021): Ein Stopp des Straßenneubaus und eine Neuausrichtung der Infrastruktur- und Mobilitätsplanung sind überfällig! https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/DNR_Forderungspapier_Neustart_Verkehrsplanung.pdf (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2023): Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs.
- Forschungs-Informationssystem (FIS) (2022): Wegehäufigkeit und Mobilitätsquote. <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/115769/?clsId0=276646&clsId1=276647&clsId2=276874&clsId3=0> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (2023): Das Dienstwagenprivileg. <https://www.wwf.de/fileadmin/fm-wwf/Publicationen-PDF/Klima/Subventionssteckbrief-Dienstwagenprivileg.pdf> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Gronewald, M. (2021): Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit. <https://power-shift.de/weniger-autos/> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Hensher, D. A. & Reyes, A. J. (2000): Trip chaining as a barrier to the propensity to use public transport. In: Transportation (2000), Ausgabe 27, S. 341-361.

- Heß, R. (2023): Zeitenwende im Straßenverkehrsrecht. Interview mit Rainer Heß bei Beck-aktuell. <https://rsw.beck.de/aktuell/daily/magazin/detail/zeitenwende-im-stra%C3%9Fenverkehrsrecht> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- IASS (2021): Local Business Perception vs. Mobility.
- Immowelt (2022): Entwicklung der Mietpreise für Wohnungen in den größten Städten in Deutschland von 2017 bis 2022. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/167163/umfrage/mietentwicklung-in-den-deutschen-grossstaedten/> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland – MiD (im Auftrag des BMVI). Ergebnisbericht.
- infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): Mobilität in Deutschland – MiD (im Auftrag des BMVI). Zeitreihenbericht. 2002 – 2008 – 2017.
- infas, DLR, IVT und infas 360 (2020): Mobilität in Deutschland – MiD. Regionalbericht NWL.

- IT.NRW (2023): Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugarten – kreisfreie Städte und Kreise – Stichtag. Statistik des Kraftfahrzeug- und Anhängerbestandes. <https://urlis.net/1oixvr34> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) (2023): Pressemitteilung Nr. 08/2023. Der Fahrzeugbestand am 01. Januar 2023.
- Landesdatenbank NRW (2021): Bevölkerungsvorausberechnung 2021-2050 nach Altersjahren und Geschlecht – kreisfreie Städte und Kreise – Stichtag.
- Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2023): Leise fahren. <https://www.umwelt.nrw.de/umwelt/umwelt-und-gesundheit/laerm/strassen-und-schienenverkehrslaerm/leise-fahren> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Öko-Institut (2021): Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Mobilität. https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/Verteilungswirkungen-ausgewaehlter-klimapolitischer-Massnahmen-im-Bereich-Mobilitaet_Oeko-Institut.pdf (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)

- Sachverständigenrat für Umweltfragen (Bundesministerium für Umwelt) (2005): Umwelt und Straßenverkehr. Hohe Mobilität - Umweltverträglicher Verkehr. Sondergutachten.
- Schmidt, M. (2023): Rohstoffrisikobewertung – Lithium. DERA Rohstoffinformation 54: 81.
- Statista (2023): Anzahl der Personen in Deutschland, die einen PKW-Führerschein besitzen, von 2018 bis 2021. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/172091/umfrage/besitz-eines-pkw-fuehrerscheins/> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2022): Verkehrsunfälle. Unfälle von Frauen und Männern im Straßenverkehr 2020.
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2023): Bevölkerungsstand: Amtliche Einwohnerzahl Deutschlands 2022. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/_inhalt.html (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)

- Steinführer, A. (2020): Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen. Zwischen Abbau, Umbau und Ausbau. In: BECKER, S. U. M. NAUMANN (HRSG.) (2020): Regionalentwicklung in Ostdeutschland. Dynamiken, Perspektiven und der Beitrag der Humangeographie. Berlin. S. 375-387.
- Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI) 2023: The vicious cycle of Predict and Provide. <https://transformative-mobility.org/multimedia/the-vicious-cycle-of-predict-and-provide/> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Twitter (2022): One more Lane Bro / One more Lane will fix it. Post von Alan Fisher. <https://knowyourmeme.com/photos/2417129-one-more-lane-bro-one-more-lane-will-fix-it> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Umweltbundesamt (2009): Maßnahmenblätter zu Lärminderung im Straßenverkehr. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/480/publikationen/3802-0.pdf> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)

- Umweltbundesamt (2017): Umweltschädliche Subventionen abbauen. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/uba_infografik_mobilitaet_3.jpg (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Umweltbundesamt (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Umweltbundesamt (2023A): Bodenversiegelung. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#was-ist-bodenversiegelung> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- Umweltbundesamt (2023B): Klimaschutz im Verkehr. <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#undefined> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)

- VDV (2019): 2019. Statistik. <https://www.vdv.de/vdv-statistik-2019.pdf> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- VCD (2023A): Der Bundesverkehrswegeplan – überholt und nicht mehr zeitgemäß. Pressemitteilung vom 03.02.2023. <https://www.vcd.org/artikel/der-bundesverkehrswegeplan> (zuletzt abgerufen am 19.10.2023)
- VCD (2023B): Mehr Raum für rollende Riesen? Sollten Parkplätze immer größer werden? <https://www.vcd.org/artikel/mehr-raum-fuer-rollende-riesen-sollten-parkplaetze-immer-groesser-werden> (zuletzt aufgerufen am 19.10.2023)

