

Hamburg, 5. und 6. Mai 2015
Grundrecht Mobilität: grenzenlos?
Ethische Kriterien der Verkehrsmittelwahl

Ist die weniger un-nachhaltige Gesellschaft die dümmere?

Praktische Aspekte nachhaltiger Verkehrsentwicklung

Hamburg, 5. und 6. Mai 2015
Udo J. Becker (TU Dresden)
Lehrstuhl für Verkehrsökologie
www.verkehrsoekologie.de



Inhalt

Drei Leitfragen:

- 15. Fachkonferenz „Grundrecht Mobilität: grenzenlos?“
- Ist die nachhaltige Gesellschaft die dümmere?
- Praktische Aspekte?

Inhalt

Gliederung:

1. Was bitte ist „Mobilität“?
2. Gibt es ein Grundrecht darauf? Ein grenzenloses?
3. Was bitte ist „nachhaltige Entwicklung“?
4. Gesellschaft oder Individuum? Gemeinnutz oder Eigennutz?
5. Welche Gesellschaft ist die – langfristig - intelligentere?
6. Ethische Nachbemerkung

1. Verkehr muss, soll und wird immer wachsen

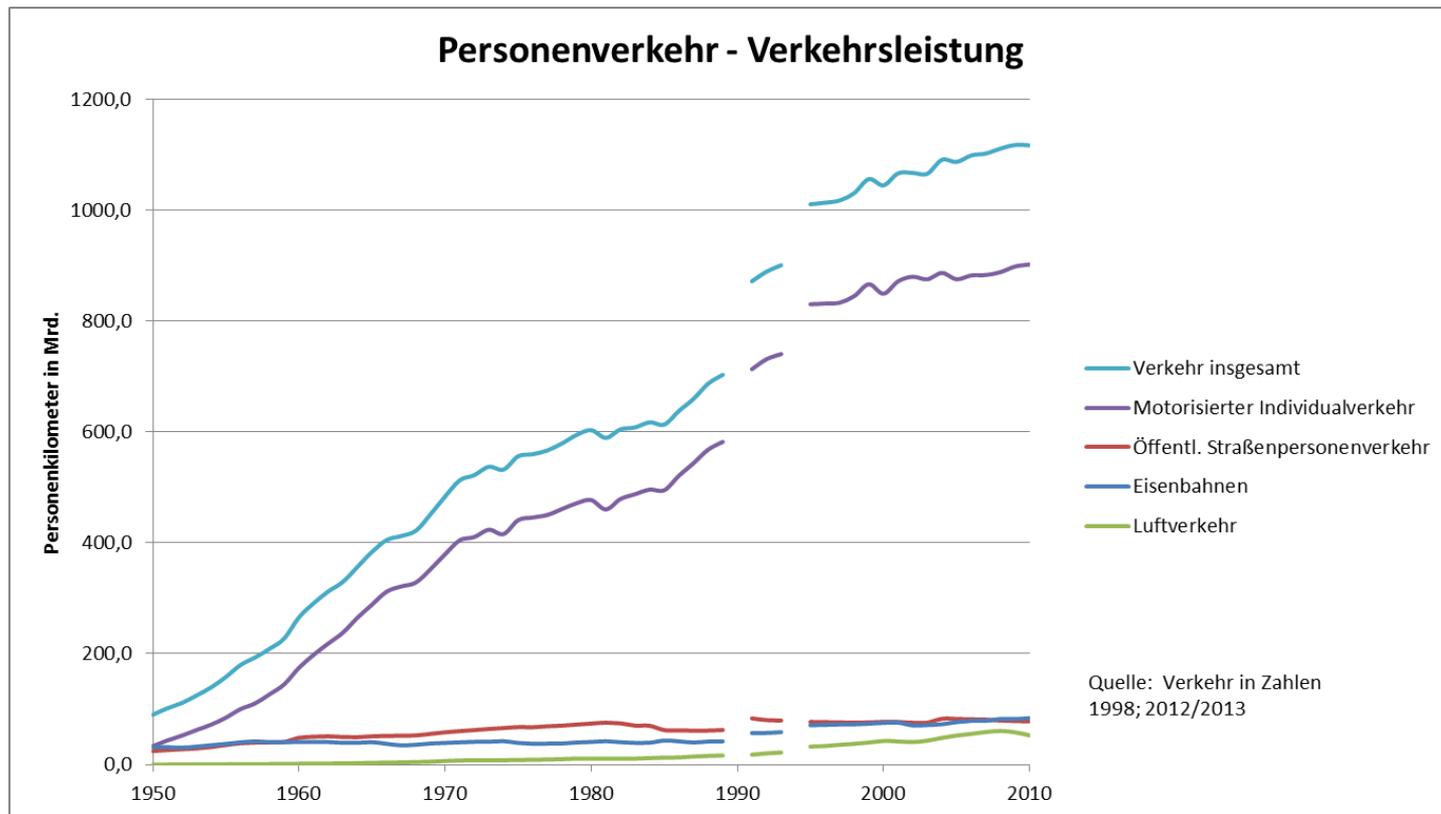
Beweis: Beispiel Hamburg 1945: Dass Unglück ist vollkommen: kein Brot, keine Ärzte, keine Medizin, kein Familienkontakt ...

Was ist wichtig? Brücken, Verkehrswege öffnen!

- Der erste Arzt, Brot, Medizin, Feuerwehr: „gut“
- Die zweite Brücke, der Bahnhof öffnet: „besser“
- Die Züge fahren, Straßen wieder frei: „am besten“

Je mehr Verkehrswege, je mehr Verkehr, desto besser! Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sichern!

Personenverkehr - Verkehrsleistung



Erste Lücke: Wiedervereinigung

Quelle: Verkehr in Zahlen (1998, 2012/2013)

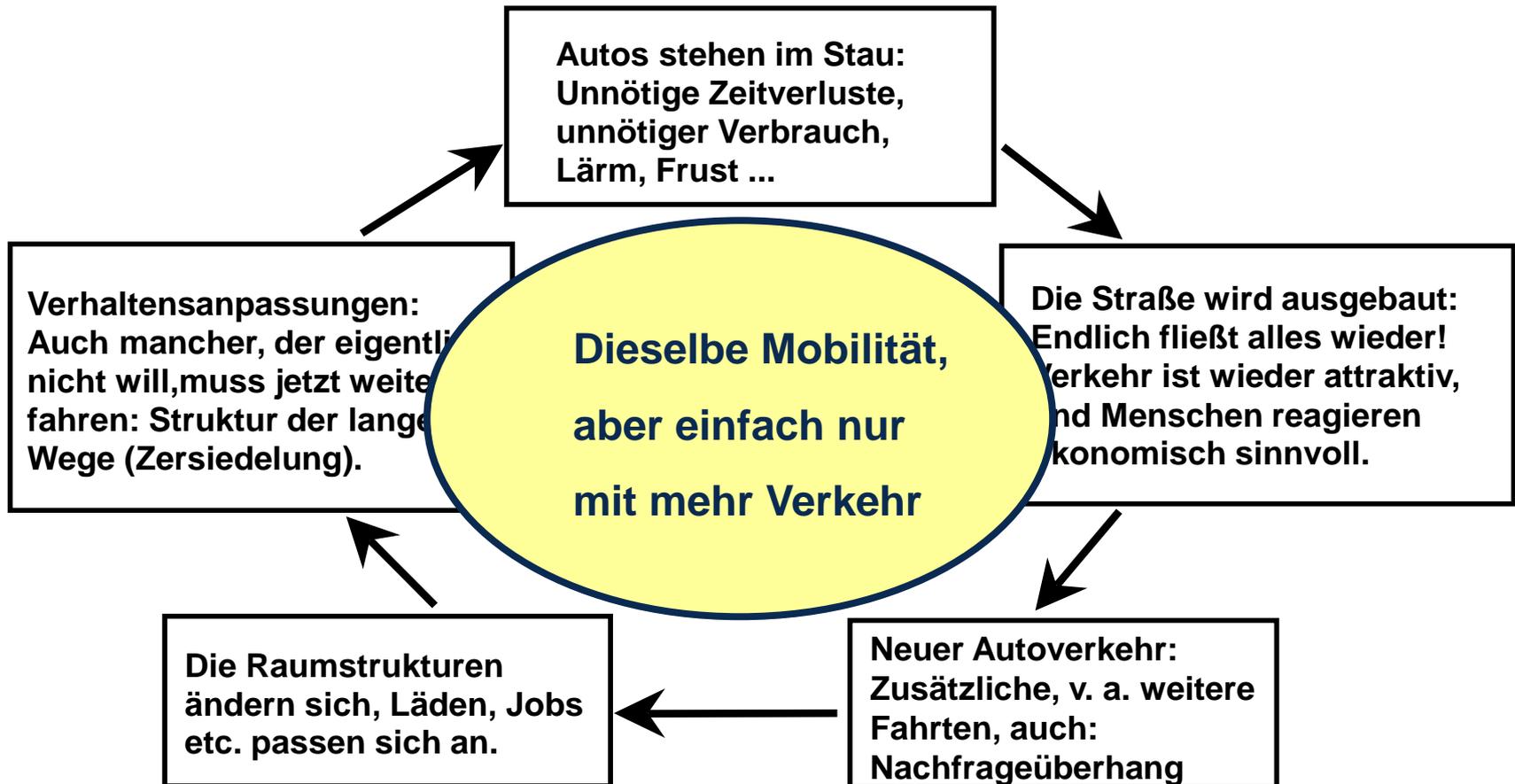
Zweite Lücke: Umstellung des DIW-Fahrleistungsmodell

Mehr ist immer besser?

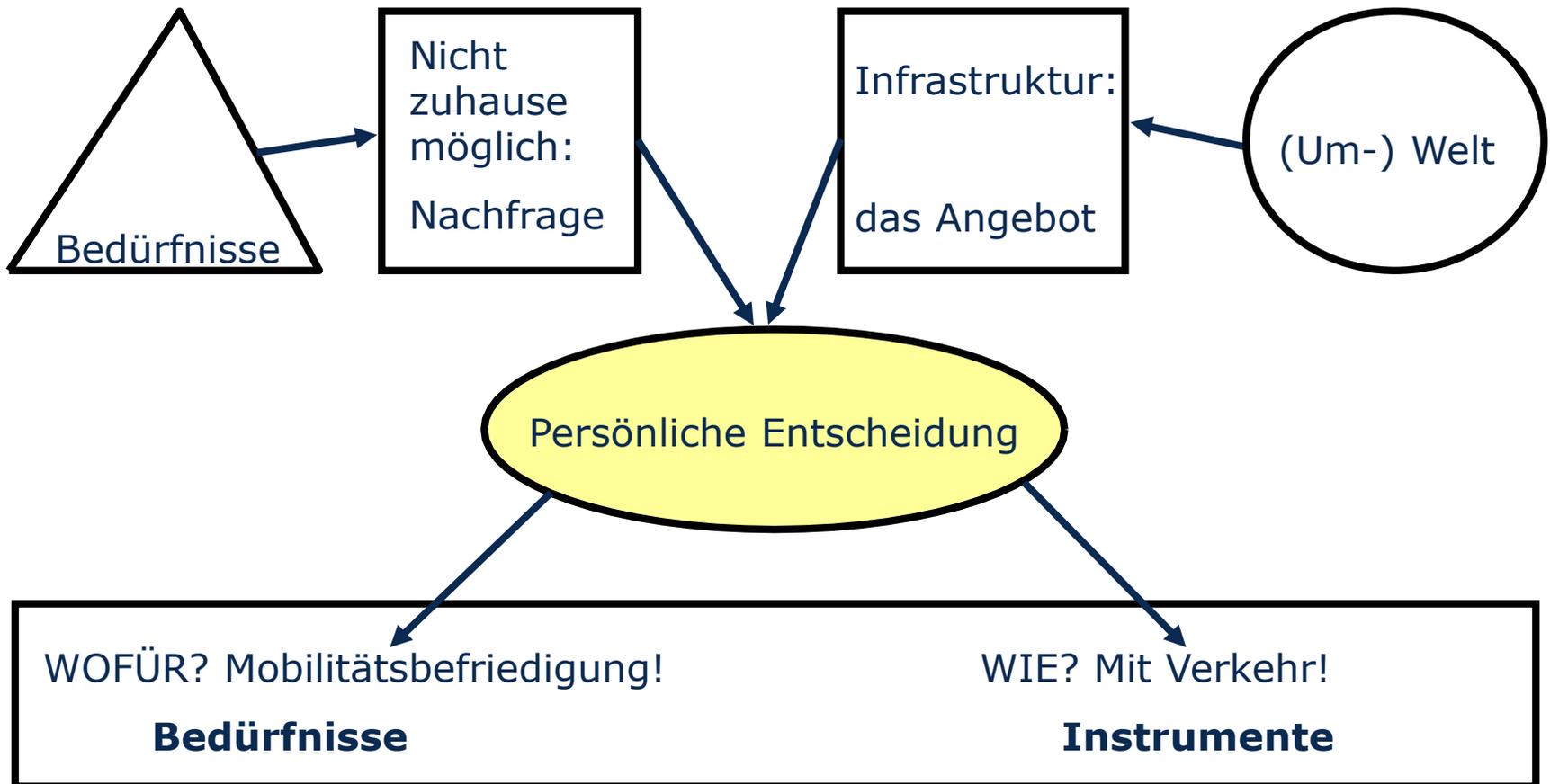


Quelle: <http://freepublictransit.org/Autosprawl.php>

Das Dilemma: attraktiver Straßenverkehr



Der Unterschied: Bedürfnisse und Instrumente



Der Unterschied: Bedürfnisse und Instrumente

Mobilität: Bedürfnis, Ursache, Zweck, Aufgabe

Verkehr: dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität

Und wie wünschen wir uns jetzt Ihre Stadt?

1. Bedürfnisse für alle sichern: Das Menschenrecht „Mobilität“

2. Mit wenig Aufwand, Geld, Lärm, CO₂ ...: Mit wenig Verkehr!

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr

2. Ein Grundrecht auf Mobilität? Ein grenzenloses?

Bedürfnisse abzudecken ist essentiell für Leben:

- JA! Es gibt ein Grundrecht auf Mobilität: Essen, Trinken, Geborgenheit, Gesundheit, Sicherheit, Arbeit, Inklusion ...
- Dieses Grundrecht ist politisch zu konkretisieren. Es soll von Einkommen, Alter, Geschlecht, ... Generation unabhängig sein

2. Ein Grundrecht auf Mobilität? Ein grenzenloses?

- Generell gibt es drei Bereiche dafür

I. Unabhängig vom Einkommen: Garantiert für alle

II. Zu kostenwahren Preisen: Wer nutzt, wer bezahlt?

III. Unabhängig vom Einkommen: Verboten für alle

Quelle: Gerike (2006)

2. Ein Grundrecht auf Mobilität? Ein grenzenloses?

- Es gibt kein Grundrecht auf Verkehr: Weder auf ein bestimmtes Verkehrsmittel noch auf bestimmte Entfernungen noch auf bestimmte Umweltbelastungen, Geschwindigkeiten o. ä.
- Das Grundrecht ist keinesfalls grenzenlos:
Grundsicherung

3. Agenda II: Nachhaltige Entwicklung

BRUNDTLAND-DEFINITION

Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung,

1. die die Bedürfnisse der heute Lebenden befriedigt und
2. die es künftigen Generationen ermöglicht, (dann) ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Quelle: Brundtland (1987)

3. Agenda II: Nachhaltige Entwicklung

Im Verkehrswesen:

1. Die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen heute decken ...
2. aber mit weniger Risiken, Externalisierungen, Abgasen, Flächen, Lärm, Ungerechtigkeiten, Versauerungen, CO₂, ...

Bedürfnisgerechte Mobilität (für alle) mit weniger Verkehr.

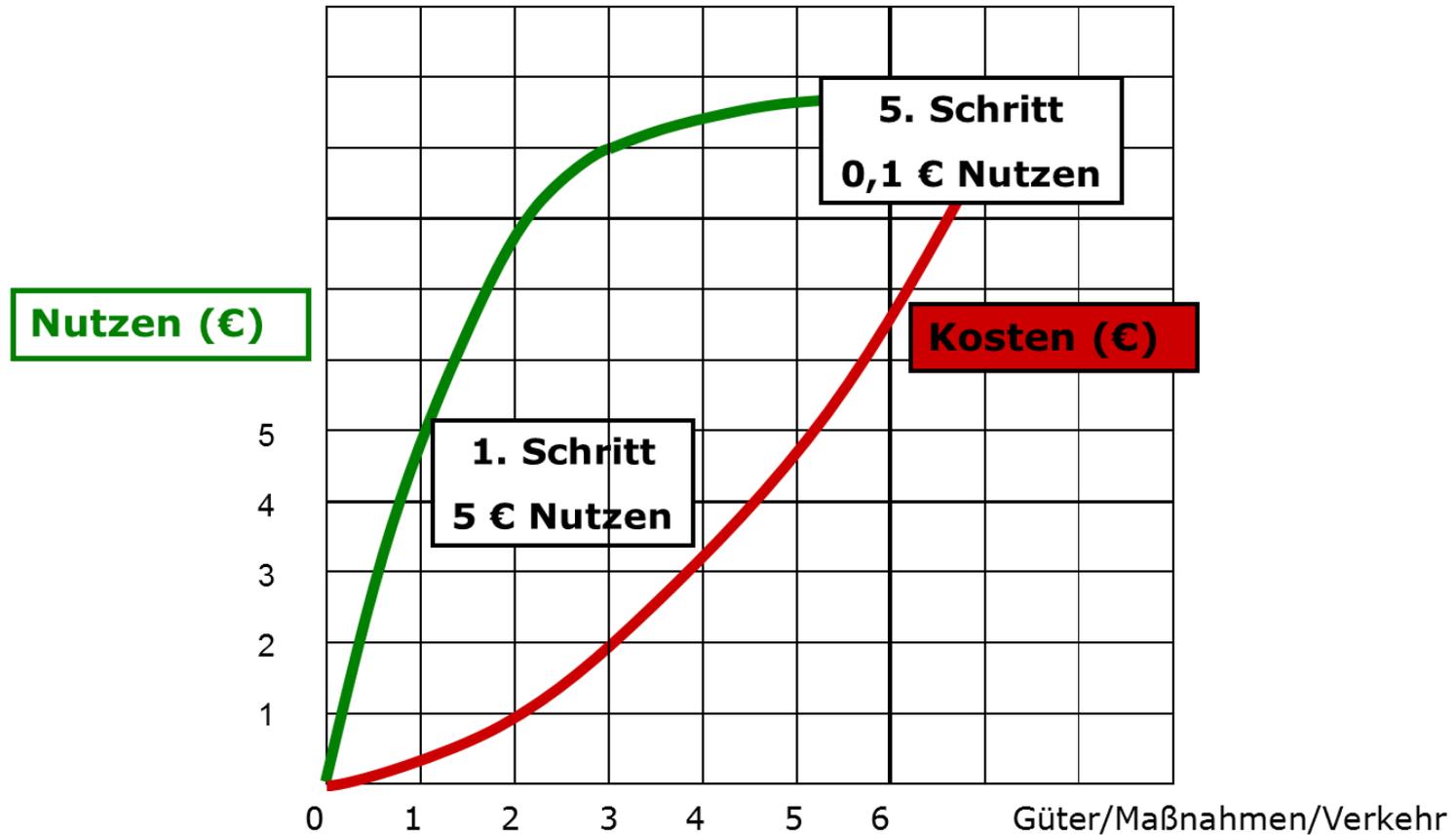
... Agenda I der Menschheit: „Mehr ist besser!“

Mehr Vorräte sind besser. Mehr Geld ist besser. Mehr Wachstum. Mehr Straßen, mehr PKW, mehr km, ... mehr Glück (für mich)

Man muss sich darum kümmern, dass man selbst mehr kriegt. „Wachstum“ ist das Ziel: Schneller, weiter, höher.

Siehe : BVWP-Verkehrsverflechtungsprognose 2025 des BMVBS

„Mehr“ wird ab einem Punkt ineffizient



4. Gesellschaft oder Individuum?

A. Vorteile meines Handelns für mich allein:
Privatisieren

B. Nachteile meines Handelns auf andere:
Externalisieren

B 1. Andere Menschen/Gesellschaften

→ Lärm, Abgas, Steuern

B 2. Andere Räume

→ Ausfallstraße, NO_x, O₃, Bohrinself, Müll

B 3. Andere Zeiten

→ CO₂, O₃, Müll, Pt

4. Gesellschaft oder Individuum?

Externalisierungen auf andere Menschen, Räume und Zeiten entkoppeln Ursache und Wirkung, verzerren Entscheidungen:

Ökonomisch ist das pure Ineffizienz/Vergeudung.

Das Wachstumsparadigma erzwingt Verlagerungen

A. Fahren/fliegen Sie heute ...

B. Denn Teile der entstehenden Kosten bezahlen

B 1. Andere Menschen/Gesellschaften

B 2. Andere Räume

B 3. Andere Zeiten

Ethisch ist das nicht durchhaltbar.

Was fehlt im Kalkül der Verkehrsnutzer?

Externe Kosten:

- Teile der Wegekosten (Steuerzahler)
- Die meisten Lärmkosten (Anwohner/Krankenkassen)
- Teile der Unfallkosten (Familien, Krankenkassen)
- Luftverschmutzungskosten (Anwohner, Krankenkassen)
- Kosten des Klimawandels (alle)
- Up- and downstream Effekte
- andere Kosten (Boden, Wasser, Trennwirkung, usw.)

Was fehlt im Kalkül der Verkehrsnutzer?

Externe (technologische) Nutzen:

- gibt es, sind aber marginal (Rettungsfahrzeuge)
- kein Politikversagen erkennbar

Das Wachstumsparadigma erzwingt Ungerechtigkeit

Beispiel: Verkehrslärm, Luftschadstoffe und Gerechtigkeit

DIKE: Fallbeispiel Berlin (Thilo Becker, Julia Gerlach)

- 54 % der Bevölkerung fühlt sich allein durch Straßenverkehrslärm belästigt
- Zu hohe NO₂ – Luftbelastungen an Verkehrsmessstellen
- Sind bestimmte soziale Gruppen stärker von externen Verkehrseffekten betroffen als andere?

Quelle: Becker, Gerlach (2013) *Verkehrslärm in Berlin – ein Problem für alle?*
In: Zeitschrift für amtliche Statistik 1/2013

Das Wachstumsparadigma erzwingt Ungerechtigkeit

DIKE: Fallbeispiel Berlin (Thilo Becker, Julia Gerlach)

- Gibt es eine Ungleichverteilung der externen Effekte nach Einkommensgruppen?
- Gibt es Ungleichverteilungen zwischen EinwohnerInnen mit deutschen und nicht-deutschen Wurzeln?

DIKE-Ergebnis Teil I:

- Verknüpfung Verursacherseite: höhere Kosten durch Männer, hohe Einkommensgruppen und hohen Bildungsstand

Quelle: Becker, Gerlach (2013) *Verkehrslärm in Berlin – ein Problem für alle?*
In: Zeitschrift für amtliche Statistik 1/2013

Das Wachstumsparadigma erzwingt Ungerechtigkeit

DIKE-Ergebnis Teil II:

- Sozial schwache Menschen haben als Betroffene geringe Ausweichmöglichkeiten
- Verkehrsplanung und Verbesserung der Umwelt sind gleichzeitig Gesundheits- und Sozialpolitik
- Niedriger sozio-demographischer Status: doppeltes Risiko von hoher Lärmbelastung > 65 dB(A) und Luftschadstoffbelastung
- Niedriger sozio-demographischer Status: Durchschnittlich doppelt so hohe externe Kosten
- Kann in Workshop 2 näher erläutert werden

Quelle: Becker, Gerlach (2013) *Verkehrslärm in Berlin – ein Problem für alle?*
In: Zeitschrift für amtliche Statistik 1/2013

Das EU White Paper 2011

“3.3. Getting prices right and avoiding distortions - Phase I (up to 2016)

Transport charges and taxes should be restructured. They should underpin transport’s role in promoting European competitiveness, while the overall burden for the sector should reflect the total costs of transport in terms of infrastructure and external costs. [...]”

Quelle: European Commission (2011), S.29

Das EU White Paper 2011

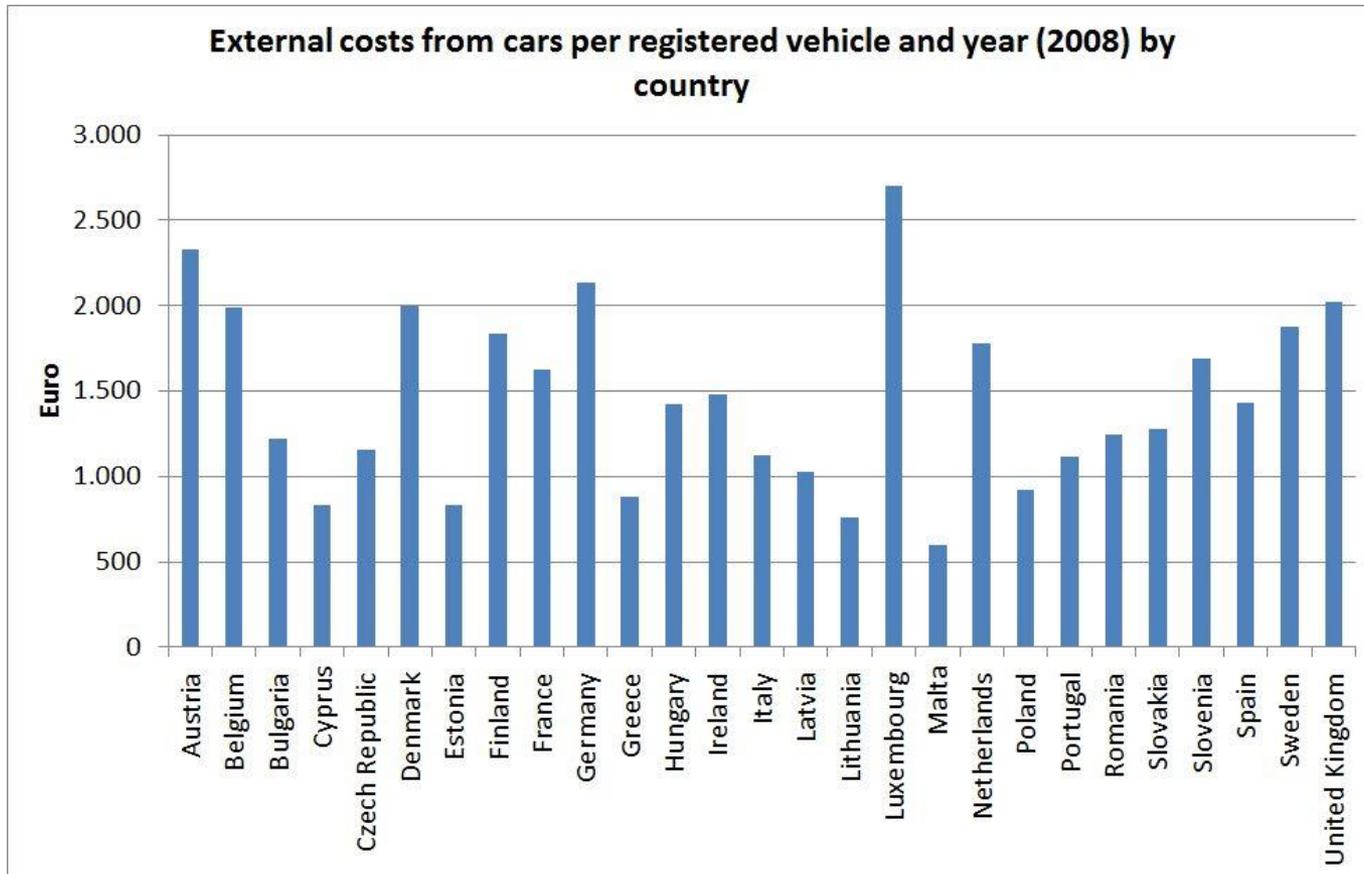
"Proceed with the internalisation of external costs for all modes of transport applying common principles while taking into account the specificity of each mode.

Phase II (2016 to 2020)

Building on Phase I, proceed to the full and mandatory internalisation of external costs [...]."

Quelle: European Commission (2011), S.29

Ungedeckte externe Kosten je PKW



Quelle: http://www.greens-efa.eu/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs_of_cars/The_true_costs_of_cars_EN.pdf

Jetzt wird es fundamental:

Unbestritten:

Die Nutzen unserer Mobilität sind riesig – und privat

Die Kosten von Verkehr sind privat: UND gesellschaftlich

Wer Externalisierung zulässt erzwingt Ineffizienz und
Schäden

→Irgendwann wird diese Rechnung fällig: Für Haushalte
und Firmen

Jetzt wird es fundamental:

Wer sich zuerst auf den Weg der Internalisierung macht gewinnt:

- Dort werden die weniger externalisierenden Konzepte patentiert
- Dort sind Umweltschäden und Schadenskosten sowie -steuern niedriger
- Dort ist die Lebensqualität höher
- Dort wird Mobilität mit der richtigen Menge Verkehr gesichert: Optimaler Einsatz dieses Produktionsfaktors!

Klimarechnung: Malte Meinshausen et al.

Greenhouse-gas emission targets for limiting global warming to 2 °C

Malte Meinshausen¹, Nicolai Meinshausen², William Hare^{1,3}, Sarah C. B. Raper⁴, Katja Frieler¹, Reto Knutti⁵, David J. Frame^{6,7} & Myles R. Allen⁷

More than 100 countries have adopted a global warming limit of 2 °C or below (relative to pre-industrial levels) as a guiding principle for mitigation efforts to reduce climate change risks, impacts and damages^{1,2}. However, the greenhouse gas (GHG) emissions

Using a reduced complexity coupled carbon cycle–climate model^{15,16}, we constrain future climate projections, building on the Fourth IPCC Assessment Report (AR4) and more recent research. In particular, multiple uncertainties in the historical temperature obser-

Quelle: Meinshausen et al. (2009)

Wie weiter?

- Zweigradziel: Die Erwärmung soll unter 2 Grad Celsius bleiben. (Das wäre gut: Sonst können Sie heutige Strukturen vergessen.)
- 1000 Gt kumulative CO₂-Emission (Ende 2050) = 75 % Chance Also: Rest bis 2050 ca. 600 Gt CO₂: 1 t CO₂ pro Kopf und Jahr!

Wie weiter?

- WBGU-Budget: Die restlichen Emissionen sind gerecht zu verteilen. Die Emissionen sollen bei etwa 1 t CO₂ pro Kopf und Jahr liegen.
- Das wären etwa 400 Liter Öl im Jahr, für alles!
- Für Verkehr? 150 Liter im Jahr? 100 Liter im Jahr? Für jeden Deutschen: von 1600 Litern auf ca. 100 Liter je Jahr

Und was machen wir dann?

Tja, jeder hat also 100 bis 150 Liter Benzin im Jahr für Verkehr:

- unbegrenzt mit Rad und Fuß, in der Nähe?
- ein Flug zum Shopping nach Mailand und zurück, sonst nichts?
- 6000 – 12000 km mit dem ÖPNV, jährlich?
- 1-2 km täglich innerorts im Premium-Fahrzeug, sonst nichts?
- ÖPNV-DeutschlandCard, CarSharing und Radfahrssysteme?

Und was machen wir dann?

Werden die Menschen dann reagieren?

- neue Kundenwünsche, Angebote, Preise
- neue Raumstruktur: nah, gemischt, innovativ
- integrativ, kooperierend, kostenwahr: weniger unethisch
- Welche Gesellschaft dann wohl besser dran? Ist intelligenter?

Welche Gesellschaft ist die dümmere?

Den Konflikt Eigennutz \leftrightarrow Gemeinnutz gibt es immer
Eine konsequente Eigennutz-Gesellschaft kann sich
immer auf das Ellenbogenprinzip und auf gemeinsame
Raubzüge einigen

Damit befördert sie

- a) Ineffiziente Allokation: unökonomisch
- b) Rücksichtslosigkeit/Verrat: unsozial
- c) Ausbeutung/Raubbau: unökologisch

→ Langfristig arbeitet diese Gesellschaft am eigenen
Untergang

Welche Gesellschaft ist die dümmere?

Eine sich um weniger Un-Nachhaltigkeit bemühende Gesellschaft

- kann alle Lebenden, vor allem Schwächere besserstellen
- kann alle anderen Länder/Generationen weniger belasten
- kann **langfristig** effizienter wirtschaften

Sie ist eindeutig intelligenter: Wenn sie intelligent steuert!

DANKESCHÖN!

6. Ethische Nachbemerungen

Die Menschen sind wie sie sind:

- „tunica proprior pallio“ (Plautus)
- Ich denke erst an mich, und deshalb
- externalisiere ich auf andere
Menschen/Räume/Zeiten

6. Ethische Nachbemerktungen

BECKERS KATEGORISCHER IMPERATIV:

Verhalte Dich immer so, dass Du mit Freuden

- als jeder andere Mensch
- zu jeder anderen Zeit
- an jedem anderen Ort

wiedergeboren werden möchtest.