

# Soziale Verteilung von Umweltwirkungen des Verkehrs

Thilo Becker

12. März 2017

# Agenda

- Umweltgerechtigkeit in der Verkehrsplanung
- Analysemethodik Berlin
- Ergebnisse zur Belastungsverteilung in Berlin
- Ergebnisse zur Verursacherverteilung
- Schlussfolgerungen

# 1. Verkehr und Umweltgerechtigkeit



Bildquellen: wikipedia.org; T. Becker

## Umweltgerechtigkeit - Definition

Environmental Justice is the **fair treatment** and **meaningful involvement** of all people regardless of race, color, national origin, or **income** with respect to the development, implementation, and enforcement of **environmental laws, regulations, and policies**. [...]

Fair treatment means that no group of people should bear a **disproportionate share** of the negative environmental consequences resulting from industrial, governmental and commercial operations or policies. [...]

Source: US Environmental Protection Agency 2001

## Umweltgerechtigkeit – Warum betrachten?

- USA: "black, brown, red, poor and poisoned"
- Schwerpunkt auf ethnischem Hintergrund und Einkommen

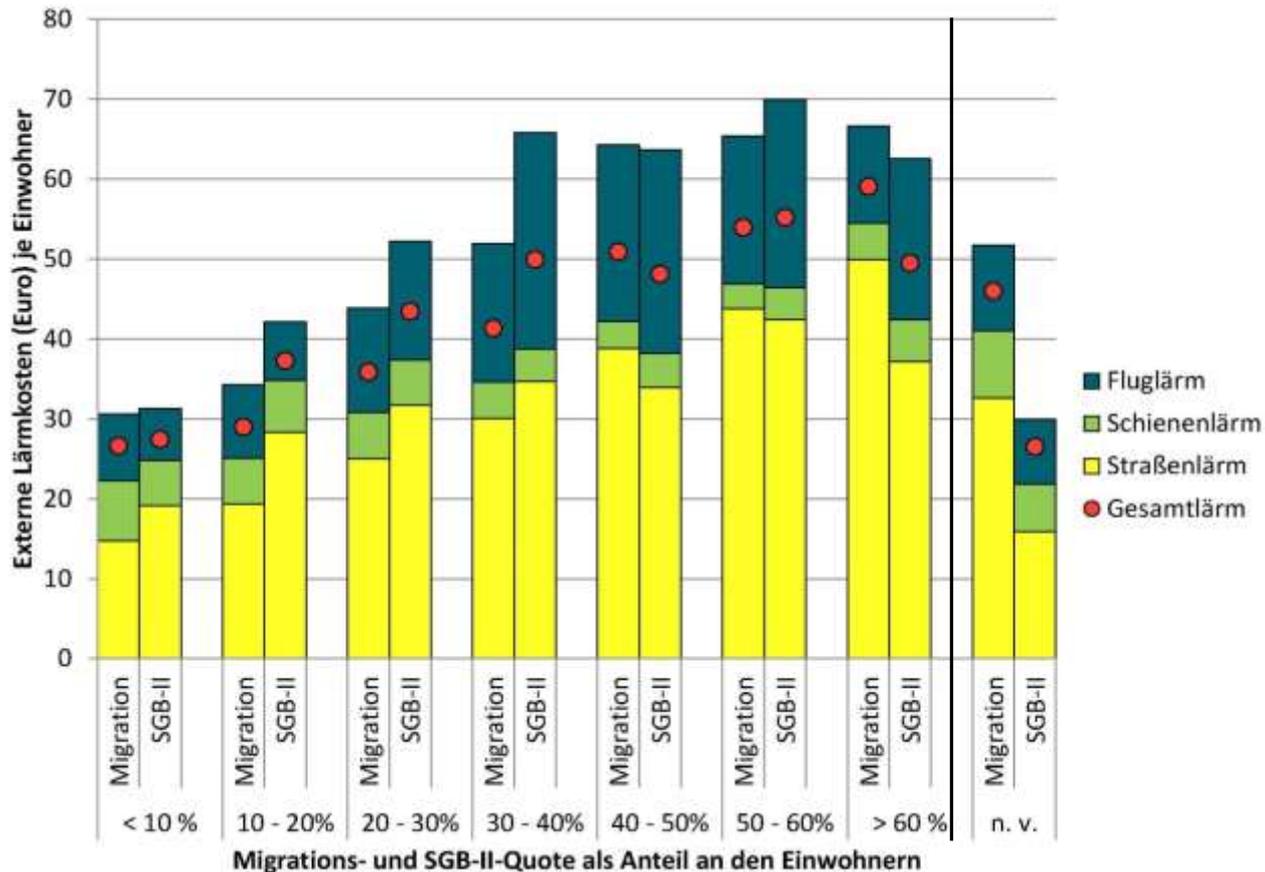


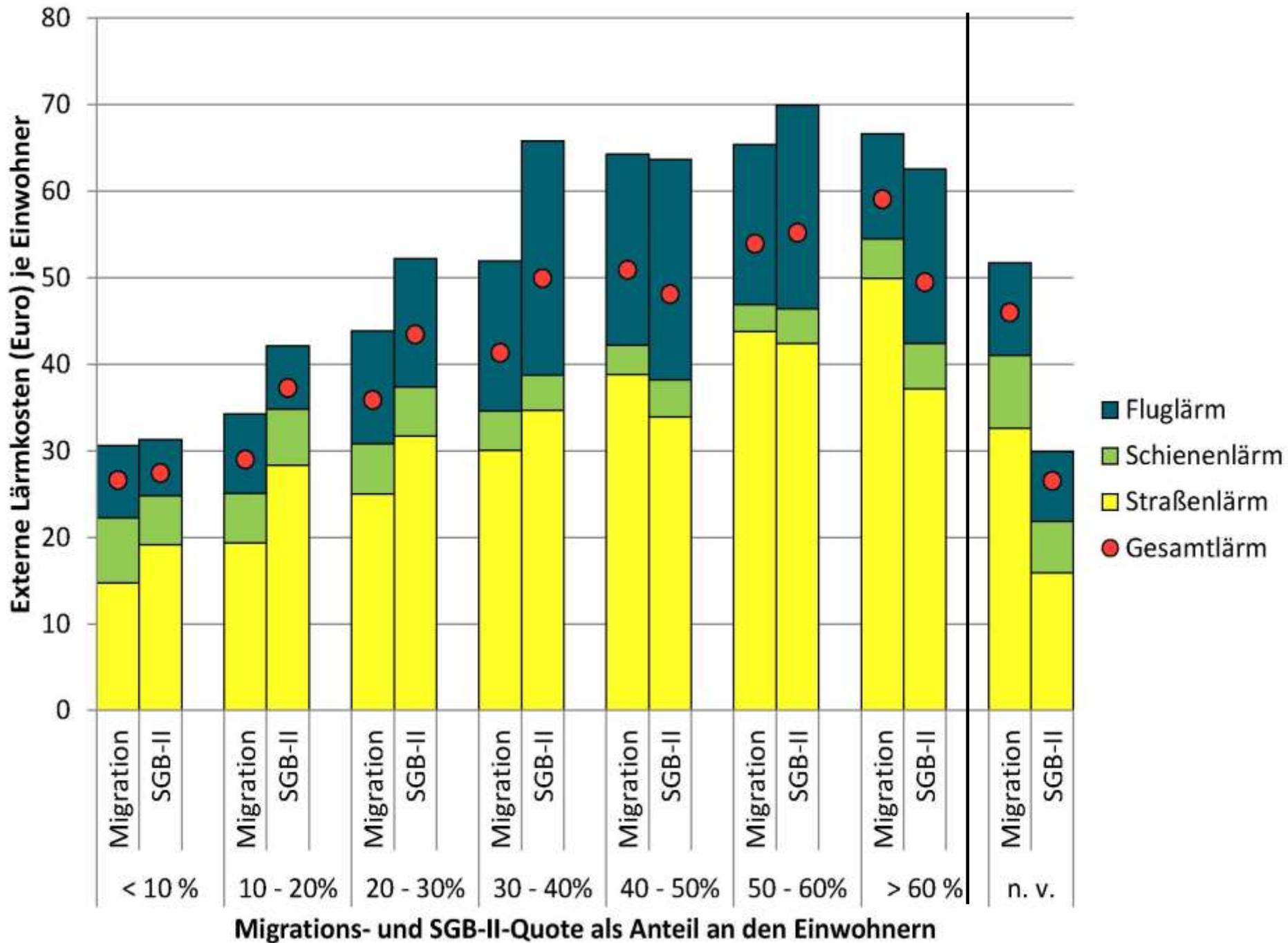
- Deutschland: Formelle und informelle Planungen
- Umweltaspekte werden einbezogen
- Soziale Aspekte werden kaum berücksichtigt
- Unzureichende Untersuchungen

## 2. Methodik der Analyse in Berlin

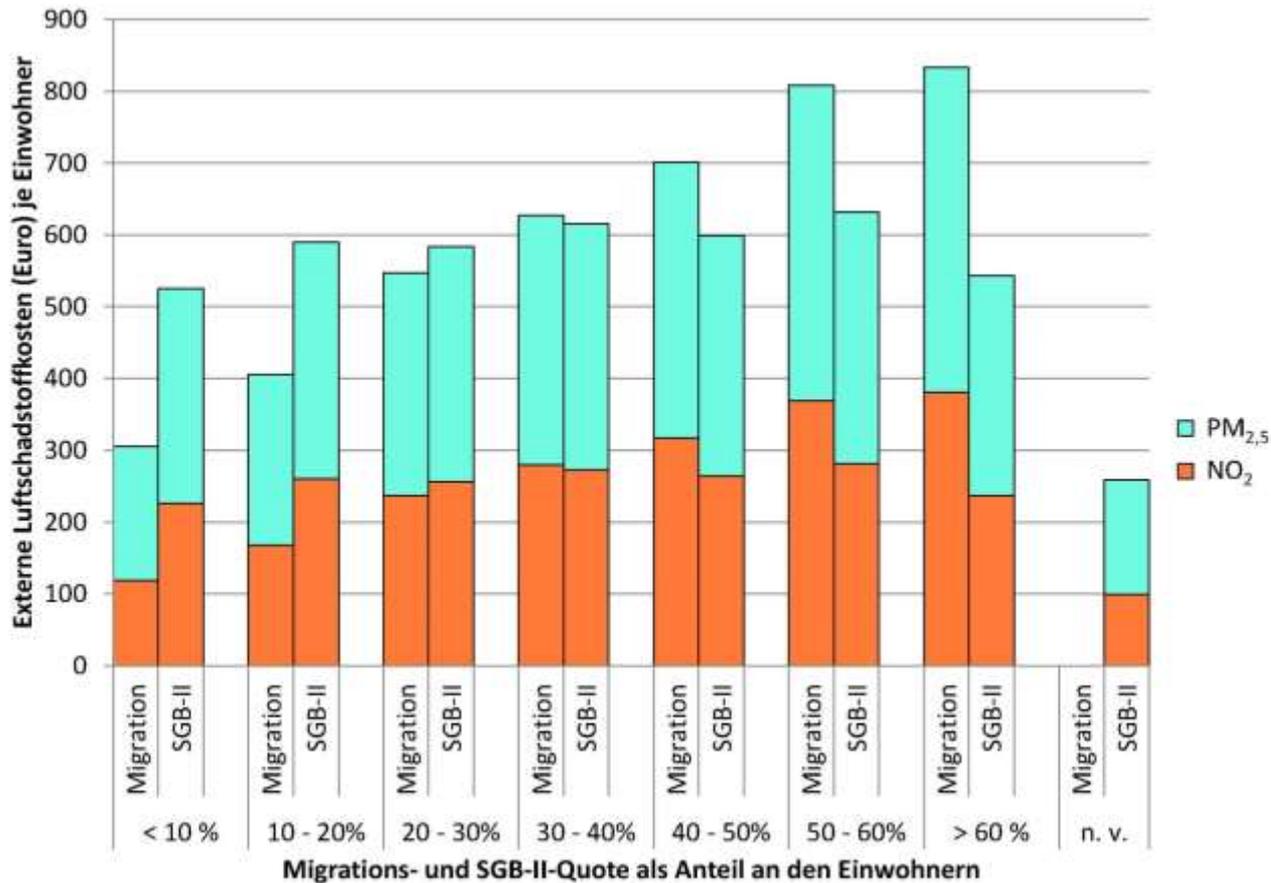


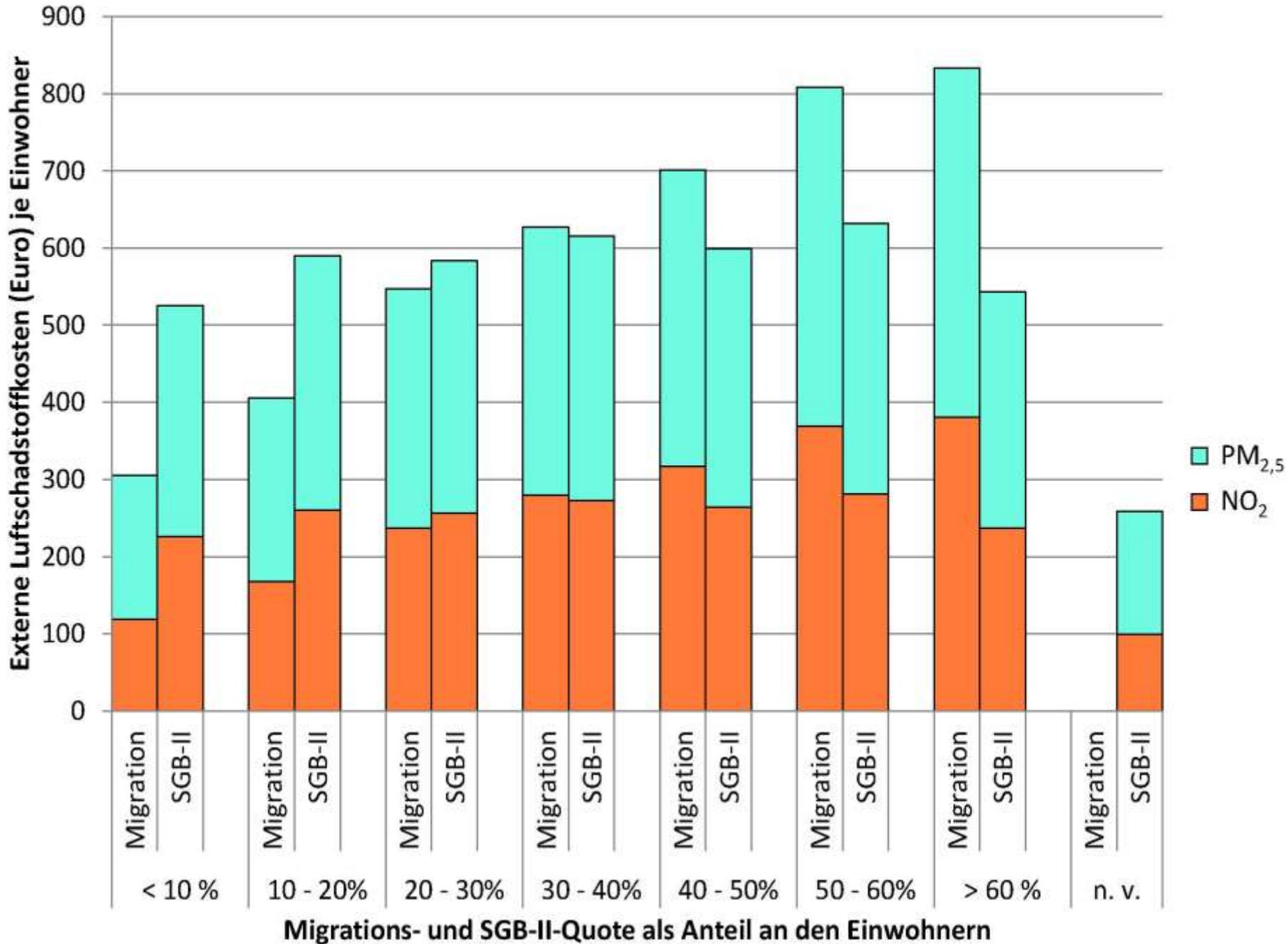
# Externe Lärmkosten nach SGB-II- und Migrationsquote



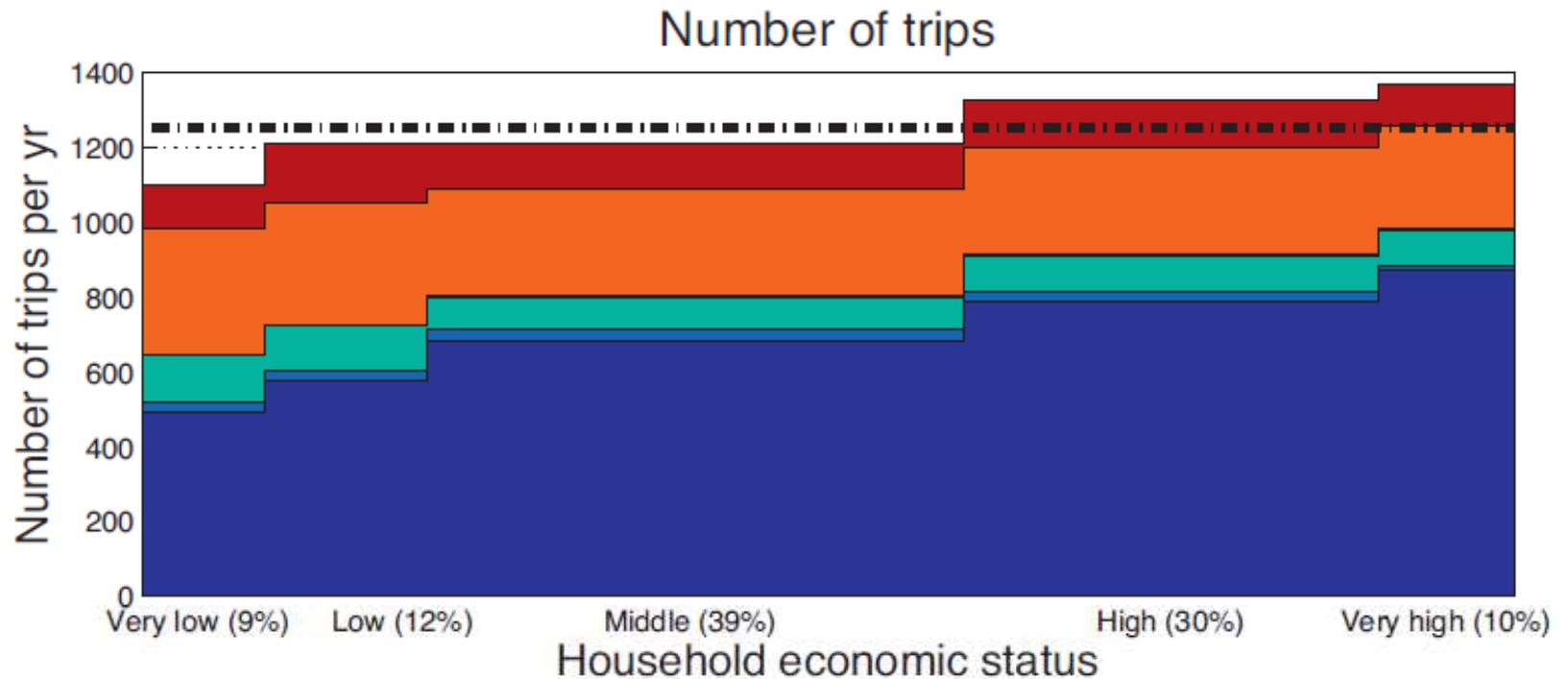


# Externe Luftschadstoffkosten nach SGB-II- und Migrationsquote



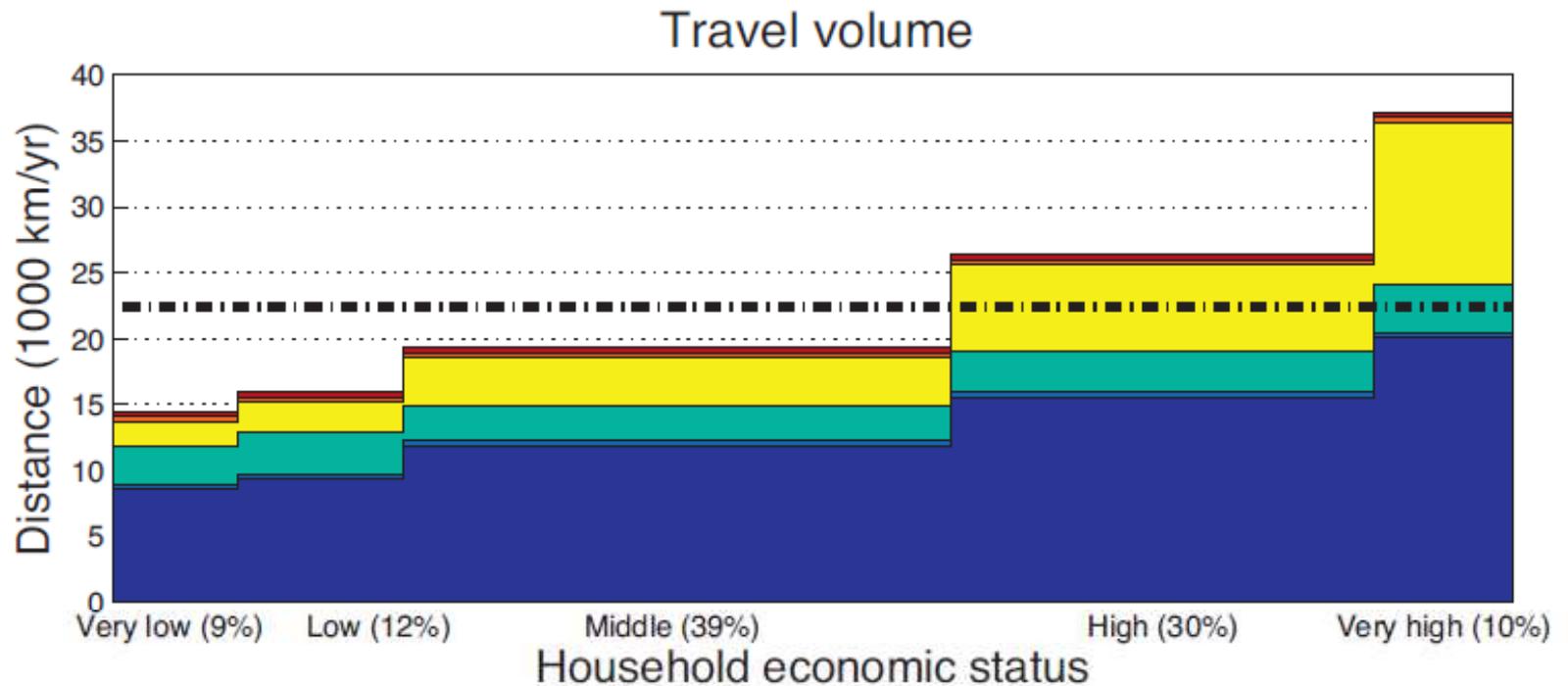


# Wer verursacht die Umweltschäden?



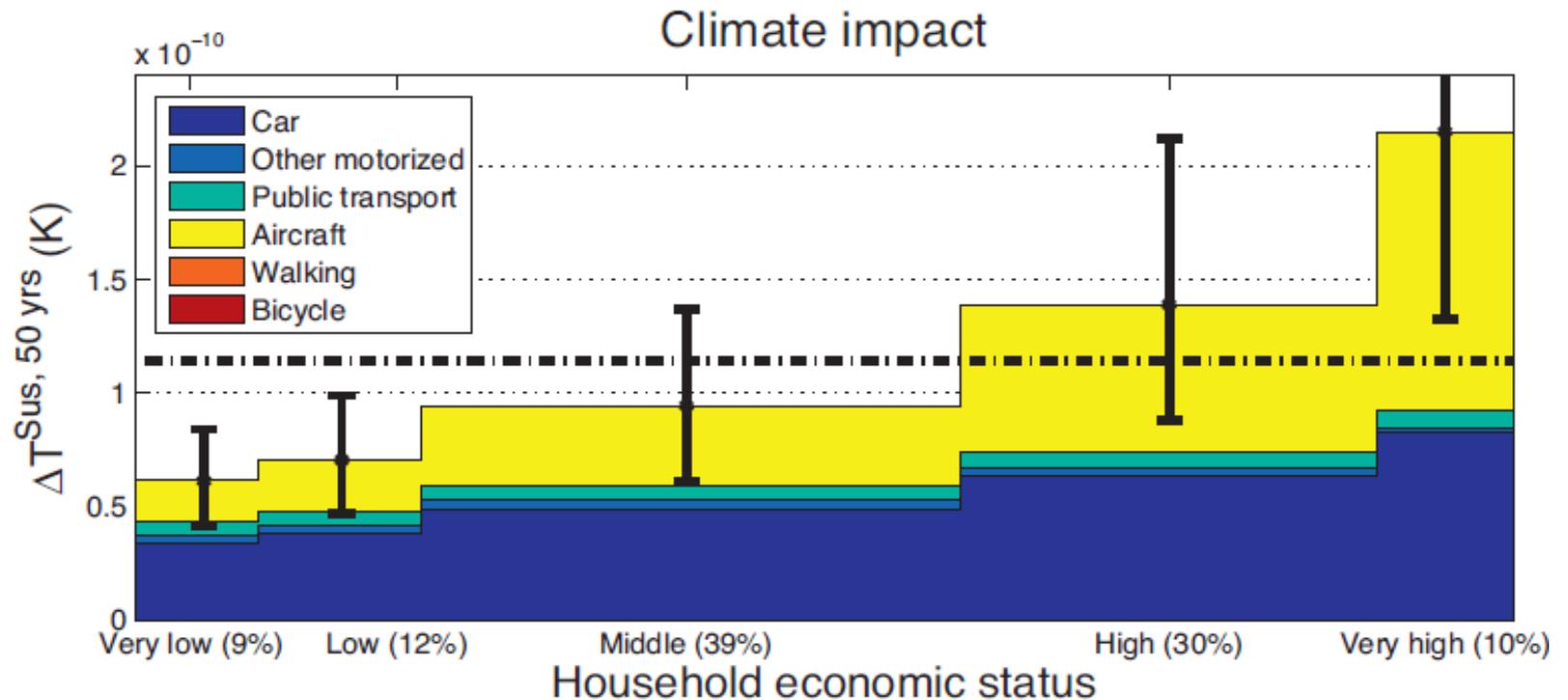
Quelle: Borgar, A; Borken-Kleefeld, J; Peters, G (2013)

# Wer verursacht die Umweltschäden?



Quelle: Borgar, A; Borken-Kleefeld, J; Peters, G (2013)

# Wer verursacht die Umweltschäden?



Quelle: Borgar, A; Borken-Kleefeld, J; Peters, G (2013)

## Ergebnisse Zusammenfassung

- Große Bevölkerungsanteile sind hohen Immissionen ausgesetzt
- Hohe gesellschaftlich zu tragende externe Kosten
- Je niedriger der sozio-ökonomischer Status, desto höher ist die durchschnittliche Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe
- Je niedriger der sozio-ökonomischer Status, desto geringer ist der durchschnittliche Beitrag zu Umweltbelastungen

## Schlussfolgerungen

- Berlin: Status-quo-Analyse: keine Wirkmechanismen untersucht → Selbstselektion?
- Sozial schwache Menschen haben als Betroffene geringe Ausweichmöglichkeiten
- Handlungsschritte: keine Anstiege, Belastungen insgesamt senken, Maßnahmen priorisieren
- Mittel- und Oberschicht: Verhaltensänderungen
- Verkehrsplanung und Verbesserung der Umwelt sind gleichzeitig Gesundheits- und Sozialpolitik

Thilo Becker

TU Dresden

Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“  
Graduiertenkolleg „DIKE – Kostenwahrheit im  
Verkehr“

Professur für Verkehrsökologie  
01062 Dresden

Tel.: +49 (0)351 463 36692  
E-Mail: [thilo.becker@tu-dresden.de](mailto:thilo.becker@tu-dresden.de)

## Fragen für Diskussion

- Sind Lärm und Luftschadstoffe indirekt „anziehend“ für sozial schwache Menschen?
- Wie kann sozial schwachen Belasteten eine Stimme gegeben werden?
- Wie relevant sind Ungleichheiten bei Verkehr und Umwelt im Vergleich zu anderen Dimensionen?
- Sind höhere Preise im Verkehr sozial gerecht?