



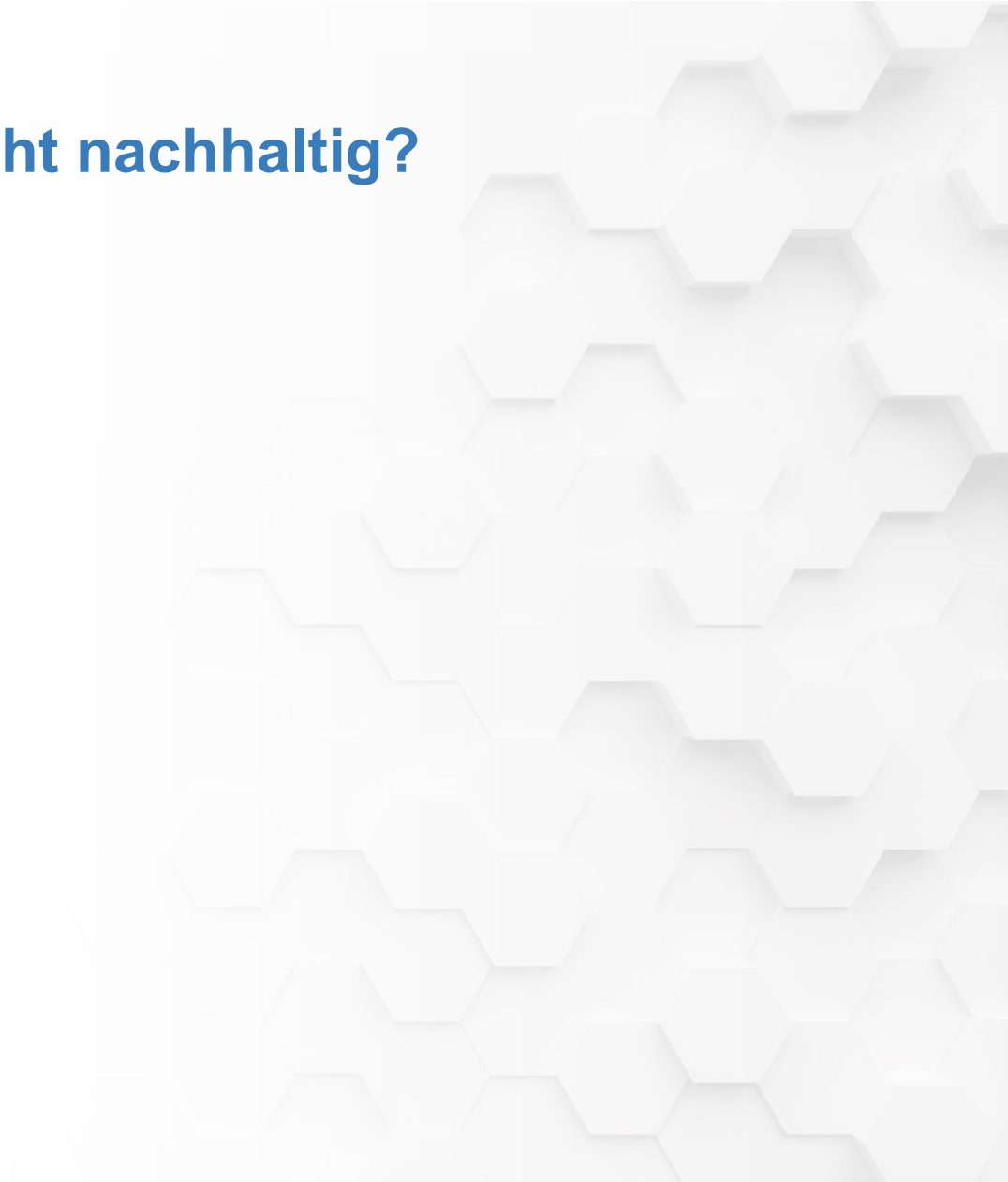
## Gerechtigkeit in der Verkehrswende

### Verteilungs- und Beteiligungsbelange der (Berliner) Verkehrswende

Anke Kläver | [anke.klaever@iass-potsdam.de](mailto:anke.klaever@iass-potsdam.de)  
Victoria Luh | [victoria.luh@iass-potsdam.de](mailto:victoria.luh@iass-potsdam.de)



## Warum ist der Verkehrssektor nicht nachhaltig?



# Warum ist der Verkehrssektor nicht nachhaltig?

## Ökologisch

- Luftverschmutzung (UBA 2022<sub>a</sub>)
- Lärmbelastung (UBA 2022<sub>b</sub>)
- Hoher Ressourcen- & Raumverbrauch
- Nutzungskonflikte (Randelhoff 2015)
- ....

## Sozial

- Ungleiche soziale Betroffenheit des aktuellen Verkehrssystems
  - Ungleicher und ungerechter Zugang zu und Nutzungschancen von Verkehrssystemen
- Doppelte Gerechtigkeitslücke (Rammler & Schwedes 2018)

→ Ungleiche Verteilung von Lasten und Nutzen



© ADFC Sachsen | CC BY-NC 2.0 ||  
<https://www.flickr.com/photos/adfcsachsen/5200977483>

## Inhalt

1

Was ist Verteilungsgerechtigkeit von Verkehr?

---

2

Warum reicht Verteilungsgerechtigkeit für eine gerechte Verkehrswende nicht aus?

---

3

Wie wird in der Verkehrswende beteiligt?

---

4

Worauf kommt es in der gerechten Verkehrswende an?

1

Was ist Verteilungsgerechtigkeit von Verkehr?

## Theoretisches Verständnis

*Faire Verteilung von Kosten und Nutzen des Verkehrssektor*

(frei nach Pereira, R. 2018:113)

Aber:

- Kein einheitliches Verständnis
- Was ist fair?



1

Was ist Verteilungsgerechtigkeit von Verkehr?

## Was wird im Verkehrssektor untersucht?

### Beobachtungen:

- Externe Effekte
- Verkehrsmittelnutzung
- Zugänglichkeit

### ABER:

- Eher singuläre Zusammenhangsbetrachtung von Verteilungsungerechtigkeit
- Verteilungsbelange sind zeit- und ortsabhängig

2

Warum reicht eine gerechte Verteilung für eine nachhaltige Verkehrswende nicht aus?

„Kiezblocks halten wir für gefährlich, weil eben ganze Stadtteile in unterschiedlichen Blocks gegliedert werden. Durch die damit stark zunehmende Gentrifizierung Entstehen Städte für Reiche.“

<https://kiezcars.de/showthread.php?tid=15>



<https://mein.berlin.de/projekte/kiez-beteiligung-lausitzer-platz/>



**Hauptstadtfraktion**  @AfDFraktionAGH · 21. Juni 2021

Die **#Berlin**er wollen die individuelle **#Mobilität** mit ihrem PKW und **#Rotrotgrün** hat nur **#Autohass** und Verbote im Sinn. Jetzt mehr direkte **#Demokratie!**

[rbb24.de/politik/beitra...](https://rbb24.de/politik/beitra...)

 4

 8

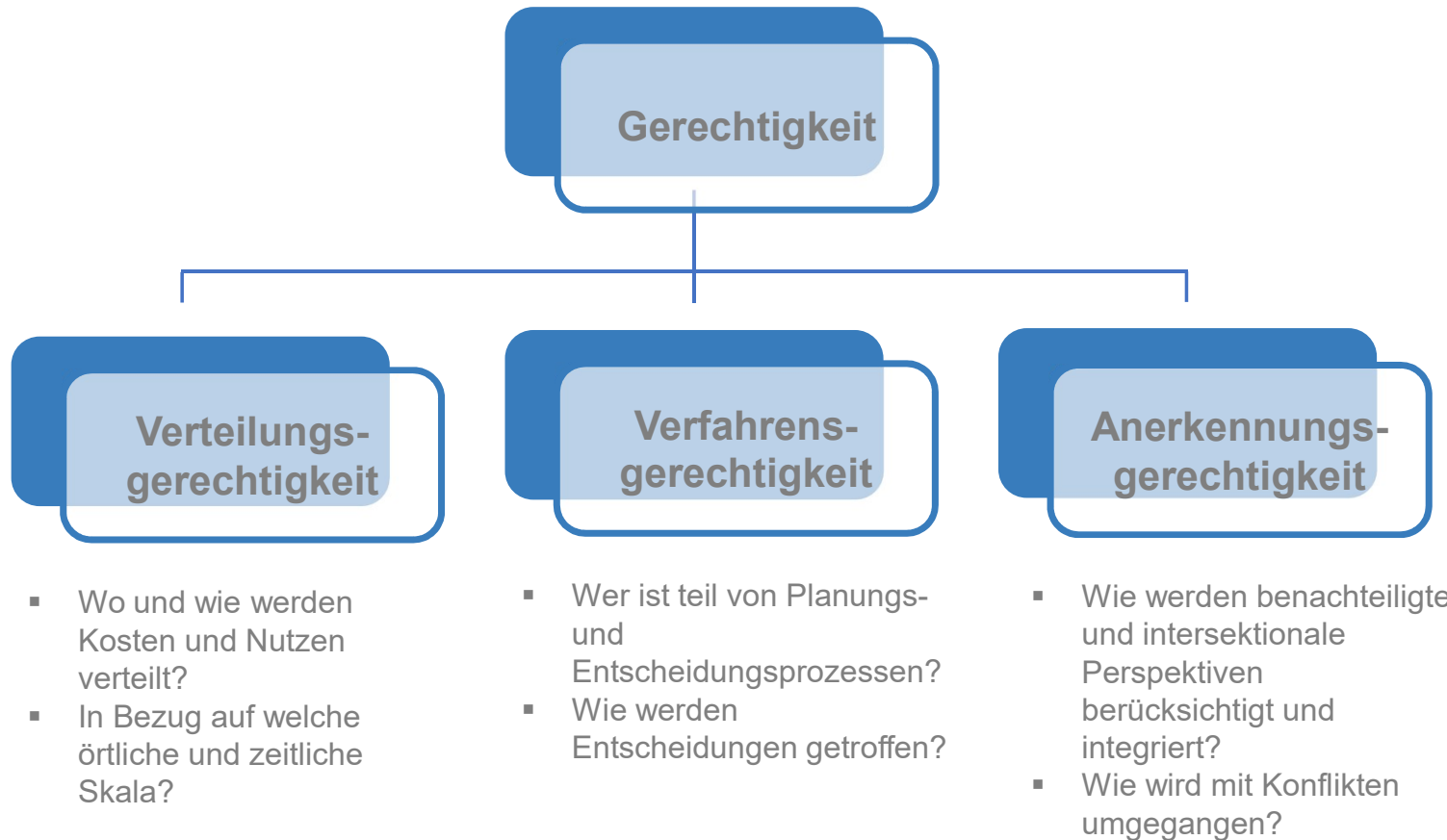
 30



2

Warum reicht eine gerechte Verteilung für eine nachhaltige Verkehrswende nicht aus?

## Gerechte (Verkehrs)Wende – in welcher Hinsicht?



(frei nach Williams & Doyon, 2019)



Verteilungsgerechtigkeit ist eine notwendige aber nicht hinreichende Bedingung für einen gerechte Verkehrswende



3

Wie wird in der Verkehrswende beteiligt?

## Claimed Spaces & Invited Spaces



### Claimed Space:

Formate, die Zivilgesellschaft schafft, um sich zu beteiligen.

Beispiel:

Volksentscheid  
Fahrrad

### Invited Space:

Formate, in denen Politik und Verwaltung Bürger\*innen beteiligt.

Beispiel:

Umgestaltung des  
Lausitzer Platz



Claimed spaces können eine Motivation für Politik darstellen kooperativ invited spaces zu schaffen (von Schneidmesser et al. 2020)

# 3

Wie wird in der Verkehrswende beteiligt?

## Invited Spaces in der Berliner Verkehrswende

- Ziel: Analyse der von Politik und Verwaltung initiierten Beteiligungsverfahren in der Berliner Verkehrswende
  - Wer wird beteiligt?
  - Woran wird beteiligt?
  - Wie wird beteiligt?
- Sample: 42 Beteiligungsvorhaben der Verkehrswende, gelistet bei *Mein Berlin*, im Zeitraum 2017-2023 Trenddarstellung



© Eigene Darstellung



In Beteiligungsverfahren sollen bessere, gemeinwohlorientierte Lösungen erarbeitet und keine Akzeptanz für bereits getroffene Lösungen geschaffen werden (Dryzek 2014).

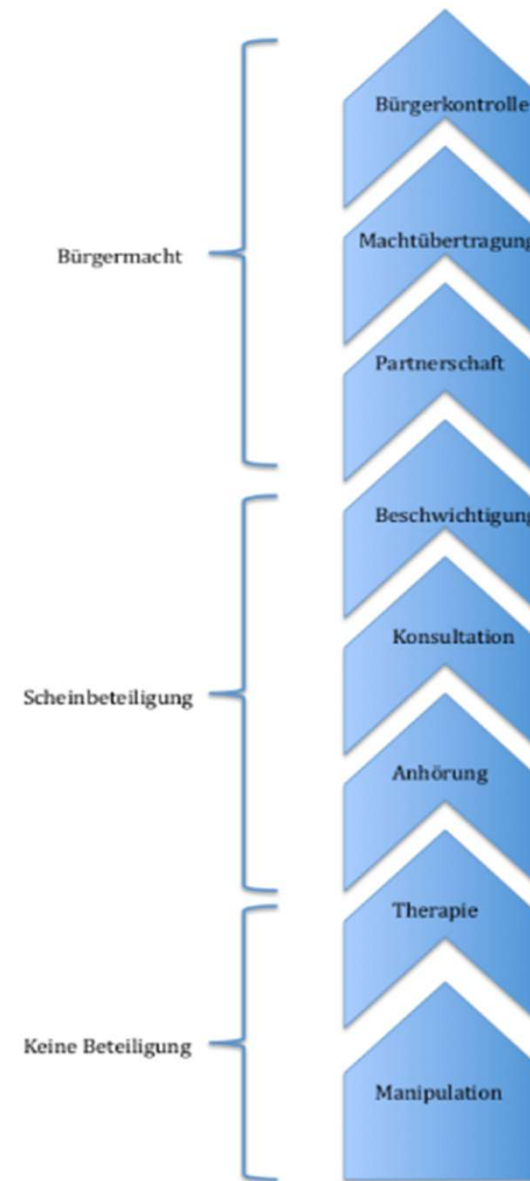
3

Wie wird in der Verkehrswende beteiligt?

## „Ladder of Participation“

**Beteiligungsgrad nach mein.berlin:** Bislang keine sichtbare Definition nach welchen Kategorien die Beteiligungstiefe der Beteiligungsformate der Berliner Verkehrswende bewertet werden.

**Modelle:** Es gibt Analysemodellen zur Messung der Beteiligungstiefe in Partizipationsprozessen. Eines der ersten und heute noch viel zitierten stammt von Sherry R. Arnstein (1969).



Berlin Institut für Partizipation n. Arnstein 1969



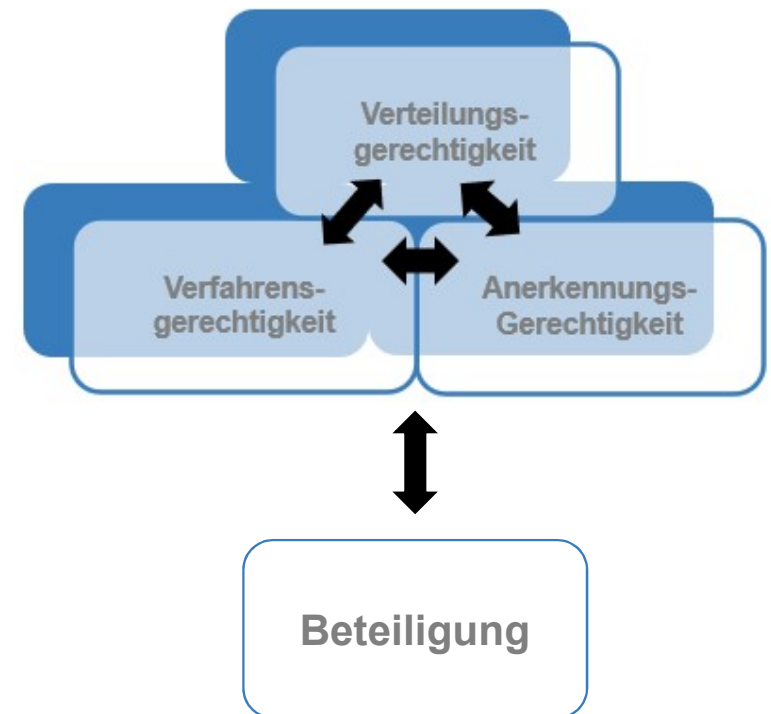
Notwendigkeit einer einheitlichen Definition von Beteiligungsgraden in der Berliner Verkehrswende.

# 4

Worauf kommt es in einer gerechten Verkehrswende an?

## Fazit

- **Verteilungsgerechtigkeit** kann nur über Verfahrens- und Anerkennungsgerechtigkeit hergestellt werden.
- **Verfahrensgerechtigkeit** wird über **Beteiligungsprozesse** erreicht, die:
  - Gemeinwohlorientierte Lösungen erarbeiten;
  - Losbasiert, aufsuchend und damit repräsentativ sind;
  - Langfristig angelegt sind;
  - Fragestellungen von Politik/Verwaltung sorgfältig ausgewählt wurden.
- **Anerkennungsgerechtigkeit** wird über die Berücksichtigung benachteiligter und intersektionaler Perspektiven in gut gemachten **Beteiligungsprozessen** adressiert.





© Mikael Colville-Andersen | Bicycle Rush Hour Copenhagen - Autumn | CC BY-NC 2.0 [creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0] | flickr.com/photos/16nine/5619288186

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Diskussion, Fragen & Gedanken

Anke Kläver | [anke.klaever@iass-potsdam.de](mailto:anke.klaever@iass-potsdam.de)

Victoria Luh | [victoria.luh@iass-potsdam.de](mailto:victoria.luh@iass-potsdam.de)



# Literatur

- Einstein, K.L.; Palmer, M.; Glick, D.M. (2019). Who participates in local government? Evidence from Meeting Minutes. In: Perspectives on Politics 17 (1): p. 28-46.
- Dryzek, J. (2014). Twists of democratic governance. In Democratic Theorists in Conversation (pp. 101-116). Springer.
- Rammler, S. & Schwedes, O. (2018). MOBILITÄT FÜR ALLE! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik. Friedrich-Ebert Stiftung, Berlin.
- Randelhoff, M. (2015). Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person). Zukunft Mobilität. Unter: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/> [18.08.2022].
- Pereira, R. (2018): Distributive Justice and Transportation Equity: Inequality in accessibility in Rio de Janeiro. Unter: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/dissertacoes-e-teses/2018/1148-rafael-pereira-distributive-justice-and-transportation-equity-inequality-in-accessibility-in-rio-de-janeiro/file> [18.08.2022].
- Umweltbundesamt (2022a): Emissionen des Verkehrs. Unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher> [18.08.2022].
- Umweltbundesamt (2022b): Straßenverkehrslärm. Unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm#gerauschbelastung-im-strassenverkehr> [28.08.2022].
- Von Schneidmesser, D. (2020): Die Bürgerinnen und Bürger bei der Mobilitätswende mitnehmen - ein Plädoyer für echte Beteiligung. IASS Blog, 17.01.2020. Unter: [Die Bürgerinnen und Bürger bei der Mobilitätswende mitnehmen - ein Plädoyer für echte Beteiligung | Institute for Advanced Sustainability Studies \(iass-potsdam.de\)](https://www.iass-potsdam.de/en/news/2020-01-17-die-buergerinnen-und-buerger-bei-der-mobilitaetswende-mitnehmen-ein-plaedoyer-fuer-echte-beteiligung)
- Von Schneidmesser, D.; Herberg, J.; Stasiak, D. (2020). Re-claiming the responsibility gap. The co-creation of cycling policies in Berlin's mobility law. In: Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 8.
- Williams, S. & Doyan, A. (2019): Justice in energy transitions. Environmental Innovation and Societal Transitions 31: 144-153. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2018.12.001>.