BÜNDNIS
SOZIALVERTRÄGLICHE
MOBILITÄTSWENDE



Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können

Impressum

Herausgeber
AWO Bundesverband e. V.
Blücherstraße 62, 10961 Berlin

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)
Kaiserin-Augusta-Allee 5, 10553 Berlin

Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB)
Henriette-Herz-Platz 2, 10178 Berlin

Evangelische Kirche in Deutschland (EKD)
Herrenhäuser Str. 12, 30419 Hannover

IG Metall
Wilhelm-Leuschner-Straße 79, 60329 Frankfurt

NABU (Naturschutzbund Deutschland) e. V.
NABU-Bundesverband
Charitéstraße 3, 10117 Berlin

Sozialverband Deutschland e. V. (SoVD)
Bundesgeschäftsstelle
Stralauer Straße 63, 10179 Berlin

Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Linienstraße 131, 10115 Berlin

ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
Paula-Thiede-Ufer 10, 10179 Berlin

VCD – Verkehrsclub Deutschland e. V.
Bundesgeschäftsstelle
Wallstraße 58, 10179 Berlin

Verfasser
Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende
April 2021

Autorinnen und Autoren
Dr. Ruth Gütter, Jens Hilgenberg, Alexander Kaas Elias, Steffen Lembke, Fabian Müller-Zetzsche, Volker Nüsse, Lena Osswald, Daniel Rieger, Johannes Rußmann, Dr. Ines Verspohl

Redaktion
Lena Osswald, Hannes Külz

Gestaltung
construktiv GmbH, Bremen

Illustration
Elisabeth Deim, Dresden

Lektorat
Fabian Kreß, Berlin

STIFTUNG MERCATOR

Das **Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende** wird gefördert von der Stiftung Mercator.

Inhalt

Executive Summary 4

Breites Bündnis: Die Mobilitätswende geht uns alle an 8

Unsere Vision: Eine gute Mobilität für alle 13

Handlungsbedarfe für eine sozialverträgliche Mobilitätswende 19

Dimension 1: Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe. 19
Aktuelle Situation: Nicht alle Menschen haben Zugang zu attraktiver klimafreundlicher Mobilität. 19
Was jetzt zu tun ist 22

Dimension 2: Mobilität trägt zu Lebensqualität und Gesundheit bei. 30
Aktuelle Situation: Die Auswirkungen des Verkehrs belasten Lebensqualität und Gesundheit. 30
Was jetzt zu tun ist 32

Dimension 3: Mobilitätswirtschaft bringt Wohlstand und Beschäftigung. 36
Aktuelle Situation: Die Mobilität ist im Strukturwandel, die politische Gestaltung ist mangelhaft. 36
Was jetzt zu tun ist 38

Dimension 4: Mobilitätswende braucht einen kulturellen Wandel. 43
Aktuelle Situation: Eine Kultur der Motorisierung und Beschleunigung 43
Was jetzt zu tun ist 44

Zentrale Handlungsempfehlungen für eine sozialverträgliche Mobilitätswende 47

Mitglieder im Bündnis 50

Executive Summary

Wie kann eine sozial gerechte und ökologische Mobilitätswende gelingen?

Dieser Frage widmet sich das *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* und formuliert in diesem Papier konkrete Vorschläge.

Das einmalige Bündnis aus Wohlfahrts- und Sozialverbänden, Gewerkschaften, Umweltverbänden und der Evangelischen Kirche in Deutschland vertritt viele Millionen Bürgerinnen und Bürger in Deutschland. Alle Beteiligten beschäftigen sich aus unterschiedlichen Gründen mit dem Thema Mobilität und sehen dringenden Handlungsbedarf. Dass der Verkehrssektor maßgeblich zum Klimawandel beiträgt, ist unumstritten. Gleiches gilt für die vielen negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität. Auch die vielfältigen Herausforderungen der Mobilitätswirtschaft sind bekannt. Sicher ist: Der Verkehr von Menschen und Waren, wie er sich in den vergangenen 50 Jahren entwickelt hat, muss sich deutlich verändern. Dazu gehören Infrastrukturen, Mobilitätsangebote, Wertschöpfungsmodelle, aber auch die Mobilitätskultur.

Wie eine Mobilitätswende im Detail aber gestaltet werden kann, darüber diskutieren Interessengruppen und Politik seit Langem – ohne zu einer gemeinsamen Lösung zu kommen. Es besteht bei einigen die Annahme, eine Mobilitätswende und weniger Verkehr würden Menschen aus der Gesellschaft ausschließen, die individuelle Freiheit einschränken sowie die wirtschaftliche Entwicklung einbrechen und Arbeitsplätze verschwinden lassen. Doch das stimmt so nicht. Das gemeinsame Papier des Bündnisses zeigt: Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit schließen sich nicht aus, sondern ergänzen und bedingen sich mancherorts sogar. Eine klug gestaltete Mobilitätswende kann ökologisch und sozial gerecht sein.

Vier Dimensionen für die Verkehrswende

Das Bündnis hat vier Dimensionen identifiziert, in denen gehandelt werden muss: Daseinsvorsorge, Lebensqualität und Gesundheit, Mobilitätswirtschaft sowie Kulturwandel. Darüber hinaus wurde die Finanzierung der Transformation intensiv diskutiert. Das Bündnis fokussiert sich in seiner Arbeit dabei auf die Personenmobilität. Innerhalb der Dimensionen wurden Maßnahmen formuliert, um die Mobilitätswende zu schaffen.

1. Mobilität muss als Teil der **Daseinsvorsorge** anerkannt werden. Dafür müssen unter anderem folgende Schritte ergriffen werden:

- Ein attraktiver Umweltverbund muss das Rückgrat der neuen Mobilität sein. Nötig sind ein Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur im gesamten Land. Der öffentliche Personennah- und Fernverkehr muss mit besseren Infrastrukturen, regelmäßigen Takten und bedarfsorientierten Angeboten überall im Land verfügbar werden. Neue Mobilitätsangebote müssen sinnvoll in den Umweltverbund integriert werden.

- Alle Verkehrsanbieter müssen gesetzlich zu Barrierefreiheit verpflichtet und die Umsetzung staatlich überprüft werden. Bestehende Nachteilsausgleiche für Personen mit Behinderungen müssen erhalten und wo notwendig ergänzt werden.

- Eine langfristige und umfassende Finanzierung ist Grundlage für einen attraktiven Umweltverbund. Klimaschädliche Subventionen müssen abgebaut, Steuern umgestaltet und vorhandene Mittel unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten neu verteilt werden.

- Damit Mobilität für alle Menschen finanziell zugänglich ist, braucht es erschwingliche Tickets auch für Geringverdienende und eine Erhöhung der Regelsätze für Mobilität in der Grundsicherung.

- Versorgung und Mobilität müssen integriert geplant werden, um Wege zu verkürzen. Versorgungsinfrastrukturen müssen verstärkt dezentrale und digitale Elemente umfassen, um einfach erreichbar zu sein, ohne lange Wege auf sich nehmen zu müssen.

2. Das Verkehrssystem muss verändert werden, damit **Lebensqualität und Gesundheit** nicht länger eingeschränkt werden. Hierfür braucht es unter anderem Folgendes:

- Die Treibhausgasemissionen müssen mit dem Ziel der Klimaneutralität deutlich reduziert werden, um die mittel- und langfristigen Folgen des Klimawandels abzumildern.

- Schadstoff- und Lärmemissionen müssen schnell und nachhaltig reduziert werden, damit diese nicht länger der Gesundheit schaden.

- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und die Gestaltung von lebenswerten Wohngebieten müssen ergriffen werden, um die Lebensqualität zu erhöhen. Gleichzeitig muss eine soziale Wohnungspolitik umgesetzt werden, damit eine wachsende Lebensqualität nicht zu Verdrängung führt.

- Um das Ziel von null Verkehrstoten („Vision Zero“) zu erreichen, müssen bauliche und organisatorische Maßnahmen für Sicherheit im Straßenverkehr ergriffen werden. Neben der objektiven Sicherheit müssen diese auch das Sicherheitsgefühl der Menschen verbessern, insbesondere für den Rad- und Fußverkehr.

3. Die **Mobilitätswirtschaft** trägt einen sehr großen Teil zu Beschäftigung und zum Wohlstand in Deutschland bei. Damit die Mobilitätswende nicht zu ökonomischen oder sozialen Verwerfungen führt, sondern der Mobilitätssektor auch zukünftig ein zentraler Ort von Innovation und hochqualifizierten Arbeitsplätzen in der hiesigen Volkswirtschaft ist, braucht es unter anderem Folgendes:

- Die Transformation des Automobilsektors muss industrie- und strukturpolitisch begleitet werden. Regionale Strukturpolitik muss besonders betroffene Regionen unterstützen.

- Es braucht umfassende Weiterbildungsinitiativen und eine fortschrittliche Qualifikationspolitik, um Menschen für neue Anforderungen und neue Jobs weiterzubilden.

- Für die gesamtwirtschaftliche Transformation muss eine vorausschauende Industriepolitik rechtliche Rahmensetzungen schaffen, die klimaneutrale Mobilität und emissionsarme Zukunftstechnologien bevorzugen.

- Die Situation der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr muss deutlich verbessert werden. Dazu gehören höhere Löhne, mehr Beschäftigte und kürzere Arbeitszeiten. Im Bereich der neuen Mobilitätsdienstleistungen dürfen nicht länger prekäre Arbeitsplätze entstehen.

- Das Leitbild „Gute Arbeit“ muss im gesamten Mobilitätssektor etabliert werden. Dazu zählt neben tariflicher Absicherung und armutsfesten Löhnen auch eine niedrigere Arbeitsbelastung und -verdichtung.

- Mit der Umstellung auf emissionsfreie Antriebe, dem Ausbau des Angebots von Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr sowie neuen Schwerpunkten auf Dienstleistungen, Daten und Mikromobilität entsteht eine neue, klimaneutrale und wertschöpfende Mobilitätswirtschaft.

4. Für eine Mobilitätswende ist auch ein **Kulturwandel** nötig, der dem Auto eine kleinere Rolle als bislang zuweist. Dafür braucht es Folgendes:

- Transparenz und Partizipation sind ein wichtiger Teil des gemeinschaftlichen Wandels. Durch Beteiligung wird Akzeptanz für die Mobilitätswende geschaffen. Zudem trägt sie dazu bei, dass sich neue Mobilitätsangebote an den Bedürfnissen der Nutzenden orientieren.

- Die neue Mobilitätskultur muss erlebbar werden. In Reallaboren können Menschen Alternativen zum privaten Pkw im Alltag erfahren.

- Es braucht eine Kultur des Ausprobierens. Mögliche Lösungen müssen auf der Straße in temporären Anordnungen erprobt und im Erfolgsfall verstetigt werden können. Temporäre Lösungen ermöglichen es auch, dass nachgebessert werden kann.

- Sämtliche Unternehmen und Institutionen müssen Mobilitätsstrategien entwickeln und überlegen, wie ihre Kundschaft, Mitarbeitenden, Gäste zukünftig nachhaltig zu ihnen kommen.

Finanzierung der Transformation

Der Finanzbedarf für die Mobilitätswende ist hoch und die Zeit für öffentliche Investitionen drängt. Die Corona-Krise zeigt uns, dass in Krisensituationen schnell und eindeutig gehandelt werden kann. Auch im Bereich der Mobilitätswende müssen jetzt Investitionen in großem Maße getätigt werden. Jetzt auf diese Investitionen zu verzichten, wird für kommende Generationen deutlich teurer.

Innerhalb des Verkehrssektors bestehen vielfältige Möglichkeiten, Mittel umzuschichten und neu zu generieren. Diese müssen schnellstmöglich genutzt werden. Das bereitstehende Budget für das Verkehrsministerium muss an Klima- und Nachhaltigkeitskriterien sowie sozialen Belangen ausgerichtet werden. Zudem müssen Steuern für besonders klimaschädliches Verhalten erhoben werden. Klimaschädliche Subventionen müssen abgeschafft werden. Dabei werden große Summen frei. Wichtig ist, dass diese Umschichtungen und Investitionen sozialverträglich geschehen. Die Gelder müssen in den Ausbau klimafreundlicher Mobilitätsangebote investiert werden, die allen Menschen zugute kommen. Gleichzeitig müssen arme Menschen finanziell unterstützt werden, damit diese trotz möglicher Preissteigerungen weiterhin mobil sein können.

Ein Auftrag an Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft

Die Forderungen sind ein dringender Auftrag an die Politik – von Kommunen über Landkreise und Länder bis zur Bundesregierung, aber auch an Unternehmen, Organisationen und letztlich jeden Einzelnen. Das Bündnis zeigt, dass es dafür bereits große gesellschaftliche Unterstützung gibt. Deshalb gibt es keinen Grund, jetzt nicht schnell und entschlossen zu handeln.

Breites Bündnis: Die Mobilitätswende geht uns alle an

Das zivilgesellschaftliche *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* ist ein Zusammenschluss aus Wohlfahrts- und Sozialverbänden, Gewerkschaften, Umweltverbänden und der Evangelischen Kirche Deutschlands.[1] Gemeinsam vertreten sie viele Millionen Mitglieder in Deutschland sowie eine Vielzahl haupt- und ehrenamtlich aktiver Menschen, die sich zivilgesellschaftlich und in den Unternehmen des Verkehrssektors engagieren.

Trotz der sehr unterschiedlichen Arbeitsschwerpunkte der Beteiligten ist für alle die Mobilitätswende als Teil eines umfassenden sozialökologischen Wandels eine der zentralen gesamtgesellschaftlichen Herausforderungen dieses Jahrzehnts, die aktiv begleitet und mutig gestaltet werden will. Aus folgenden Gründen halten sie eine Mobilitätswende für unausweichlich:

Wir sind dabei, die planetaren Grenzen zu überschreiten.

Die Emission von Treibhausgasen und Schadstoffen, Flächenversiegelung und der Verlust von Biodiversität nehmen besorgniserregend zu. Der Beitrag des Verkehrssektors zur ökologischen Krise ist immens: Seine Treibhausgas-Emissionen konnten seit 1990 nicht gesenkt werden. So können die Klimaziele von Paris nicht erreicht werden.[2, i]

Nicht alle Menschen haben gleichen Zugang zu Mobilität.

Es gibt bei der Mobilität große Unterschiede zwischen Stadt und Land. Zudem werden Menschen mit Behinderungen, Kinder, ökonomisch schlechter Gestellte und andere im aktuellen Mobilitätssystem benachteiligt. Dies widerspricht dem Anspruch, dass alle Menschen gleichen Zugang erhalten sollen.

Der Verkehr hat große Auswirkungen auf die Gesundheit – gerade für arme Menschen.

Unfälle und Verkehrstote sind Alltag. Luftverschmutzung, Lärm und Bewegungsmangel machen Menschen krank. Menschen mit geringen Einkommen sind zudem deutlich häufiger von diesen negativen Auswirkungen betroffen. Und dass, obwohl sie nicht diejenigen sind, die diese Auswirkungen verursachen: Sowohl in Deutschland als auch global verursachen Menschen mit geringen Einkommen am wenigsten Emissionen.

1 Teil des Bündnisses sind: AWO Bundesverband e. V., Sozialverband Deutschland e. V., Sozialverband VdK Deutschland e. V., Deutscher Gewerkschaftsbund, IG Metall, ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V., Naturschutzbund Deutschland e. V., VCD Verkehrsclub Deutschland e. V., Evangelische Kirche in Deutschland. Die Arbeit des Bündnisses wird durch die Stiftung Mercator und die European Climate Foundation gefördert und unterstützt.

2 Das Abkommen von Paris ist ein 2015 von 197 Staaten geschlossenes globales Klimaschutzabkommen. Wichtigstes Ziel ist die Begrenzung der Erderhitzung auf deutlich unter 2 Grad Celsius sowie Anstrengungen zur Erreichung des 1,5-Grad-Ziels.

Die wirtschaftliche Transformation braucht eine aktive Strukturpolitik.

Die Transformation des Mobilitätssektors hat Auswirkungen auf die Arbeitsplätze von hunderttausenden Beschäftigten. Diese Veränderungen sind bereits in vollem Gange. Ganze Regionen werden von den wirtschaftlichen Veränderungen betroffen sein. Ohne eine aktive Strukturpolitik wird es zu sozialen Verwerfungen kommen.

Die Arbeitsbedingungen in Teilen der Mobilitätswirtschaft sind schlecht.

Die Sparmaßnahmen im öffentlichen Verkehr haben zu Personalmangel und schlechten Arbeitsbedingungen geführt. Zugleich entstehen tausende prekäre Arbeitsverhältnisse im neuen Mobilitätsdienstleistungssektor.[ii] Es braucht eine Wende hin zu sicherer und guter Arbeit.

Das heutige Mobilitätssystem ist nicht mit Klima- und Nachhaltigkeitszielen vereinbar.

Mit den Zielen für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs) und den Pariser Klimazielen hat sich die Staatengemeinschaft eine klare Zielrichtung und Rahmensetzung gegeben, die auch für die Mobilitätswende handlungsleitend sein muss. Deutschland hat sich auf diese Ziele verpflichtet und muss sie deshalb auch umsetzen.

Das *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* eint der Wunsch, Brücken zu bauen und konstruktive Lösungsvorschläge in die öffentliche Debatte einzubringen, die Gemeinsamkeiten ausloten, statt Polarisierungen zu verstärken. In bisherigen Debatten wurden soziale Ziele wie Arbeitsplatzsicherheit, Konsequenzen des Strukturwandels, eine Bewahrung von Kultur- und Lebensgewohnheiten sowie soziale Gerechtigkeit in Konkurrenz zu ökologischen Zielen gesehen.

Doch die Partner des Bündnisses sind der Auffassung, dass die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen mit den Erfordernissen des Klimaschutzes vereinbar sind und dass eine Mobilitätswende zugleich mehr soziale Gerechtigkeit und mehr Lebensqualität in der gesamten Bevölkerung bedeutet. Sie sind überzeugt, dass es möglich ist, Deutschland mit seiner traditionell starken Automobilindustrie emissionsfreier, klima- und umweltfreundlicher auszurichten und damit international beispielgebend für die Vereinbarkeit von wirtschaftlichem Erfolg und Nachhaltigkeit zu sein.

Die Vielfalt des Bündnisses ist dabei seine Stärke. Die Verbände und Organisationen blicken nicht nur aus ihrer eigenen Perspektive auf die Mobilitätswende. Vielmehr versuchen sie, die Perspektiven aller Beteiligten als das gelten zu lassen, was sie sind: gleichermaßen berechtigte Anliegen, die es bei einem Wandel ebenso zu berücksichtigen gilt.

Rund neun Monate hat sich das Bündnis mit vielfältigen Dimensionen von Mobilität beschäftigt. Die gemeinsame Arbeit hat gezeigt: Es gibt viele Gründe, für eine Mobilitätswende aktiv zu werden. Alle haben viel zu gewinnen, wenn sie gut gelingt. Doch wir dürfen auch die Risiken des anstehenden Strukturwandels, wie mögliche Arbeitsplatzverluste, nicht außer Acht lassen.

Zur Erweiterung des Horizonts wurden im Prozess verschiedene Personen eingeladen, um weitere gesellschaftliche Sichtweisen zur Mobilitätswende in unsere Diskussionen aufzunehmen.[3] Dabei hat sich gezeigt, dass die vielfältigen Perspektiven zwar Konflikte mit sich bringen, diese jedoch alle lösbar sind. Nur der Blick von vielen Seiten auf ein Thema ergibt auch Lösungen für viele Interessen und Bedürfnisse.

Die Zusammenarbeit des Bündnisses versteht sich daher als gemeinschaftlicher Ansatz, Transformation für alle zu gestalten. Sie zeigt auf: Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit schließen sich in der Mobilitätswende nicht aus. Sie ergänzen sich und bedingen sich mitunter sogar.

Damit diese vielfältigen Themen bearbeitet werden können, muss die Mobilitätswende aus vielen Blickwinkeln betrachtet werden. In diesem Papier werden vier Dimensionen angeführt, in denen jetzt gehandelt werden muss.[4]

Das *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* hat sich bewusst auf die benannten Dimensionen fokussiert, um aufzuzeigen, dass soziale und ökologische Nachhaltigkeit in der Mobilitätswende eng zusammengehören. Für die identifizierten Dimensionen werden jeweils die aktuellen Missstände beschrieben und Ideen aufgeführt, was jetzt zu tun ist.

3 Die beteiligten Expertinnen und Experten sind am Ende dieses Papiers benannt.

4 Die vier Dimensionen zeigen nur einen Ausschnitt der gesamtgesellschaftlichen Transformationsaufgabe. Eine Veränderung des gesamten Verkehrssystems muss weitere Dimensionen bedenken, z. B. den für viele Emissionen verantwortlichen Güterverkehr oder die Modernisierung und Handlungsfähigkeit der Verwaltung.


City-Apotheke
TAXI
TAXI
WEITERB
BIBLIOTHEK AUF RÄDERN
Hauptbahnhof
Ärztehaus
H
3
Schönstadt
17 km


Usedom
ü. Hamburg
7:52 Uhr
3
Frankfurt
ü. Fulda
8:12 Uhr
2
Innenstadt
TAXI
U
S
Hauptbahnhof
Innenstadt
Schöndorf
Ärztehaus
TAXI
P
P
P
Tickets
MOBI-Station Schöndorf

Unsere Vision: Eine gute Mobilität für alle

Die Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn sie für alle Menschen in diesem Land gestaltet wird. Sie muss die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen erfüllen und gleichzeitig Akzeptanz für die aus ökologischen und sozialen Gründen notwendigen Veränderungen schaffen. Wie kann eine Mobilität aussehen, die für alle gut ist? Unsere Vision sieht so aus:

Alle Menschen erhalten Zugang zu klimafreundlicher Mobilität.

Weite Teile Deutschlands sind mit Bussen und Bahnen gut zu erreichen. Gerade in ländlichen Gebieten ist das Angebot stark verbessert worden. Für alle Menschen, unabhängig von Wohnort, finanziellem oder gesellschaftlichem Hintergrund, Behinderung, Mobilitätseinschränkung oder Alter ist Mobilität erschwinglich, leicht zugänglich und einfach zu nutzen. Alle Menschen sind so mobil, dass sie am gesellschaftlichen Leben teilhaben und sich einbringen können.

Die Politik begreift Mobilität als Daseinsvorsorge und handelt entsprechend. Der öffentliche Nah- und Fernverkehr wurde als Rückgrat der Mobilität gestärkt und gleichzeitig durch die Integration neuer Mobilitätsangebote flexibler. Wo es sinnvoll ist, ergänzen Rufbusse, geteilte Fahrzeuge, Leihfahrräder oder Ähnliches das Angebot. Politik und Verwaltung haben dafür gesorgt, dass alle Mobilitätsangebote ökologisch nachhaltig und allgemein zugänglich sind. Die staatlichen Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit wurden überall umgesetzt.

Viel mehr Menschen bewegen sich zu Fuß, mit dem Rad oder dem öffentlichen Verkehr.

Im gesamten Land ist sicherer Fuß- und Radverkehr möglich. Die Menschen fühlen sich auf den Radwegen sicher und nutzen sie im Alltag selbstverständlich. Auf einem gut ausgebauten Radwegenetz zwischen Kommunen pendeln viele mit dem Fahrrad. Auch für sicheren Fußverkehr wurde gesorgt. Die Gehwege wurden verbreitert und bieten ausreichend Platz. Viele Menschen gehen gern zu Fuß. Auch Bahnen und Busse können zu Fuß oder mit dem Rad nun einfacher erreicht werden.

Viel mehr Menschen in Deutschland können sich ohne eigenen Pkw versorgen und bewegen. Zwar schätzen Menschen weiterhin den Komfort und die Flexibilität eines privaten Pkw, doch das Automobil hat eine eingeschränktere Rolle im Mobilitätssystem gefunden. Es werden deutlich weniger Wege mit dem privaten Pkw zurückgelegt. Autos befördern meist mehr als eine Person oder werden gemeinschaftlich genutzt. Alle Kraftfahrzeuge sind zudem emissionsfrei unterwegs. Da die erneuerbaren Energien stark ausgebaut wurden, fahren die Fahrzeuge weitgehend klimaneutral.

Es gibt keine Barrieren mehr und mehr Menschen können an der Mobilität teilhaben.

Es gibt keine Barrieren mehr im öffentlichen Verkehr und Straßenraum. Das bedeutet nicht nur, dass alles mit dem Rollstuhl erreichbar ist, sondern auch, dass Ticketkauf, Informationssysteme und digitale Angebote für alle Menschen zugänglich sind sowie dass sich jeder im öffentlichen Verkehr orientieren und Umsteigehilfen nutzen kann.

Ob zu Fuß, im Rollstuhl, auf dem Seniorenmobil oder im öffentlichen Verkehr: Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen können selbstbestimmt und ohne Hürden an allen Verkehrsformen teilhaben. Sie brauchen keine separaten Fahrdienste mehr, um spontan mobil zu sein. Dadurch können sie besser am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Sie können auch neue Mobilitätsdienstleistungen nutzen, da diese barrierefrei angeboten werden. Störungen im öffentlichen Personenverkehr sind kein Problem mehr, da stets barrierefrei informiert und schnelle Hilfe angeboten wird.

Auch wenn das Verkehrssystem sich zunehmend vernetzt hat, wurden überall analoge Zugänge, wie Schalter mit persönlichen Ansprechpersonen, belassen. Auch Angebote wie Carsharing können ohne Smartphone oder Internetzugang genutzt werden.

Kinder und Jugendliche können selbstbestimmt mobil sein. Sie kommen allein zur Schule oder zum Sport, da sie auf sicheren Rad- und Gehwegen unterwegs sind. Auch können sie den gut ausgebauten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen.

Die neue Mobilität hat neue attraktive Lebensräume geschaffen.

Der Vision, dass niemand mehr im Straßenverkehr stirbt, ist die Gesellschaft deutlich nähergekommen. Viel weniger Menschen geraten in Verkehrsunfälle und werden dabei verletzt oder getötet. Die Verkehrspolitik konzentriert sich nicht mehr auf das Auto, sondern gibt dem Umweltverbund[5] aus Geh- und Radwegen sowie öffentlichem Nahverkehr wesentlich mehr Gewicht. Dabei wurde der Raum des Autos zugunsten des Umweltverbunds eingeschränkt.

Kreuzungen wurden umgebaut und Unfallschwerpunkte entschärft. Straßen wurden umgestaltet und so Platz für Grünflächen und Bäume geschaffen. Überall können Straßen sicher überquert werden. Die Menschen treffen sich wieder gern in Straßen und auf Plätzen, die zum Verweilen einladen. Die Luftqualität hat sich merklich verbessert und die mit Luftverschmutzung zusammenhängenden Erkrankungen sind drastisch zurückgegangen. Die Autos sind langsamer unterwegs, wodurch es weniger Verkehrslärm gibt und das Fahren entspannter und sicherer ist.

5 Umweltverbund bezeichnet die umweltfreundlichen Verkehrsformen Radverkehr, Fußverkehr und öffentlicher Verkehr.

Die Verkehrsplanung berücksichtigt soziale, ökologische und gesundheitliche Folgen.

Die sozialen, ökologischen und gesundheitlichen Folgen des Verkehrs werden bei der Planung von Verkehr und der Verteilung von Geld für Investitionen immer mitberücksichtigt. Verkehrsträger, die besonders viele negative Auswirkungen haben, werden nicht länger bevorzugt. Autos sind weiterhin verfügbar, die Menschen haben jedoch auch attraktive Alternativen. Denn im Vergleich zum Auto ist es günstiger geworden, den Umweltverbund zu nutzen, der nun überall verfügbar ist.

Geht es um Mobilität, werden immer alle Menschen mitgedacht. Sich fortzubewegen und am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, ist keine Frage des Einkommens mehr. Armut ist auch kein Grund mehr, von Autolärm und Abgasen besonders betroffen zu sein.

Eine zukunftsfähige, ökologische Wirtschaft bietet gute Arbeit und sinnvolle Beschäftigung.

Die Mobilitätswende hat eine andere, aber ebenfalls stabile klimaneutrale Mobilitätswirtschaft hervorgebracht, mit ausreichenden und guten Beschäftigungsperspektiven. Viele Menschen haben im Bereich klimaneutraler Antriebe und neuer Mobilitätslösungen Arbeit gefunden, außerdem in der Fertigung und dem Recycling von Batterien, in Technologien zur Energiespeicherung oder in der branchenübergreifenden Wasserstoffwirtschaft. Sie wurden dabei durch eine umfassende Weiterbildungspolitik unterstützt und die Transformation verlief ohne größere Einbrüche. Auch der Ausbau des Schienenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs hat neue Arbeitsplätze geschaffen.

Die Mobilitätswirtschaft ist Teil einer emissionsfreien Wirtschaft. Diese erfüllt Mobilitätsbedürfnisse ohne wesentliche Beeinträchtigung von Mensch und Natur. Neue Mobilitätsmodelle machen dies möglich. Deutschland entwickelt und exportiert solche ökologisch verträglichen Mobilitätsangebote weltweit.

In der gesamten Mobilitätswirtschaft gibt es gute Arbeitsbedingungen. Alle zukunftsfähigen Geschäftsfelder bieten gut abgesicherte Arbeitsplätze. Diese sind sozialversicherungspflichtig, tarifgebunden und die Beschäftigten erwartet durch ihren guten Lohn eine armutsfeste Rente. Die Personaldecke ist überall ausreichend und Überstunden gehören der Vergangenheit an. Jobs im öffentlichen Personenverkehr sind begehrt und hoch angesehen.

Es entstehen lebenswerte Regionen mit starken Strukturen.

Unternehmen, Gewerkschaften, Betriebsräte und Politik handeln gemeinsam und

konsequent, um negative soziale Auswirkungen der wirtschaftlichen Veränderungen zu vermeiden. Soziale Spaltungen wurden verhindert und das Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt. Besonders vom Strukturwandel betroffene Regionen haben öffentliche Unterstützung erhalten. Es konnten neue Industrien angesiedelt und neue, nachhaltige regionale Wertschöpfung aufgebaut werden. In der Transformation wurden regionale Lieferketten gestärkt. Dadurch wurde das Wachstum überregionaler Güterverkehre gebremst.

Während in einigen Industrien die Zahl der Arbeitsplätze zurückging und sozialverträglich reduziert wurde, konnten durch Innovationsförderung neue Betriebe aus verschiedenen Sektoren angesiedelt und damit auch neue Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen werden. So wurde verhindert, dass Menschen und Versorgungsinfrastrukturen abwanderten. Eine veränderte Stadt- und Regionalplanung ermöglicht es, ohne lange Wege zu arbeiten, einzukaufen und sich zu erholen. Wo möglich, wurden Wege verkürzt oder werden vermieden. Das trägt zur Entschleunigung des Lebens bei.

An dezentralen Knotenpunkten wurden wichtige Angebote der Daseinsvorsorge gebündelt. Solche Knotenpunkte sind überall gut mit dem ÖPNV zu erreichen. Wo es sinnvoll ist, ergänzen digitale Angebote die regionalen Infrastrukturen, zum Beispiel für Behördengänge. Mobile Supermärkte und Bibliotheken ergänzen das Versorgungsangebot. Durch die Stärkung regionaler Infrastrukturen sowie durch Digitalisierung, flächendeckendes, schnelles Internet und neue Arbeitsmodelle wurde der Pendelverkehr reduziert. Gerade ländliche Räume haben dadurch an Lebensqualität gewonnen.

Eine neue Einstellung gegenüber Mobilität und Verkehr

Die Bedeutung des eigenen Autos hat abgenommen, weil Bus und Bahn sowie Rad- und Gehwege gut verfügbar sind.

Autos sind kleiner und weniger stark motorisiert, mit einer veränderten kulturellen Bedeutung aufgeladen und allesamt CO_2-frei und emissionsarm unterwegs. Wer heute ein eigenes Auto kauft, legt Wert auf klimaneutrale Antriebe, Sicherheit, Recyclingfähigkeit, neues Design und digitale Funktionen. Viele ehemals automobile Alltagsvorgänge werden heute anders erledigt. Beim Transport von Dingen setzen viele Menschen auf Leihfahrzeuge. Zusätzlich bieten barrierefreie Taxis und barrierefreie Sharing- und Pooling-Angebote[6,7] sowie E-Lastenräder kluge Lösungen für den Transport auch sperriger Gegenstände.

Die Aggressivität im Straßenverkehr hat deutlich abgenommen. Die Menschen nehmen Rücksicht aufeinander. Es wurden viele Maßnahmen für mehr Sicherheit im Verkehr umgesetzt.

6 „Sharing“ beschreibt die geteilte Nutzung von Fahrzeugen. Beim Bike-Sharing oder Car-Sharing werden Fahrräder oder Autos für bestimmte Zeiträume verliehen. Dadurch braucht es kein eigenes Fahrzeug mehr, um dieses nutzen zu können. Ride-Sharing hingegen beschreibt die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen durch Fahrgemeinschaften.

7 „Pooling“ ist eine Form der Personenbeförderung. Dabei werden Routen von Fahrgästen so zusammengelegt, dass sie gemeinsam befördert werden können. Dadurch werden Einzelfahrten eingespart.

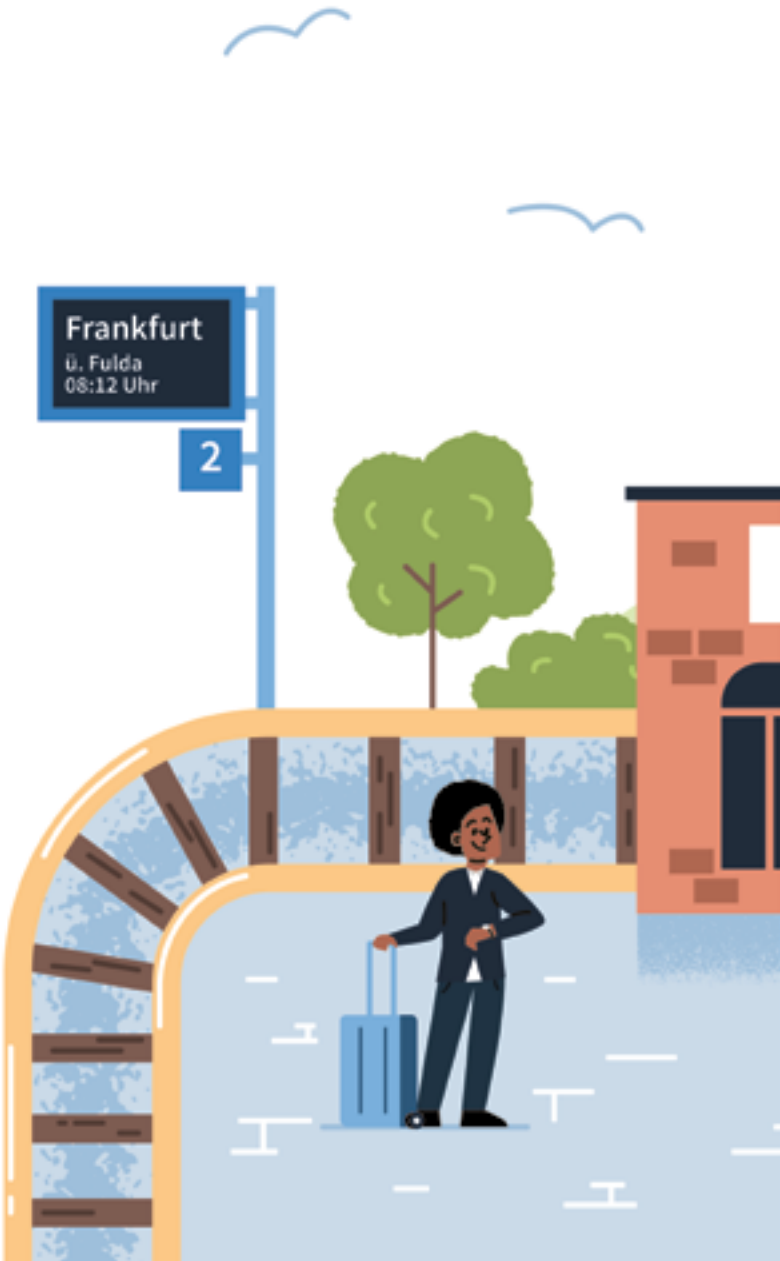
Gesellschaftliche Prioritäten neu gesetzt

Mobilität steht weiterhin für Lebensqualität, doch das Bewusstsein für negative Umweltfolgen ist sehr ausgeprägt. Unnötige, freudlose und rücksichtslose Mobilität hat sich drastisch reduziert. Eine regionale Reise- und Urlaubskultur hat einen nachhaltigen und emissionsfreien Tourismus gestärkt. In ganz Europa wurde ein Nachtzugnetz aufgebaut. Es fahren grenzüberschreitend gut aufeinander abgestimmte Fernzüge, die das Reisen mit der Bahn attraktiver machen. So werden auch weiter entfernte Orte klimafreundlich erreichbar. Daneben ist auch der Busfernverkehr im Vergleich zum Flugzeug und zum privaten Pkw eine emissionsarme Alternative[iii]. Die Anbieter führen keinen Preiskampf mehr, der zu Mängeln bei der Sicherheit und schlechten Arbeitsbedingungen führt.

Das setzt die richtigen Anreize, sich nur noch klimafreundlich fortzubewegen. Sowohl Dienstreisen als auch private Reisen werden daher nun klimafreundlich absolviert.

Die Mobilitätswende wurde zu einem gesellschaftlichen Gemeinschaftsprojekt und wird von vielen Menschen unterstützt. Dies wurde auch möglich, weil die Betroffenen umfangreich beteiligt wurden.

Mobilität in Deutschland ist zur Jahrhundertmitte klimaneutral geworden. Auch andere Staaten haben dieses Ziel erreicht. Die weltweiten Emissionen durch den Verkehr sind stark zurückgegangen. Deutschland wurde durch seine zukunftsgewandte Mobilitätswende zum Vorbild für andere Länder. Nach der Energiewende ist damit auch die Mobilitätswende ein Exportprodukt.




City-Apotheke
TAXI
TAXI
Hauptbahnhof
H
Tickets
3
i
MOBI-Station Schöndorf

Handlungsbedarfe für eine sozialverträgliche Mobilitätswende

Dimension 1: Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis. Ohne sie können Menschen weder an der Arbeitswelt, an Bildung und an der Kultur teilnehmen, können keine sozialen Kontakte pflegen, sich nicht erholen und keine anderen Länder besuchen. In einer demokratischen Gesellschaft muss Mobilität daher für alle gleichermaßen möglich sein. Der technische Fortschritt im vergangenen Jahrhundert hat nicht dazu geführt, dass der Zugang zu Mobilität gerecht verteilt ist. Der Staat hat aber im Rahmen der öffentlichen Daseinsvorsorge die Aufgabe, diskriminierungsfreien Zugang zu lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört auch der öffentliche Verkehr. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden, müssen die notwendigen Maßnahmen getätigt und die finanziellen Mittel bereitgestellt werden. In den vergangenen Jahrzehnten stand der Straßenverkehr im Mittelpunkt der Verkehrspolitik. Das muss sich ändern.

Aktuelle Situation: Nicht alle Menschen haben Zugang zu attraktiver klimafreundlicher Mobilität.

Der Umweltverbund aus Rad-, Fuß- und öffentlichem Verkehr ist nicht attraktiv genug.

- Der öffentliche Verkehr soll die flächendeckende Versorgung sicherstellen. Da er in der Verantwortung der Länder und Kommunen liegt, wird er aber zu selten über Ländergrenzen oder die Grenzen von Verkehrsverbünden hinweg gedacht. Fahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr dauern oft lang und sind kompliziert. Die Ticketsysteme sind unübersichtlich, uneinheitlich und nur wenige Schalter mit persönlichen Ansprechpersonen vorhanden. In Bussen und Bahnen entstehen Konflikte, weil sie zu Stoßzeiten oft überfüllt sind und es zudem zu wenig Platz für Rollstühle und Rollatoren, Fahrräder und Kinderwagen gibt.

- Der Fußverkehr wird nicht ausreichend als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen. Fußwege sind häufig nur die Restgröße von Straßen, Radwegen oder Parkplätzen. Sie sind oft zu schmal und uneben. Ampelschaltungen sind zu kurz und nicht auf Fußgängerinnen und Fußgänger ausgerichtet.

- Ein flächendeckendes Netz sicherer Radwege ist nicht vorhanden. Gerade für längere (Pendel-)Strecken notwendige kreuzungsfreie und getrennte Wege sind selten. Viele Radfahrende fühlen sich im fließenden Autoverkehr unsicher.

- Mobilität wird nicht als integriertes System geplant. Stattdessen werden parallele Angebote und neue Mobilitätsdienstleistungen geschaffen, die den Umweltverbund derzeit nicht sinnvoll ergänzen und ihm zum Teil sogar zuwiderlaufen.

- Sharing- und Pooling-Angebote sind nicht flächendeckend und oft nicht barrierefrei zugänglich. Meist enden die Nutzungszonen am Rand der Innenstädte. Gleichzeitig sind Parkplätze billig. Das Autofahren wirkt daher komfortabler und günstiger. Die Folge sind zugeparkte Innenstädte und Parksuchverkehre. Gleichzeitig werden neue Mobilitätsangebote in Innenstädten parallel zur guten ÖPNV-Struktur angeboten und erhöhen so unnötigerweise das Verkehrsaufkommen.[iv]

- Der für eine flächendeckende und klimagerechtere Mobilität notwendige qualitative und quantitative Ausbau des ÖPNV droht zu scheitern, weil das Personal fehlt. Das liegt auch an den unattraktiven Arbeitsbedingungen: geringe Gehälter, Schichtdienst, lange Arbeitszeiten und Wochenendarbeit ohne angemessenen Ausgleich.

Die Prioritäten in der Finanzierung von Mobilität sind falsch gesetzt.

- Der Bundesverkehrswegeplan ist das zentrale Instrument für die Verkehrswegeplanung. Ein wesentlicher Teil der dort vorgesehenen Investitionen für den Neubau ist für Autobahnen und Bundesstraßen eingeplant.[8, v] Zudem werden Straßenverkehr und Flugverkehr über Subventionen und Finanzinstrumente massiv unterstützt. Derweil wurde der öffentliche Personenverkehr in den vergangenen Jahrzehnten einem harten Sparkurs unterworfen und Schieneninfrastruktur abgebaut.

- Es besteht hoher Finanzbedarf und Investitionsstau im ÖPNV, Schienenpersonenfern- sowie Schienengüterverkehr. Auch fehlen die Planungskapazitäten in Verwaltungen, um Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in der notwendigen Geschwindigkeit und Qualität bauen zu können.

Der Zugang zu Mobilität und gesellschaftlicher Teilhabe ist ungerecht verteilt.

- Das unzureichende Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs hat eine dramatische Folge: Derzeit gibt es im bundesweiten Durchschnitt 1,1 Pkw pro Haushalt.[vi] Insgesamt sind in Deutschland 47,7 Millionen Pkw zugelassen,

8 Vom Gesamtvolumen des BVWP 2030 (Neubau & Erhalt) entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,3 Prozent, auf die Schiene 41,6 Prozent und auf die Wasserstraße 9,1 Prozent der Mittel. Für Aus- und Neubauprojekte (2016 bis 2030) beträgt der Anteil der Straße 53,6 Prozent, der Schiene 42,1 Prozent und der Wasserstraße von 4,3 Prozent. [Bundesverkehrswegeplan 2030, Seite IV]

das sind 575 Pkw auf 1.000 Personen.[vii] Besonders erschreckend ist, dass diese Zahl kontinuierlich ansteigt. 2010 waren es noch 511 Pkw auf 1.000 Personen. Das macht einen Anstieg von rund 12,5 Prozent innerhalb von zehn Jahren.[viii]

- Viele Menschen auf dem Land können ihre Einkäufe nicht mehr im Ortskern erledigen, sondern nur noch am Ortsrand oder in Nachbarorten. Ein eigener Pkw ist für eine selbstbestimmte Teilhabe zu oft unverzichtbar. Menschen, die nicht oder nicht mehr Auto fahren oder sich keinen eigenen Pkw leisten können, haben oft keinen Zugang zu Nahversorgung, ärztlicher Versorgung, Kultur und Bildung.

- Falsche Prioritäten haben dieses Problem verstärkt. Seit der Bahnreform 1994 wurden rund 2.700 Kilometer Schienen für den Personenverkehr und rund 6.000 Kilometer für den Güterverkehr abgebaut[ix]. Viele ländliche Regionen sind vom Schienennetz abgeschnitten. Neue Mobilitätsangebote fehlen hier meist gänzlich. Die Spaltung zwischen städtischen und ländlichen Räumen verstärkt sich.

- Innerhalb der Städte setzt sich diese Spaltung fort. Steigende Mieten verdrängen immer mehr Menschen aus den Innenstadtvierteln an die Stadtränder, in Siedlungen mit oft unzureichendem ÖPNV-Anschluss. Hohes Verkehrswachstum ist die Folge. Die Pendelstrecken haben sich im Schnitt von 14,8 Kilometer im Jahr 2000 auf 16,9 Kilometer im Jahr 2018 verlängert. Inzwischen pendeln hierzulande statt 14,9 Millionen (2000) schon 19,3 Millionen Personen (2018).[x]

- Für Kinder und Jugendliche sind Radfahren und zu Fuß gehen oft gefährlich[xi] Ohne Bus und Bahn bleiben sie lange auf ihre Eltern oder Freunde mit Führerschein angewiesen.

Vielfältige Barrieren erschweren den Zugang zu Mobilität.

- Der Ausbau des ÖPNV und des regionalen Schienenverkehrs ist unzureichend. Teilweise werden Angebote trotz notwendiger Mobilitätswende sogar abgebaut. Strecken werden nicht ausgebaut, Verkehrszeiten sind begrenzt, die Taktung sowie die Barrierefreiheit der Angebote nicht gegeben. Auch wenn das Angebot nicht verbessert wird, steigen die Preise jedes Jahr weiter an.

- Mobilität ist für viele Menschen mit hohem Aufwand verbunden. Fahrzeuge, (Bus-)Bahnhöfe und Internetangebote sind voller Barrieren. Es fehlen ebenerdige Einstiege und Blindenleitsysteme. Fahrstühle sind kaputt, Bordsteinabsenkungen zugeparkt, Gehwege blockiert. Es gibt kaum Taxis, die einen Rollstuhl mitnehmen können. Hinzu kommen komplizierte Ticketsysteme, schwer verständliche Fahrgastinformationen und selten persönliche Ansprechpersonen. Die Nutzung von Umsteigehilfen an

Bahnhöfen ist kompliziert. Bei Zugausfällen fehlen barrierefreie Informationen und Hilfestellungen.

- Diese Barrieren betreffen sehr viele Menschen. So lebten Ende 2019 in Deutschland rund 7,9 Millionen Schwerbehinderte, 58 Prozent davon mit einer körperlichen Behinderung, 4 Prozent davon sehbehindert oder blind.[xii] 18,1 Millionen Menschen waren 65 Jahre und älter, also rund 21 Prozent der Gesamtbevölkerung.[xiii] Auch gibt es in Deutschland rund 2,3 Millionen Kinder, die drei Jahre oder jünger sind und von vielen der Barrieren direkt betroffen.[xiv]

Mobilität ist teuer und die negativen Auswirkungen sind ungleich verteilt.

- Mobilität ist für Menschen mit geringem Einkommen oft zu teuer, ein eigenes Auto unerschwinglich. Die regulären Ticketpreise für den öffentlichen Nahverkehr sind teuer, Sozialtickets nicht überall verfügbar und teils teurer als das in der Grundsicherung für Mobilität vorgesehene Budget. Der Fernverkehr ist für viele Menschen mit wenig Geld nur über komplizierte Sparpreise und Sonderaktionen mit Zugbindung bezahlbar. Normalpreise auf der anderen Seite sind teuer.

- Die Preise für den öffentlichen Verkehr sind in den vergangenen Jahren deutlich stärker gestiegen als für den Autoverkehr.[xv] Trotzdem wird das Autofahren weiter steuerlich gefördert, zum Beispiel durch das Dienstwagenprivileg oder verbilligten Dieselkraftstoff.

- Finanzielle Ausgleiche für die Nutzung von Mobilität wie die Pendlerpauschale sind nicht für alle Menschen gleich zugänglich. Menschen mit geringem Einkommen haben darauf keinen Zugriff.[9,xvi]

- Lärm und Abgase belasten vor allem arme Menschen gesundheitlich, da sie häufiger an viel befahrenen Straßen wohnen.[xvii] Gleichzeitig sind sie für weniger Emissionen verantwortlich.[xviii] Sie leiden deshalb gleich mehrfach unter vom Verkehr verursachten negativen Auswirkungen.

Was jetzt zu tun ist

Allen Menschen klimafreundliche Mobilität ermöglichen

- **Regelsätze in den Sozialleistungen erhöhen:** Die aktuell in den Sozialleistungen vorgesehenen Regelsätze für Mobilität sind zu niedrig. Sie reichen nur in wenigen Kommunen für ein Sozialticket, geschweige denn für die Anschaffung eines Fahrrads oder die Nutzung von Carsharing. Maßstab muss zukünftig sein, welcher Betrag für die Teilhabe am Leben und den Zugang

9 Die Pendlerpauschale wird auf das zu versteuernde Einkommen angesetzt. Dadurch profitieren Menschen mit hohem Verdienst – und hoher Steuerlast – deutlich mehr von dieser Möglichkeit. Wer wenige oder keine Steuern zahlt, erhält hingegen auch keine finanziellen Vorteile und trägt die Kosten des Pendelns allein.

zu klimafreundlicher Mobilität notwendig ist. Auch für Menschen, die an der Armutsgrenze leben und dennoch keine Regelleistungen beziehen, muss hier eine unbürokratische Lösung gefunden werden.

- **Barrierefreiheit überall mitdenken und Nachteilsausgleiche garantieren:** Die Mobilitätswende muss mögliche Auswirkungen für Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen mitdenken. An der Umsetzung sind die Betroffenen zwingend zu beteiligen. Dabei geht es um die Infrastruktur und um barrierefreie Fahrzeuge sowie Mitnahmemöglichkeiten für Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren. Auch Gepäck muss barrierefrei transportiert werden können. Alle öffentlichen und privaten Verkehrsanbieter müssen gesetzlich zu Barrierefreiheit verpflichtet und durch staatliche Stellen überprüft werden. Bestehende Nachteilsausgleiche müssen erhalten bleiben.[10] Wo Nachteilsausgleiche fehlen, müssen diese ergänzt werden.

- **Preise verständlicher und die Buchung von Tickets einfacher gestalten:** Alle Dienstleister müssen Ticketkäufe und Buchungen auf verschiedenen Wegen ermöglichen. Digitale Angebote wie Webseiten und Apps müssen durch Informationskampagnen und Schulungen zugänglicher werden. Aber auch Buchungen per Telefon und der klassische Ticketkauf am Automaten, Schalter oder beim Servicepersonal müssen weiterhin möglich sein.

- **Mobilität mit weniger Verkehr ermöglichen und emissionsfreie Teilhabe sichern:** Auch Freizeit und Erholung sowie der Zugang zu Kultur und Bildung sind wichtig für ein gutes Leben. Vermeidbare Wege müssen reduziert oder klimafreundlicher zurückgelegt werden. Beispielhaft zu nennen sind Kurzstreckenflüge oder mehr Videokonferenzen statt Dienstreisen. Gleichzeitig soll gesellschaftliche Teilhabe emissionsfrei möglich und für alle bezahlbar sein.

Wege verringern und Versorgung und gutes Leben ermöglichen

- **Kurze Wege ermöglichen:** Bei der Planung und Genehmigung neuer Siedlungsstrukturen muss der Anschluss an den öffentlichen Verkehr Voraussetzung sein. Eine gestärkte Stadt- und Regionalplanung muss das Ziel verfolgen, dass das Leben in Quartieren mit gemischter Nutzung sowie mit kurzen Wegen zwischen Wohnen, Arbeiten, Versorgen und Erholen für alle Einkommen bezahlbar wird.

- **Erzwungene Mobilität verringern:** Erzwungene Mobilität muss durch dezentrale Zugänge zu Ämtern,

10 Menschen mit Behinderungen erhalten Nachteilsausgleiche, um Aufwände und Nachteile, die mit der Einschränkung einhergehen, auszugleichen. Im Bereich der Mobilität gehören dazu z. B. die Nutzung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr mittels einmalig erwerbbarer Wertmarken oder die Nutzung von Behindertenparkplätzen.

die wohnortnahe Ansiedelung von Supermärkten und Ärzten, aber auch durch Versorgung mit bezahlbarem Wohnraum und Gewerbeflächen verringert werden. Wo die lokale Versorgung (auch digital) gesichert und klimafreundliche Mobilität vorhanden ist, sollten zuerst Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Verkehrs getroffen werden. Gerade urbane Gebiete können hier vorangehen.

- **Neue Ideen für die regionale Versorgung umsetzen:** In vielen kleineren Gemeinden fehlt die Grundversorgung. Ein Ansatz ist die Bündelung öffentlicher und privater Angebote für Mobilität und Versorgung an Knotenpunkten mit ÖPNV-Anschluss (z. B. Bahnhöfe). Dort können Postdienste, regionale Lebensmittelversorgung, Co-Working-Spaces, Ämter, ärztliche und therapeutische Versorgung und Sharing-Angebote an einem Ort zusammengebracht werden. Diese analogen Versorgungsknotenpunkte sollten um barrierefreie digitale Angebote ergänzt werden, zum Beispiel für Behördengänge oder ärztliche Rezepte. Mobilitäts- und Regionalplanung sollten mit der Wirtschaftsförderung integrierte Ansätze verfolgen. Auch Freizeiteinrichtungen für unterschiedliche Altersgruppen müssen für Menschen ohne Auto erreichbar sein.

- **Arbeit von zu Hause ermöglichen:** Für gutes Arbeiten im Homeoffice ist nicht nur Infrastruktur (Arbeitsplatz, stabiles Netz), sondern auch ein rechtlicher Rahmen erforderlich. Co-Working-Spaces, auch im ländlichen Raum, sorgen nicht nur für weniger Verkehr, sie können diese Regionen insgesamt stärken. Zentral ist flächendeckend schnelles Internet mit Glasfaser-Standard.

Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr im ganzen Land ausbauen

- **Fußverkehr als eigenständige Verkehrsart stärken:** Es braucht eine bundesweite Strategie für sichere und barrierefreie Gehwege. Sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen muss mehr für den Fußverkehr getan werden. Gehwege müssen breit genug und gerade auf vielbefahrenen Strecken vom Radverkehr getrennt sein. Sie müssen ergänzt werden um fußgängerfreundliche Ampelschaltungen, damit es für alle möglich ist, die Fahrbahn sicher zu überqueren. Während es in der Stadt oft Konflikte um die Nutzung des öffentlichen Raums gibt, steht auf dem Land mehr Sicherheit, z. B. durch ausreichende Beleuchtung, im Vordergrund.

- **Radverkehrsnetz überall ausbauen:** Damit mehr Menschen das Fahrrad nutzen, braucht es Radwege, auf denen sich alle sicher fühlen und es auch sind. Sichere, baulich vom motorisierten Verkehr getrennte Radwege, beleuchtete und sichere Radabstellflächen/-anlagen, Fahrradparkhäuser und Ladesäulen für E-Bikes an Knotenpunkten des ÖPNV stärken die Verknüpfung des Umweltverbunds.

Kreuzungen müssen umgestaltet werden, Abbiege-Assistenten für große Fahrzeuge müssen Pflicht sein und es muss gewährleistet werden, dass Autos und Lkw beim Abbiegen in Schrittgeschwindigkeit fahren und beim Überholen den erforderlichen Abstand einhalten.

Qualität und Angebot des öffentlichen Personenverkehrs verbessern

- **Öffentlichen Personennahverkehr und neue Mobilität im ganzen Land verfügbar machen:** Mit einer besseren Infrastruktur muss der öffentliche Personennahverkehr überall im Land eine echte Alternative werden. Neue Mobilitätsprodukte wie Bike-, Ride- oder Car-Sharing, die den öffentlichen Verkehr ergänzen, müssen insbesondere im ländlichen Raum verfügbar sein.

- **Schienenpersonenfernverkehr deutlich ausbauen:** Damit die Schiene auch auf der langen Strecke zu einer leistungsfähigen Alternative wird und eine relevante Verlagerung von Verkehren realisiert wird, braucht es ein leistungsfähigeres Schienennetz. Investitionen in den Erhalt, Neu- und Ausbau und auch in die Reaktivierung von Strecken und Bahnhöfen müssen vorangetrieben werden, damit der Deutschlandtakt schnell Realität wird. Zudem gilt es, die Wettbewerbsnachteile der Schiene durch eine Entlastung des Schienenverkehrs von Steuern und Abgaben und die Förderung der Trassen-, Stations- und Anlagenpreise abzubauen.

- **Erreichbarkeit verbessern und Taktung erhöhen:** Die Anbindung dünn besiedelter Gebiete an das Netz des öffentlichen Personenverkehrs muss Priorität haben. Es braucht bundesweite Bedienstandards für sämtliche Buslinien und Bahnen aller Art in allen Regionen, ähnlich dem Deutschlandtakt im Fernverkehr der Bahn. Dazu gehören Pünktlichkeit, Taktung, Komfort und Platzangebot.

- **Ehrenamt wertschätzen und das öffentliche Angebot erweitern:** Das ÖPNV-Liniennetz muss stärker mit regional und lokal angepassten Lösungen verknüpft werden. Ehrenamtliche Fahrdienste und Mitfahrbörsen können in Gebieten mit sehr wenigen Einwohnerinnen und Einwohnern den ÖPNV ergänzen. Erforderlich ist ein verbindlicher Rechtsrahmen, um die ehrenamtlich Aktiven abzusichern. Die Kommunen dürfen solche Modelle jedoch nicht zum Anlass nehmen, ihre Pflicht zur Bereitstellung von Mobilitätsangeboten zu vernachlässigen.

- **Neue Mobilitätskonzepte in den öffentlichen Verkehr integrieren**: In städtischen Räumen sollten neue Konzepte vor allem in Randzeiten die Anbindung der Vororte und schlecht erschlossener Viertel übernehmen. In ländlichen Räumen sind Zubringer zu den Routen des öffentlichen Verkehrs gefragt. Kommunale Steuerungsinstrumente müssen dafür sorgen, dass weder zusätzlicher Verkehr erzeugt noch parallel zu bereits bestehenden Linien gefahren wird.

- **Qualitätsstandards für den „ÖPNV aus einem Guss“ setzen:** Die öffentliche Hand muss den öffentlichen Verkehr der Zukunft definieren. Kommunen müssen in kommunalen Mobilitätskonzepten bzw. Nahverkehrsplänen festlegen, welche Angebote sie wo und wie sinnvoll einsetzen. Bei Ausschreibungen und Bestellung der Verkehre sind u. a. Barrierefreiheit und ökologische Kriterien sowie Tarif- und Sozialstandards für alle Beschäftigten zwingend vorzugeben und für deren Einhaltung zu sorgen. Bei der Beschaffung von Fahrzeugen und Flotten muss die öffentliche Hand auf emissionsfreie Modelle setzen. Hierfür müssen Länder- und Bund eine geregelte Finanzierungsmöglichkeit inkl. Ladeinfrastruktur bereitstellen.

Öffentlichen Verkehr langfristig ausbauen und finanzieren

- **Investitionsstau im ÖPNV abbauen und Ausbau ermöglichen:** Aufgrund des Sparkurses der vergangenen Jahrzehnte hat der ÖPNV vielerorts die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit erreicht. Nun gilt es zunächst, Corona-bedingte Einnahmenausfälle der Verkehrsverbünde und -betriebe auszugleichen. Zweitens muss der bestehende Investitionsstau abgebaut werden. Drittens bedarf es einer grundlegenden Veränderung des Finanzierungsmodells, damit ein langfristiger Ausbau der Infrastruktur, der Kauf von Fahrzeugen und mehr Mittel für Personal möglich ist. Dieser Systemwechsel ist notwendig, damit der Ausbau des ÖPNV nicht zulasten anderer kommunaler Investitionen wie Bildung geht. Es braucht zudem eine Prüfung, ob der ÖPNV kommunale Pflichtaufgabe sein sollte.

- **Kommunen mit Mitteln von Bund und Ländern unterstützen**: Kommunen scheitern beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs häufig an der Finanzierung von Fahrzeugen und dem Betrieb sowie an der Verfügbarkeit von Personal. Damit die Ticketpreise günstiger und das Angebot gleichzeitig besser werden kann, braucht es eine umfangreiche und langfristige Finanzierung aus den Haushalten des Bundes und der Länder. Kurzfristige Fördermittel reichen nicht, da die dauerhaften Kosten für Betrieb und Personal gedeckt werden müssen.

- **Kommunale Steuerungsinstrumente erweitern:** Kommunen brauchen mehr Handlungsspielräume, um die Mobilitätswende vor Ort zu gestalten. Ein bundesweiter Gesetzesrahmen könnte ihnen lokal angepasste Instrumente an die Hand geben: ÖPNV-Abgaben für Unternehmen, Innenstadtmaut, Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung und Bewohnerparken. So können zum Beispiel Bürger-Tickets gegenfinanziert werden. Selbstverständlich müssen Sozialverträglichkeit und Barrierefreiheit zu jeder Zeit gewährleistet werden.

Emissionen der Mobilität solidarisch reduzieren

- **Preisanreize sozialverträglich ausgestalten:** Menschen mit mehr Geld werden durch Preiserhöhungen weniger belastet. Gleichzeitig verursachen sie grundsätzlich höhere Emissionen.[xix] Deshalb sollten Preisanreize für mehr Klimafreundlichkeit sozial gerecht gestaltet werden. Im Sinne gesellschaftlicher Solidarität muss der Beitrag zur Mobilitätswende den finanziellen Ressourcen entsprechen. Dies gilt für Privatpersonen wie für Unternehmen.

- **CO_2-Preis mit Rückverteilung kombinieren:** Ein steigender CO_2-Preis kann ein wichtiges Steuerungsinstrument für mehr Klimaschutz sein. Damit er steuernd funktioniert, muss er hoch genug sein. Die derzeit vorgesehenen CO_2-Preise sind unzureichend. Um soziale Gerechtigkeit sicherzustellen, braucht es einen Mechanismus für die Rückverteilung, durch den einkommensschwache Haushalte entlastet werden. Die Einnahmen aus dem CO_2-Preis müssen auch in den Ausbau klimafreundlicher Verkehrsträger investiert werden.

- **Preis für Mobilität an den realen Kosten orientieren:** Die indirekten Auswirkungen des Verkehrs müssen einen Preis bekommen und schrittweise an die Verursachenden weitergereicht werden. Würden Flächenverbrauch, Luftverschmutzung und der Beitrag zur Erderwärmung finanziell bewertet und eingerechnet, wären Autofahren oder Fliegen deutlich teurer und weniger attraktiv. Gleichzeitig müssten klimafreundliche Alternativen zur Verfügung stehen. Eine solche Preispolitik muss mit Ausgleichsmaßnahmen für arme Menschen einhergehen. Auch Übergangsregelungen für Regionen mit schlechter Anbindung an den Umweltverbund können bedacht werden.

Klimafreundliche Mobilität sozialverträglich finanzieren

- **Finanzbedarf für die Mobilitätswende anerkennen und Mittel mobilisieren:** Damit die Mobilitätswende gelingt, braucht es erhebliche Investitionen. Der zusätzliche Investitionsbedarf wird voraussichtlich allein bis 2030 in dreistelliger Milliardenhöhe liegen. Eine sozialverträgliche Finanzierung der Mobilitätswende gelingt am ehesten über Steuermittel. Nur so ist gewährleistet, dass sich die individuelle Belastung an Einkommen und Vermögen orientiert. Neben steuerlichen Mitteln bietet auch der Abbau klimaschädlicher Subventionen und die Umverteilung von Mitteln aus klimaschädlicher in klimafreundliche Infrastruktur gute Möglichkeiten der Steuerung. Darüber hinaus ist es sinnvoll, Fehlsteuerungen im Steuer- und Abgabensystem zu korrigieren und indirekte Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit einzubeziehen. Die Weichen zu einem klimaverträglicheren Mobilitätssystem müssen so gestellt werden, dass durch die Veränderungen keine

sozialen und wirtschaftlichen Verwerfungen entstehen. Je früher erste Schritte eingeleitet werden, desto wahrscheinlicher ist es, dass Strukturbrüche vermieden werden können.

- **Subventionen für klimaschädliche Mobilität abbauen und in Alternativen investieren:** Würden die Mittel aus dem Neubau von Fernstraßen genutzt, die Steuerbefreiung für Kerosin und die steuerliche Besserstellung von Dieselkraftstoff aufgehoben, würden erhebliche Finanzmittel frei. Sie könnten eingesetzt werden in die Elektrifizierung von Bussen und Bahnen sowie den schnellen und großflächigen Ausbau von öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußverkehr.

- **Finanzinstrumente sozialverträglich umgestalten:** Einige Instrumente kommen fast ausschließlich Besserverdienenden zugute – so etwa die Pendlerpauschale und das aktuelle Dienstwagenprivileg. Sie sollten so umgestaltet werden, dass sie den Klimaschutz fördern und sozial gerecht wirken. Mit der Spreizung der Kfz-Steuer nach CO_2-Emissionen wurde ein erster zaghafter Anfang gemacht. Doch sie muss durch eine deutlichere Bonus-Malus-Regelung ergänzt werden, die beim Kauf besonders viel emittierender Fahrzeuge ansetzt.




BIBLIOTHEK AUF RÄDERN

Dimension 2: Mobilität trägt zu Lebensqualität und Gesundheit bei.

Seit Jahrzehnten steigt die Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr. Mittlerweile zeigt sich, dass unser aktuelles Mobilitätssystem nicht mehr effizient ist und zusätzlicher Verkehr auch negative Folgen für Wohlstand und Lebensqualität hat. Dabei sind nicht alle Menschen gleich von diesen Auswirkungen betroffen.

Aktuelle Situation: Die Auswirkungen des Verkehrs belasten Lebensqualität und Gesundheit.

Die ökologische Krise bedroht Lebensqualität und Gesundheit.

- Die Emissionen aus der Produktion und der Nutzung von Kraftfahrzeugen verschärfen die Klimakrise. Weltweit sind viele Millionen Menschen bereits existenziell von der Klimakrise betroffen. Sie verlieren ihre Lebensgrundlage, müssen umsiedeln oder begeben sich auf die Flucht. Der Kampf um knapper werdende Ressourcen führt zu politischer Instabilität. Auch in Europa sind die Folgen der Klimakrise bereits erfahrbar: So nehmen etwa Dürren, Unwetter und Waldbrände zu. Die Erhöhung der Zahl der Hitzetoten, Wassermangel, Ertragsverluste in der Landwirtschaft und weitere Auswirkungen werden in den kommenden Jahren zunehmen.
- Der Verkehrssektor wirkt sich nicht nur auf das Klima aus. Er trägt auch erheblich dazu bei, dass Flächen versiegelt, Natur zerstört und Lebensräume zerschnitten werden und die Biodiversität abnimmt.

Das aktuelle Verkehrssystem kostet viele Menschenleben und macht krank.

- 2019 starben in Deutschland 3.046 Menschen bei Verkehrsunfällen. Rund 384.000 Menschen wurden verletzt, darunter viele mit psychischen und körperlichen Langzeitfolgen.[xx,xxi,xxii] Auch bei Menschen, die als erste am Unfallort sind und helfen, kommt es zu psychischen Folgen. Die volkswirtschaftlichen Kosten durch Unfälle betrugen 2018 rund 33,7 Milliarden Euro.[xxiii]
- Weitere gesundheitliche Auswirkungen des Mobilitätssystems sind vielfältig: Luftverschmutzung, Stress, Lärm und Bewegungsmangel sind u. a. für Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen verantwortlich. Der Straßenverkehr verursachte 2018 rund 42,9 Prozent der Stickstoffoxid-Emissionen in der Luft.[xxiv] Allein durch Luftverschmutzung des Verkehrs fallen in Deutschland jedes Jahr rund 100 Milliarden Euro Gesundheitskosten an.[xxv] 2015 starben rund 13.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Luftverschmutzung durch

Verkehr in Deutschland.[xxvi] Rund 75 Prozent der Deutschen fühlen sich zudem von Verkehrslärm gestört oder belästigt.[xxvii] Motorisierter Verkehr ist auch einer der Gründe dafür, dass nur rund 25 Prozent der Kinder und Jugendlichen in Deutschland die Empfehlungen zu körperlicher Betätigung der WHO von einer Stunde am Tag einhalten.[xxviii]

- Die hohe Anzahl von Autos beeinträchtigt die Lebensqualität. Viele Straßen sind zugeparkt, es gibt viel Durchgangsverkehr in Wohngebieten. Während auf der Straße viel Parkraum zur Verfügung steht, gibt es nicht ausreichend Platz für Naherholung, zu wenige öffentliche Bänke und nicht genügend Orte für Kinder zum Spielen. Viele Orte auf dem Land leiden unter dem Lkw-Durchfahrtsverkehr. Viele Menschen sind von Lärm und Stau gestresst. Durch lange Pendelstrecken haben die Menschen zudem weniger Ruhe- und Erholungszeiten.

Negative Auswirkungen auf die Lebensqualität – vor allem für Menschen, die Sorgearbeit leisten

- Männer und Frauen haben unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. So wenden Frauen im Schnitt rund 52 Prozent mehr Zeit für Sorgearbeit auf als Männer. Das bedeutet, dass Frauen mehr Zeit mit Kinderbetreuung, Einkaufen oder Altenpflege verbringen als Männer.[xxix] Bei der Sorgearbeit fallen häufig Ketten von mehreren kurzen Wegen an. Das aktuelle Verkehrssystem ist jedoch vor allem auf schnelle Pendelstrecken mit dem Pkw optimiert.[xxx] Menschen, die Sorgearbeit leisten, werden dabei nicht berücksichtigt. Die Mobilität der Kinder basiert häufig auf der unbezahlten Arbeit der Mütter und Väter statt auf einem öffentlichen Angebot. Durch den Rückgang des Einzelhandels zur Nahversorgung verlängern sich die Wege zum Einkaufen. Dies trifft Menschen, die Sorgearbeit leisten, besonders stark. Sie haben weniger Zeit zur Erholung und zur Teilhabe am Berufsleben.

Aggressionen und Gewalt im Verkehr gehören zum Alltag vieler Menschen.

- Auf vollen Straßen gehören Konflikte zum Alltag. An vielen Stellen ist es zu eng und die Verkehrsteilnehmenden konkurrieren um den knappen Raum. Radfahrende fühlen sich auf der Fahrbahn bedrängt und werden durch fehlende Infrastruktur und Ampelschaltungen benachteiligt. Menschen zu Fuß fühlen sich durch schnelle Fahrräder auf den Gehwegen unsicher und können Straßen häufig nicht sicher überqueren. Die Aggressivität nimmt zu und die Grundregeln der Straßenverkehrsordnung werden oft nicht eingehalten.

- Es gibt Übergriffe auf das Personal in Bahnen und Bussen sowie an Bahnhöfen und Stationen. Viele Menschen empfinden U- und S-Bahnhöfe sowie Bushaltestellen und Unterführungen als Angsträume und meiden sie daher.

Was jetzt zu tun ist

Die Mobilität verändern, um die Gesundheit der Menschen zu verbessern

- **Luftverschmutzung durch konsequentes Handeln beenden:** Luftverschmutzung ist insbesondere in Städten und an viel befahrenen Straßen ein Problem. Für eine nachhaltige Verbesserung der Situation müssen die Fahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Diese Umstellung muss mit dem Ausbau der erneuerbaren Energien einhergehen. Ein großer Anteil der Feinstaubemissionen stammt vom Abrieb der Bremsen und Reifen. Deshalb muss der Kfz-Verkehr auch insgesamt reduziert werden.

- **Mehr Gesundheit durch weniger Verkehrslärm schaffen:** Je nach Verkehrsträger müssen unterschiedliche Strategien zur Lärmminderung greifen. Flüsterbremsen im Schienenverkehr, Flüsterasphalt auf der Straße und moderne Triebwerke in Flugzeugen werden bereits in ersten Anwendungen genutzt. Diese Konzepte müssen von der Ausnahme zur Regel werden. Um Lärm nachhaltig zu reduzieren, bedarf es effektiver Geschwindigkeits- und Zufahrtsbeschränkungen in Wohngebieten, Flugrouten, welche Wohnsiedlungen vermeiden und die allgemeine Reduktion des lärmerzeugenden Verkehrs. Jeder vermiedene Verkehr ist vermiedener Lärm.

- **Gesundheit durch alltägliche Bewegung fördern:** Der Ausbau sicherer Rad- und Gehwege erleichtert es den Menschen, sich zu Fuß oder mit dem Rad zu bewegen, wenn sie dies möchten. Deshalb müssen die Rad- und Gehwege ausgebaut und instandgehalten werden.

Lebensqualität für alle erhöhen und soziale Spaltung verringern

- **Kürzere Wege und Verkehrsberuhigung für lebenswerte Wohngebiete schaffen:** Durch eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung müssen attraktive Quartiere und Lebensräume geschaffen werden. Ideen, wie die 15-Minuten-Stadt in Paris oder die Superblocks in Barcelona sind hervorragend geeignet, um Lebensqualität zu erhöhen.[11] Derartige Konzepte gilt es, auch in Deutschland in allen Kommunen auf den Weg zu bringen. Über die Einbeziehung von Nachbarschaften werden zudem soziale Netze geschaffen. Die Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den verkehrsberuhigten Räumen spielt dabei eine wichtige Rolle. Auch auf dem Land kann Verkehrsberuhigung innerorts und integrierte Regionalplanung zu steigender Lebensqualität beitragen.

11 Die 15-Minuten-Stadt ist ein Konzept zur Schaffung einer Stadt, in der alle Bedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner in einem Radius von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖV um die Wohnung erledigt werden können. Superblocks sind ein städtebauliches Konzept, welches mehrere Wohnblocks zusammenfasst und diese als autoreduziertes Gebiet ausweist. Innerhalb dieser Superblocks haben Radfahrende und Menschen zu Fuß Vorrang. Zudem wird die Aufenthaltsqualität durch Anpflanzungen, Bänke u. ä. erhöht. Der Autoverkehr fließt um die Blocks herum und nicht mehr als Durchgangsverkehr hindurch.

Dorfplätze können von Parkplätzen zu attraktiven Aufenthaltsorten umgestaltet werden. Bänke, Grünflächen und Beleuchtung können die Aufenthaltsqualität erhöhen. Die Bedürfnisse der Menschen vor Ort müssen erhoben und es muss danach gehandelt werden. So kann der Vielfalt der Bedarfe in ländlichen und städtischen Regionen Rechnung getragen werden.

- **Verdrängung und soziale Spaltung verhindern:** Steigende Lebensqualität darf nicht zu Verdrängung und sozialer Spaltung führen. Eine Aufwertung durch Verkehrsberuhigung und Grünflächen kann mit steigenden Immobilienpreisen und höheren Mieten einhergehen. Damit alle Menschen von einer verbesserten Lebensqualität profitieren können, muss die Mobilitätswende mit einer sozialen Wohnungspolitik Hand in Hand gehen, welche bezahlbaren Wohnraum schafft und garantiert. Geeignete Vorschriften und Gesetze auf Bundesebene müssen dies sicherstellen. Gleichzeitig muss bei der Schaffung von Parks, Grünflächen und öffentlichen Gärten der Zugang für die Allgemeinheit gewährleistet werden.

- **Den Fokus auf mehr Entschleunigung legen:** Der Fokus des Verkehrs darf nicht länger auf dem Wunsch liegen, wenige Sekunden oder Minuten schneller zu sein, sondern auf Verlässlichkeit und Sicherheit. Innerörtliche Geschwindigkeitsreduktionen und gute Anschlussverbindungen im öffentlichen Verkehr können zu einer gemächlicheren Verkehrskultur beitragen. Entschleunigung bedeutet weniger Stress und bessere Gesundheit.

Objektive und subjektive Sicherheit im Verkehr ermöglichen

- **Verkehr aus der Perspektive besonders vulnerabler Gruppen planen:** Manche Personen sind besonderen Gefahren im Straßenverkehr ausgesetzt, z. B. Kinder und ältere Menschen. Die Planung von Verkehr muss an diesen besonders betroffenen Gruppen ausgerichtet werden. Da die Bedürfnisse dieser Gruppen vielfältig sind, müssen sie umfassend beteiligt werden. Ziel muss sein, dass Verkehrsplanung allen Menschen eine selbstständige und sichere Mobilität ermöglicht.

- **Ungeschützte Verkehrsteilnehmende besser schützen:** Menschen zu Fuß oder auf dem Rad sind gegenüber Personen in Kraftfahrzeugen ungeschützt. Um Verkehrstote und Verletzte zu vermeiden, müssen sie besser geschützt werden. Neben guten Rad- und Gehwegen gehören dazu auch die Umgestaltung gefährlicher Kreuzungen, die Reduktion von Geschwindigkeiten und getrennte Ampelschaltungen. Vielfältige Maßnahmen sind notwendig, um der Vision Zero[12] näher zu kommen.

- **Mit Flächengerechtigkeit zur Verkehrssicherheit beitragen:** Verkehrsflächen müssen zugunsten von Fußverkehr, Radverkehr und öffentlichem Verkehr

12 Mit Vision Zero wird das Ziel bezeichnet, die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null zu reduzieren.

neu aufgeteilt werden. Auch Flächen für geteilte Mobilitätsmodelle sind denkbar, wobei auf die sinnvolle Integration in den Umweltverbund zu achten ist. Die Schaffung dieser Flächen muss zulasten des privaten Pkw-Verkehrs gehen. So wird sicheres Radfahren möglich und Busse stehen nicht länger im Stau. Auch beugt eine Trennung der Verkehrsträger vielen Konflikten vor, die durch mangelnde Infrastruktur entstehen.

- **Angsträume im öffentlichen Raum umgestalten:** Nicht nur die Angst vor Unfällen, auch die Angst vor Übergriffen oder Raub ist für einige Menschen Teil unseres Verkehrssystems. Situationen wie nicht-einsehbare Unterführungen, schlecht beleuchtete Haltestellen oder fehlendes Sicherheitspersonal im öffentlichen Verkehr stellen für viele Menschen Angsträume dar. Diesen Situationen muss mit lokal spezifischen Maßnahmen begegnet werden. Eine inklusive und partizipative Stadtplanung bietet den Ausgangspunkt, um Angsträume zu identifizieren und Lösungen zu finden.




Ärztehaus
U
S
Schönstadt
17 km
WEITERBILDUNG

Dimension 3: Mobilitätswirtschaft bringt Wohlstand und Beschäftigung.

Die Mobilitätswirtschaft umfasst hierzulande einen riesigen Bereich von Wertschöpfung und Beschäftigung. Ihre Branchen reichen von der Automobilwirtschaft über die Bahn und die Bahnindustrie bis zum öffentlichen Personen- und Güterverkehr und zum Fahrradhandel. Die Mobilitätswirtschaft schafft viel Arbeit, Wohlstand und regionale Wertschöpfung. Eine Mobilitätswende greift tief in die Strukturen und das Zusammenspiel zwischen den Verkehrsträgern ein und hat damit auch auf sie starke Auswirkungen. Diese Wende sozialverträglich zu gestalten heißt, mögliche negative Auswirkungen mit zu bedenken und frühzeitig gegenzusteuern. Die anstehenden Veränderungen bieten große Chancen, bergen aber auch Risiken für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und den Wohlstand in Deutschland. Daher ist es wichtig, diesen Strukturwandel klug, vorausschauend und konsequent zu steuern.

Aktuelle Situation: Die Mobilität ist im Strukturwandel, die politische Gestaltung ist mangelhaft.

Die Transformation der deutschen Automobil- und Zulieferindustrie ist in vollem Gange.

- Angetrieben von internationalen Marktentwicklungen und der europäischen Klimagesetzgebung stellt die deutsche Automobilindustrie endlich auf alternative und perspektivisch klimaneutrale Antriebe um. Auch neue Wettbewerber auf den Weltmärkten, die Digitalisierung der Fahrzeuge und die Vernetzung mit anderen Mobilitätsträgern zwingen die Industrie in einen fundamentalen Strukturwandel. Hersteller und Zulieferbetriebe sowie ganze Regionen stehen unter hohem Veränderungsdruck.

- Arbeitsplätze gehen bereits jetzt in hohem Tempo verloren, gleichzeitig besteht Bedarf an qualifizierten Fachkräften in wachsenden Zukunftsbereichen. Wegbrechende Arbeitsnachfrage und neuer Bedarf nach Fachkräften passen dabei nicht automatisch zusammen. Qualifizierungsmaßnahmen fehlt es an Orientierung. In neu entstehenden Jobs herrschen oft schlechtere Arbeitsbedingungen als in der jetzigen Automobilwirtschaft: frei von Tarifbindung, Sozialleistungen und mit deutlich geringeren Entgelten.[xxxi]

- Viele Regionen sind in Deutschland stark abhängig von der Automobil- und Zulieferindustrie in ihrer heutigen Gestalt. Bricht sie einfach weg, können ganze Regionen stark darunter leiden. Das dämpft die Bereitschaft, den Strukturwandel optimistisch und tatkräftig mitzugehen. Es fehlt eine integrierte

Steuerung dieses Prozesses mittels regionaler Strukturpolitik, aktiver Industriepolitik und strategischer Weiterbildungspolitik.

Der Dienstleistungssektor der Mobilitätswirtschaft steht unter Druck.

- In den letzten Jahren wurde im öffentlichen Verkehr kaum neues Personal eingestellt. Gleichzeitig gehen in den nächsten Jahren viele Beschäftigte in den Ruhestand. Allein um das bestehende Angebot des öffentlichen Verkehrs zu erhalten, werden bis 2030 rund 100.000 neue Beschäftigte benötigt. Die Zielsetzung einer Verdopplung der Verkehrsleistung des öffentlichen Personennahverkehrs erfordert zusätzliche 70.000 Beschäftigte.[xxxii] Ohne die Schaffung attraktiverer Arbeitsbedingungen wird sich der Personalengpass in den kommenden Jahren drastisch verschärfen. Dies steht einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs massiv im Wege.

- Neue Mobilitätsanbieter verschärfen die Lage teils dramatisch: Ob Mietwagen- und Poolingdienste, E-Tretroller-Verleih, Paket- oder Essenslieferungen: Diese Geschäftsmodelle basieren häufig auf unsicheren und schlecht bezahlten Jobs. Fahrerinnen und Fahrer arbeiten häufig als Solo-Selbstständige ohne Versicherungsschutz und soziale Absicherung. Für ihr Einkommen sind sie auf die Vermittlungsdienste des Anbieters gegen entsprechendes Entgelt und intransparente Auftragsvergaben angewiesen. Im Bereich der Fernbusse bestimmen Plattformanbieter die Geschäftsbedingungen, welche die Busgesellschaften notgedrungen akzeptieren müssen

Ein Wettlauf um neue Produkte und Märkte ist entbrannt.

- Von der Batteriezellfertigung über die Digitalisierung des Automobils bis hin zum Ausbau des Schienenverkehrs werden die neuen, zukunftsträchtigen Industriezweige der Mobilitätswirtschaft sichtbar. Noch bleibt unklar, wer davon profitieren wird, wo und wie viel Beschäftigung und Wertschöpfung dabei entsteht.

- Das klassische Fahrrad wird zunehmend um seine wesentlich vielseitiger einsetzbaren Varianten Lastenrad, Pedelec[13], E-Bike[14, xxxiii] sowie E-Scooter[15] ergänzt und somit werden neuen Nutzergruppen erschlossen. Entsprechend groß ist die Nachfrage nach Verkaufs-, Reparatur- und Servicestellen.

- Neue Unternehmen und Technologien drängen in den Markt und verändern das Mobilitätsangebot: Sharing, Pooling,

13 Pedelecs sind Fahrräder, bei denen das Treten in die Pedale mit Motor unterstützt wird.
14 E-Bikes sind von einem Elektromotor angetriebene Zweiräder. Sie müssen ab 6 km/h zugelassen werden.
15 E-Scooter sind elektrisch angetriebene Kleinstfahrzeuge, die einem Tretroller ähneln.

Digitalisierung, Mobility as a Service (MaaS)[16] und On-Demand-Verkehre[17] sind die Schlagworte der Stunde.

Was jetzt zu tun ist

Den Rahmen für eine neue Mobilitätswirtschaft setzen

- **Klimafreundliche Antriebe, neue Fahrzeugkategorien und Datennutzung regeln und standardisieren:** Über alle Mobilitätsträger hinweg muss mit Hochdruck auf klimafreundliche Antriebe umgestellt werden. Dazu gehört vor allem die weitere Entwicklung klimaneutraler Antriebe im Pkw- und Nutzfahrzeug-Bereich, aber auch die Entwicklung neuer Fahrzeugkategorien für verschiedenste Anwendungsbereiche. Der Bau von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, von Bussen, Bahnen jeglicher Art wird in seiner Bedeutung wachsen. Die Datenökonomie ist ein weiterer Schwerpunkt zukünftiger Wertschöpfung, von Geodaten über Stauvermeidung und automatisierten Assistenzsystemen bis zu Unterhaltungsapplikationen im Auto. Die Digitalisierung bietet viele Möglichkeiten, Verkehrsträger zu vernetzen und Angebote zu integrieren. Analoge und digitale Schnittstellen für die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten müssen geschaffen werden. Die öffentliche Hand muss für all diese Bereiche entsprechende Regelungen und Standardisierungen vorlegen.

- **Wettbewerbsbedingungen für klimafreundliche Verkehrsträger verbessern:** Für eine Mobilitätswende braucht es einen regulatorischen Rahmen für neue Mobilitätssysteme. Die Politik muss hierzu ihrer Steuerungsfunktion nachkommen. Dazu gehören ambitionierte und erreichbare Klimavorgaben für die neuen Automobile, CO_2-Bepreisungsansätze oder die Stärkung des Rad-, Bus- und Schienenverkehrs. Sowohl regulatorisch als auch investiv sollte der Umweltverbund zukünftig priorisiert werden. Viele Rahmensetzungen müssen daher überarbeitet werden. Gesetze, die bislang den Pkw priorisieren, müssen im Sinne einer sozialverträglichen und klimafreundlichen Mobilität überarbeitet und Prioritäten neu gesetzt werden. Ein erster Schritt ist die Umgestaltung des Bundesverkehrswegeplans hin zu einem Infrastrukturgerüst, das auf klimafreundliche Mobilität zielt. Auch braucht es eine Neufassung der Straßenverkehrsordnung nach den Bedarfen einer klimafreundlichen Mobilität. Ein Bundesmobilitätsgesetz kann einen weiteren Gesetzesrahmen für nachhaltige Verkehrspolitik bieten.

16 MaaS beschreibt den Ansatz, Mobilität nicht mehr mit eigenem Fahrzeug, sondern über ein umfassendes Angebot an Dienstleistungen zu ermöglichen.

17 On-Demand-Verkehre sind Fahrzeuge, die entsprechend der aktuellen Nachfrage fahren. Dazu muss ein Fahrtwunsch angemeldet werden (z. B. über eine App).

- **Rechtlichen Rahmen für Multimodalität setzen:** Viele Gesetze und Verordnungen auf bundespolitischer Ebene machen den Kommunen Vorgaben für ihre Mobilitätsplanung. Da die Gesetze aus dem vergangenen Jahrhundert stammen, ist häufig das Auto die priorisierte Mobilitätsform. Dies schränkt Kommunen in ihren Anstrengungen für die Mobilitätswende ein. Die Bundesgesetze müssen dringend die Spielräume für die Kommunen erweitern und den Menschen statt das Auto in den Mittelpunkt der Mobilitätspolitik stellen. Nur so entsteht eine stärkere Verbindlichkeit zwischen klimapolitischen, gesundheitspolitischen und umweltpolitischen Zielen sowie den dafür notwendigen verkehrspolitischen Maßnahmen. Auch hier könnte ein Bundesmobilitätsgesetz den entsprechenden Rahmen setzen.

Transformation des Automobilsektors industrie- und strukturpolitisch begleiten

- **Industriepolitische Voraussetzungen schaffen:** Der Strukturwandel der Automobilindustrie muss struktur- und industriepolitisch begleitet werden. Dazu gehört u. a. der deutlich beschleunigte Ausbau der Ladeinfrastruktur, die politische Unterstützung der Ansiedlung von neuen Schlüsselbereichen wie Batteriezellfertigung oder Batterierecycling, Softwareentwicklung und Inkubatoren für Mobilitäts-Start-Ups. Zukunftstechnologien wie das automatisierte und vernetzte Fahren müssen als Innovationsfelder definiert und im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätssystems gesteuert und unterstützt werden. Für Themen wie Wasserstoff oder strombasierte Kraftstoffe müssen Strategien für eine gesamte klimaneutrale Wertschöpfungskette und sinnvolle Einsatzfelder (etwa Flug- und Seeverkehr oder Teile des Schwerlastverkehrs) unter Berücksichtigung von Effizienz- und Umweltkriterien erarbeitet werden.

- **Energiewende als Voraussetzung des Antriebswechsels unterstützen:** Der Aufbau eines klimaneutralen Verkehrssystems setzt auf eine digitale Vernetzung von Fahrzeugen und zunehmende Elektrifizierung von Antrieben. Dadurch steigt der Strombedarf. Der Ausbau der erneuerbaren Energien ist daher eine wichtige Voraussetzung, damit der Verkehrssektor seine Emissionen reduzieren kann. Allerdings darf mit dem Antriebswechsel nicht gewartet werden, bis ausreichend erneuerbare Energien bereitstehen. Beide Projekte müssen parallel vorangetrieben werden.

- **Beitrag der Industrie zur Mobilitätswende einfordern:** Der Wandel der Antriebstechnologien im Fahrzeugbau ist vorrangig Aufgabe der Industrie. Deshalb muss auch ein großer Teil der für die Transformation benötigten Investitionen aus dem privaten Sektor kommen. Auch am Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Autos muss die Industrie sich beteiligen. Teile der Autoindustrie haben zu spät die Notwendigkeit für eine Transformation in Richtung einer

umweltfreundlicheren Mobilität erkannt oder sie bewusst verschleppt. Sie stehen deshalb in der Pflicht.

- **Kleine und mittelständische Unternehmen in der Transformation unterstützen:** Insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen in der Automobilzulieferindustrie benötigen Hilfe bei der Umstellung auf neue Produkte. Ihnen fehlt es gerade in der Krise oft am notwendigen Kapital für die Umstellung. Wenn gute, zukunftsträchtige Konzepte vorliegen, sollte der Staat über einen Transformationsfonds bei Investitionen in die Zukunft helfen. Über staatliche Absicherungen kann auch privates Kapital mobilisiert werden. Solche Liquiditätshilfen müssen allerdings an klare umwelt- und sozialpolitische Bedingungen geknüpft sein.

- **Regionen ökonomisch und ökologisch stärken:** Eine präventive Strukturpolitik auf Bundes- und regionaler Ebene muss wirtschaftliche und soziale Verwerfungen verhindern. In aktuell stark von der Automobilwirtschaft abhängigen Regionen können Transformationsbündnisse aus Industrie- und Handelskammern, Unternehmen, Gewerkschaften, Weiterbildungsträgern und weiteren Beteiligten gemeinsam neue regionale Cluster definieren und dafür Transformationspläne entwickeln. Dazu gehören die notwendigen Infrastrukturen, Unterstützung für Unternehmen im Umbau, Forschungs- und Innovationsinstitutionen sowie Weiterbildungs- und Qualifizierungsverbünde. Bund und Länder sollten solche Strukturen kofinanzieren. Mit Investitionen in die digitale Infrastruktur wird der Grundstein für die Ansiedelung neuer Unternehmen auch in ländlichen Räumen gelegt. Es können neue und verkehrsreduzierend organisierte Produktionsketten entstehen. Technologien wie 3D-Druck können dabei helfen, lange Transportwege zu vermeiden und Wertschöpfung in die Region zu holen. Dadurch wird Verkehr reduziert, und es werden Arbeitsplätze vor Ort geschaffen. Mithilfe von Recycling-Strukturen lassen sich in der Region Stoffkreisläufe schließen.

- **Leitbild internationaler Solidarität verfolgen:** Die Transformation in Deutschland hat auch Effekte auf das Handeln und die Klimaschutzziele anderer Länder. Dies muss in unseren Maßnahmen mitgedacht werden. Dazu gehört z. B. die Umwelt- und Arbeitssituation in den Rohstoff-produzierenden Ländern im Blick zu behalten. Ein Lieferkettengesetz muss dafür sorgen, dass wir auch global gerecht und nachhaltig handeln. Gleiches gilt auch für aktuelle und zukünftige Energieimporte.

Gute Arbeit und neue Qualifikationen für die gesamte Mobilitätswirtschaft schaffen

- **An den Kriterien des Indizes „Gute Arbeit" orientieren:** Das Leitbild „Gute Arbeit" ist an den Ansprüchen der Beschäftigten orientiert. Dazu gehören sichere und angemessen entlohnte Beschäftigungsverhältnisse ebenso wie gesundheitsförderliche Arbeitsbedingungen, Entwicklungs-, Gestaltungs- und Autonomiespielräume bei der eigenen Tätigkeit, umfassende Beteiligungs- und Mitbestimmungsmöglichkeiten sowie eine kollegiale und wertschätzende Betriebskultur. Der DGB-Index Gute Arbeit misst jährlich, wie die Beschäftigten in Deutschland ihre Arbeitsbedingungen bewerten.[xxxiv] Dabei werden zu elf Kriterien Einschätzungen erhoben. An diesen Kriterien muss sich die gesamte Mobilitätswirtschaft orientieren.

- **Tarifbindung und verbessertes Lohnniveau für Mobilitätsdienstleistungen:** Für eine optimistische Perspektive auf den Strukturwandel ist es entscheidend, die Qualität neu entstehender Arbeitsnachfrage zu sichern. Es braucht gute Arbeitsbedingungen sowie sozialversicherungspflichtig gut abgesicherte Jobs überall in der Mobilitätswirtschaft. Für Mobilitätsdienstleistungen müssen hohe Sozialstandards und Tarifbindung nach Tariftreuegesetz geschaffen werden. Sozialversicherungspflichtige Jobs mit hohem Lohnniveau sind auch für das Steueraufkommen wichtig. Es ist also nicht nur im Sinne der Beschäftigten, sondern im Sinne der gesamten Volkswirtschaft, keine prekären Arbeitsverhältnisse entstehen zu lassen.

- **Arbeitsbedingungen und Lohnniveau für den öffentlichen Verkehr verbessern:** Um das sich verschärfende Personalproblem im ÖPNV in den Griff zu kriegen, muss eine umfassende Personalstrategie aufgesetzt werden, die die Arbeitsplatzsituation für die Beschäftigten verbessert, den Sektor als Beschäftigungsfeld attraktiver macht und so Nachwuchskräfte anzieht. Gegen die hohen Krankenstände in den ÖPNV-Unternehmen und zur Gewinnung neuer Fachkräfte braucht es dringend Verbesserungen, insbesondere für den Fahrdienst und die Werkstätten. Zudem müssen sich Wertschätzung und Anerkennung dieser Jobs verbessern

- **Stärkung und Veränderung von Ausbildung und Forschung:** Die neuen Anforderungen an das Mobilitätssystem müssen in Hochschulbildung, Forschung und Ausbildungen einfließen. Auch die Forschung muss gestärkt werden, um Wissen in allen Bereichen der Mobilitätswende zu generieren. Diese Forschungsergebnisse müssen zusammen mit Praxiserfahrungen Teil der Ausbildung von Beschäftigten in Planung und Verwaltung werden. Nur so werden neue Fachkräfte mit den notwendigen Kompetenzen ausgebildet. Für eine echte Mobilitätswende braucht es vielfältige Expertise in allen Institutionen.

- **Beschäftigte (um-)qualifizieren und weiterbilden:** Insbesondere in Teilen der Automobilindustrie wird der Strukturwandel nicht über Vorruhestandsregelungen abgefangen werden können. Sehr viele Beschäftigte müssen sich umorientieren und für neue Tätigkeiten qualifiziert werden – ob im Betrieb, in anderen Betrieben oder in angrenzende Branchen. Die heutigen Fördermöglichkeiten für Weiterbildung reichen für das Ausmaß des anlaufenden Strukturwandels noch nicht aus. Ein Transformations-Kurzarbeitergeld kann helfen, Qualifikation und Kurzarbeit in den Betrieben zu verbinden und die Beschäftigten mit Hilfe der Sozialpartner im Betrieb auf neue Tätigkeitsfelder vorzubereiten. Ein ausgebautes Transfer-Kurzarbeitergeld erleichtert den Beschäftigten den Übergang in ein neues Unternehmen, falls im Betrieb keine Perspektive mehr erkennbar ist.

- **Regionale Weiterbildungsverbünde fördern:** In betroffenen Regionen können Weiterbildungsverbünde oder „Kompetenz-Hubs“ helfen, in denen Unternehmen, Weiterbildungsträger, Gewerkschaften und regionale Politik gemeinsam Weiterbildungsbedarfe und -angebote organisieren. Weiterbildung ist und bleibt vorrangig Aufgabe der Unternehmen, sie kann aber über Betriebsgrenzen hinaus organisiert, zertifiziert und durchgeführt werden. Im Verbund können Weiterbildungsbedarfe identifiziert und entwickelt werden. Ähnlich den Ausbildungsverbänden, würde dies die Angebote gerade für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) verbessern.

- **Kompetenzen und Kapazitäten der Verwaltungen aufbauen:** Auch in Verwaltungen, Leitstellen und kommunalen Verkehrsunternehmen fehlen Fachkräfte. Viele Stellen müssen neu besetzt bzw. Personal für neue Aufgaben qualifiziert werden. Der Personalmangel in den Verwaltungen ist ein Hauptgrund für den Investitionsstau. In der Verwaltung müssen dringend die Kompetenzen und die personellen Kapazitäten zu Strukturwandel, Partizipation, digitaler Planung (der Infrastruktur) und Veränderungsprozessen aufgebaut werden. Nur mit ausreichend qualifiziertem Personal ist eine gemeinwohlorientierte Steuerung der kommunalen Verkehrssysteme möglich.



Dimension 4: Mobilitätswende braucht einen kulturellen Wandel.

Für eine Mobilitätswende müssen wir uns mit unserer Mobilitätskultur offen und ehrlich befassen. Bislang setzen wir Mobilität häufig mit Pkw-Mobilität gleich. Dies hat vielfältige kulturelle Gründe. Dennoch kann und wird sich dies in der Zukunft verändern. Die Frage ist also: Wie schaffen wir ein gutes Leben für alle, ohne weiterhin zur ökologischen Krise beizutragen?

Aktuelle Situation: Eine Kultur der Motorisierung und Beschleunigung

Der private Pkw ist Normalität und kulturell tief verankert.

- Der motorisierte Individualverkehr ist aktuell zentrales und selbstverständliches Element der Lebensrealität fast aller Menschen in Deutschland. Der eigene Pkw wird oft als Symbol für Freiheit und Selbstständigkeit verstanden – auch weil in vielen Regionen ohne ihn keine Mobilität möglich ist. Das Auto ist bei vielen als Statussymbol etabliert und diese Normalität ist kulturell tief verankert. Zudem begleitet uns Automobilkultur nicht nur im Alltag, sondern auch in der Popkultur. Die über Jahrzehnte gepflegte Automobilästhetik findet sich in vielen Filmen, Musikvideos oder Fernsehkrimis. Für viele Menschen ist das eigene Auto nicht nur Gebrauchsgegenstand, sondern auch ein Spielzeug für Erwachsene und Ausdruck von Identität oder Individualität, wie viele Konsumgüter.

- Es kommen immer mehr Autos auf den Straßen hinzu und diese werden immer größer, schwerer und leistungsstärker. Die meisten Fahrzeuge sind für ihre Anwendung deutlich übermotorisiert. Viele Menschen haben das Bedürfnis, zum Freizeitvergnügen motorisiert unterwegs zu sein. Das Schrauben an Autos ist eine verbreitete Freizeitbeschäftigung.

- Die Möglichkeit, sich unabhängig und frei zu fühlen, ist eng mit Mobilität verknüpft. Reisen ist für viele Menschen wichtiger Teil ihrer Identität. Das Familienauto, der ausgebaute Bus für den Urlaub, das Cabrio fürs Wochenende, das E-Bike oder das Rennrad – all diese Fahrzeuge bieten Projektionsflächen für persönliche Werte.

Eine Kultur der Übermobilität und des konstanten Verkehrswachstums

- Die Straßen sind überfüllt und kilometerlange Staus die Regel. Der Verkehrssektor ist wie viele Lebensbereiche einer konstanten Beschleunigung ausgesetzt. „Höher, schneller, weiter, mehr“ ist das zentrale Motto. Diese Alltagskultur ist ein Grund für konstantes Verkehrswachstum.

- Neben der alltäglichen Mobilität machen auch Reisegewohnheiten einen großen Teil des Verkehrs aus. Von 1996 bis 2019 ist der Anteil der Flugzeugnutzung bei Urlaubsreisen von Deutschen von 27 Prozent auf 42 Prozent gestiegen.[xxxv] Während 63 Prozent der Deutschen nur selten oder gar nicht fliegen, besteigen zum Beispiel Personen mit höheren Einkommen besonders oft das Flugzeug.[xxxvi] Auch die berufliche Mobilität spielt eine wichtige Rolle. Rund 11 Prozent der Beschäftigten fliegen geschäftlich. Doch lediglich 18 Prozent der Weltbevölkerung haben überhaupt jemals ein Flugzeug bestiegen, nur 3 Prozent haben 2017 ein Flugzeug benutzt.[xxxvii] Neue digitale Angebote, etwa für Videokonferenzen, verändern die Arbeitswelt gerade stark. Ob diese Entwicklungen dauerhaft zu weniger Dienstreisen führen, wird sich erst in einigen Monaten oder Jahren abschließend zeigen.

Die Mobilitätsplanung ignoriert die Vielfalt der Mobilitätsbedürfnisse.

- Eine Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern wird von Politik und Verwaltung meist als notwendiges Übel betrachtet. Eine vollständig ergebnisoffene Partizipation der Betroffenen oder der Zielgruppen von Mobilitätsangeboten ist selten der Fall. Dadurch werden immer wieder Mobilitätsangebote konzipiert, die die realen Bedürfnisse der Menschen nicht erfüllen. Mangelnde Transparenz, fehlende Information und falsch konzipierte Angebote senken die Akzeptanz der Mobilitätswende.

Was jetzt zu tun ist

Mobilitätskultur als etwas Veränderbares begreifen

- **Unsere aktuelle Mobilitätskultur ist nicht in Stein gemeißelt:** Gemeinsam können wir Einfluss auf die Richtung der gesellschaftlichen Entwicklungen nehmen. Das ist nicht einfach. Viele individuelle Gewohnheiten und Mobilitätsbedarfe sind nicht nur freiwillig. Sie bauen auf vielfältigen Zwängen und Abhängigkeiten auf. Die meisten Menschen pendeln nicht, weil sie das unbedingt wollen. Anwesenheitspflichten im Büro, wachsende Individualisierung und Vereinzelung, prekäre Arbeits- und Lebensverhältnisse zwingen viele Menschen dazu. Diese Themen müssen offen und mit allen Betroffenen diskutiert werden, wenn sich die Mobilitätskultur nachhaltig verändern soll. Positive Visionen – wie die dieses Bündnisses – helfen, sich für Veränderungen einzusetzen.

- **Neue Mobilitätskultur für Menschen erfahrbar machen:** Öffentliche Institutionen, Verkehrsverbünde und private Anbieter müssen zusammenarbeiten, um eine neue Mobilitätskultur überall erfahrbar zu machen. In Reallaboren kann auf kleinem Raum die Verfügbarkeit einer Vielzahl von Angeboten ermöglicht werden. So lassen sich einzelne Angebote und deren Verknüpfung im Alltag

testen. Solche Testlabore sind sowohl in der Stadt als auch auf dem Land notwendig und möglich. Sie sprechen gerade jene Menschen an, die bislang keine Erfahrungen mit umweltfreundlicher Mobilität machen konnten. Der Ansatzpunkt für Veränderungen muss bei den Erfahrungen der Menschen liegen, und sie dürfen ihnen nicht aufgezwungen werden.

- **Neue Mobilitätskultur muss auch Spaß machen:** Nicht nur das Automobil ist kulturell aufladbar. Ob nun der Orient-Express als Teil mystischer Reisekultur oder das Motiv des Flughafens als Ort des Ankommens und Abreisens – Orte von Verkehr lassen Bilder entstehen. Auch das Fahrrad bietet kulturelle Projektionsfläche von der Tour de France bis zum Symbol dänischer Familien-Lastenräder. Die Kultur rund ums Auto muss sich wegbewegen von Größe, Geschwindigkeit und PS-Prahlerei hin zu neuer Ästhetik, ökologischer Nachhaltigkeit und digitaler Funktionalität.

- **Infrastruktur, Kulturwandel und Ordnungspolitik gehören zusammen:** Die vorhandene Infrastruktur bestimmt unsere Mobilitätsmöglichkeiten. Doch mit Infrastruktur und Technologie allein wird die Mobilitätswende nicht Realität. Infrastruktur und Technologie brauchen den Kulturwandel. Die Themen müssen gleichzeitig betrachtet und dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Um Kulturveränderungen zu unterstützen, können ordnungspolitische Maßnahmen genutzt werden. Gesetzliche Vorschriften bieten viele Möglichkeiten, um Entwicklungen zu steuern.

- **Mobilitätsstrategien in allen Institutionen verankern:** Eine andere Mobilitätskultur muss auch in staatlichen, wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Organisationen gefördert werden. Einige Unternehmen bieten bereits jetzt innovative Angebote wie Mobilitätsbudgets oder erarbeiten im betrieblichen Mobilitätsmanagement Maßnahmen. Doch das reicht nicht aus. In Zukunft müssen alle Unternehmen, Forschungseinrichtungen, Schulen, Universitäten und Einkaufszentren sich darüber Gedanken machen, wie Mitarbeitende ebenso wie die Kundschaft komfortabel und klimaschonend zu ihnen kommen können und was sie dafür tun müssen.

- **Konsumgewohnheiten kritisch reflektieren:** Angetrieben durch Online-Handel und neue Konsumgewohnheiten wächst der kleinteilige Güterverkehr auf der letzten Meile seit Jahren rasant. Dadurch nimmt der Verkehr zu, anstatt zu sinken. Das erhöht den Druck auf die ohnehin schon überlastete Infrastruktur, das gefährliche Falschparken nimmt zu und die Bedingungen für die Geschäfte in den Innenstädten und Ortszentren verschlechtern sich. Deshalb braucht es eine kritische Reflexion der sich verändernden Konsumgewohnheiten. Hier müssen auch Städte und Kommunen regulatorisch eingreifen.

Transparenz schaffen und die Menschen in den Wandel einbeziehen

- **Bürgerinnen und Bürger informieren und beteiligen:** Transparente Informationen und gute Öffentlichkeitsarbeit sind wichtig, um Akzeptanz für die Mobilitätswende zu schaffen. Die Menschen müssen zudem beteiligt werden. In Beteiligungsformaten können die Mobilitätsbedarfe erhoben werden. Dabei muss auf die Diversität der Teilnehmenden geachtet werden. Die Perspektiven von Kindern, Jugendlichen, Studierenden, Frauen, den Beschäftigten der Verkehrsunternehmen, älteren Personen sowie Menschen mit Behinderungen und Mobilitätseinschränkungen, aber auch solchen mit niedrigem Einkommen, müssen einbezogen werden. Beteiligung wird häufig nur als lästige Pflicht gesehen. Dabei kann sie lokales Wissen einbeziehen und so wertvolle Informationen bieten. Zudem kann eine gute, repräsentative Beteiligung die demokratische Legitimierung für Infrastrukturprojekte stärken. Damit Kommunen eine Kultur der gemeinschaftlichen Gestaltung von Mobilität entwickeln, muss die Verwaltung dazu befähigt werden, geeignete Beteiligungsformate eigenständig umzusetzen und das dort generierte Wissen anzuwenden. Um die Dominanz interessierter und gut mobilisierter – oft auch den Wandel blockierender – Minderheiten in Beteiligungsprozessen zurückzudrängen, sollte über Losverfahren in Beteiligungsformaten nachgedacht werden.
- **Geeignete Lösungen ausprobieren und erfolgreiche Modellprojekte verstetigen:** Für die Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur braucht es den Mut, auszuprobieren und zu beobachten, sowie die Flexibilität, um nachsteuern zu können. Durch Testräume in kleineren Kommunen, städtischen Quartieren oder Sozialräumen können zum Beispiel Konzepte zur Verkehrsberuhigung unter Beteiligung der Anwohnenden erprobt werden. Gleiches gilt für die Einführung neuer Mobilitätsangebote. Durch das Ausprobieren wird die Akzeptanz gestärkt, und es werden wichtige Hinweise für Verbesserungen gesammelt. Gleichzeitig braucht es langfristig angelegte Finanzierungslösungen, um gelungene Modellprojekte umgehend und ohne Unterbrechungen oder Übergangszeiten zu verstetigen.
- **Mobilitätsbildung verankern:** Eine fortwährende, nachhaltige Mobilitätsbildung vom Kleinkind an bis ins hohe Alter soll umwelt- und sozialverträgliche Alternativen jenseits des eigenen Pkw vermitteln. Nachhaltige Mobilität muss daher vom Kindergarten bis hin zur Berufs-, Hochschul- und Fahrausbildung als Teil des Bildungsangebots verankert werden.

Zentrale Handlungsempfehlungen für eine sozialverträgliche Mobilitätswende

Es muss an vielen Schrauben gedreht werden, um unser Mobilitätssystem zu verändern. Die beschriebenen Dimensionen zeigen vielfältige Möglichkeiten auf. Die wichtigsten Handlungsempfehlungen des Bündnisses sind hier zusammengefasst.

Dimension 1: Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe.

Mobilität muss als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt und es müssen vielfältige Maßnahmen getroffen werden. Dazu gehören

- die Erhöhung der Regelsätze der Grundsicherung für Mobilität, sodass diese für die Teilhabe am Leben und den Zugang zu klimafreundlicher Mobilität ausreichen.

- eine gesetzliche Verpflichtung aller Verkehrsanbieter zu Barrierefreiheit. Die Umsetzung muss durch staatliche Stellen überprüft werden. Bestehende Nachteilsausgleiche müssen erhalten und, wo notwendig, ergänzt werden.

- einheitliche Bedienstandards im ganzen Land für den öffentlichen Personennahverkehr. Dazu gehören bessere Infrastrukturen, regelmäßigere Taktung und bedarfsorientierte Angebote, sodass alle Menschen von ihrem Wohnort aus verlässlich mobil sein können.

- die Bereitstellung verständlicher Preis- und Buchungssysteme durch alle Dienstleister. Tickets müssen digital und analog gebucht werden können.

- eine integrierte Planung von Versorgung und Mobilität, um Wege zu verkürzen.

- eine sichere Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr in ganz Deutschland.

- die solidarische Senkung und Reduktion auf null Emissionen, d. h. zuerst von jenen, die viele Emissionen erzeugen.

- die Bereitstellung von Geldern für die Finanzierung der Mobilitätswende. Dies muss unter anderem über die Umschichtung bestehender Mittel zum Beispiel aus dem Fernstraßenbau, über zusätzliche oder veränderte Steuern sowie über den Abbau klimaschädlicher Subventionen generiert werden.

Dimension 2: Mobilität trägt zu Lebensqualität und Gesundheit bei.

Das Verkehrssystem muss verändert werden, damit Lebensqualität und Gesundheit nicht länger eingeschränkt werden. Hierfür braucht es

- konsequente Strategien zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen.

- verkehrsberuhigende Maßnahmen und die Umgestaltung von Quartieren für lebenswerte Wohngebiete.

- eine soziale Wohnungspolitik, um Verdrängung durch Aufwertung vorzubeugen.

- Maßnahmen für das Ziel von null Verkehrstoten („Vision Zero“), die die objektive Sicherheit und das subjektive Sicherheitsgefühl stark verbessern.

Dimension 3: Mobilitätswirtschaft bringt Wohlstand und Beschäftigung.

Die Mobilitätswirtschaft trägt einen sehr großen Teil zu Beschäftigung und Wertschöpfung in Deutschland bei. Damit die Transformation nicht zu ökonomischen oder sozialen Verwerfungen führt, braucht es

- rechtliche Rahmensetzungen für klimafreundliche Mobilität und Zukunftstechnologien.

- eine industrie- und strukturpolitische Begleitung der Transformation des Automobilsektors.

- die Etablierung des Leitbilds „Gute Arbeit“ im gesamten Mobilitätssektor.

- umfassende Weiterbildungsinitiativen und eine visionäre Qualifikationspolitik.

Dimension 4: Mobilitätswende braucht einen kulturellen Wandel.

Ohne eine Veränderung der Mobilitätskultur kann die Mobilitätswende nicht gelingen. Kultur ist in ständiger Bewegung. Für eine Auseinandersetzung mit unserer Mobilitätskultur braucht es

- Reallabore, um neue Mobilitätskultur erfahrbar zu machen.

- Lösungen, die temporär ausprobiert und im Erfolgsfall optimal verstetigt werden.

- die Entwicklung von Mobilitätsstrategien durch sämtliche Unternehmen und Institutionen.

- ein kritisches Hinterfragen von Konsumgewohnheiten, die das Verkehrsaufkommen erhöhen.

- die Akzeptanz für die Mobilitätswende von Bürgerinnen und Bürgern, indem diese beteiligt werden.

- Mobilitätsbildung für alle Altersklassen.

Die Handlungsempfehlungen sind eine offene Einladung zur Debatte.

Das *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* ist sich bewusst, dass neben den benannten Punkten viele weitere Aspekte und Ideen berücksichtigt werden müssen. Wir stehen am Anfang einer Debatte, die wir dringend führen müssen. Gemeinsam gilt es zu bestimmen, wie die Mobilitätswende sozialverträglich gelingen kann.

Die beschriebenen Handlungsempfehlungen sind aus Sicht des Bündnisses die wichtigsten nun zu ergreifenden Maßnahmen. Als Bündnis wollen wir zeigen, dass es für diese Themen bereits gesellschaftliche Unterstützung gibt und dringend gehandelt werden muss. Es gibt keinen Grund mehr, diese Themen nicht anzugehen.

Darüber hinaus braucht es vielfältige weitere Schritte, zum Beispiel im Bereich des Güterverkehrs. Dieses Papier ist daher auch eine Einladung an alle gesellschaftlichen Gruppen, die hier benannten Themen zu erweitern und Details auszuarbeiten. Es ist auch ein Aufruf an alle, sich an dieser großen gesellschaftlichen Transformationsaufgabe zu beteiligen.

Mitglieder im Bündnis

AWO Bundesverband e. V.

Die Arbeiterwohlfahrt gehört zu den sechs Spitzenverbänden der Freien Wohlfahrtspflege und wird bundesweit von über 312.000 Mitgliedern, mehr als 82.000 ehrenamtlich engagierten Helferinnen und Helfern sowie rund 237.000 hauptamtlichen Mitarbeiter*innen getragen. Als AWO sind wir überzeugt, dass soziale und ökologische Gerechtigkeit nicht gegeneinander ausgespielt werden können, sondern Hand in Hand gehen müssen. Das gilt auch bei der zukünftigen Gestaltung von Mobilität, die ein zentraler Bestandteil gesellschaftlicher Teilhabe geworden ist. Unsere Gesellschaft braucht inklusive Verkehrssysteme, die die wirklichen Bedarfe der Menschen in den Mittelpunkt stellen, auf einer solidarisch sowie für alle tragbaren Finanzierung fußen und die Klimaziele als verbindlichen Rahmen einhalten.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.

Eine bewohnbare Erde für alle. Dafür tritt der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND) als großer unabhängiger und gemeinnütziger Umweltverband mit mehr 626.000 Mitgliedern und Unterstützer*innen, 16 Landesverbänden und 2.000 lokalen Gruppen ein. Wir verstehen uns als treibende gesellschaftliche Kraft für ökologische Erneuerung, soziale Gerechtigkeit und nachhaltige Entwicklung. Die sozialverträgliche Mobilitätswende kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten. Sie ist einer der Schwerpunkte unserer Arbeit.
Wir engagieren uns für mehr Klimaschutz im Verkehr, die Stärkung von Alternative zum eigenen Auto – wie einem flächendeckenden und für alle Menschen erschwinglichen und zugänglichen öffentlichen Verkehr – sowie eine faire Verteilung finanzieller Mittel im Verkehr und des öffentlichen Raums.

Deutscher Gewerkschaftsbund

Der DGB bekennt sich zu den Klimazielen von Paris. Der Verkehrssektor muss seinen Beitrag leisten. Die Mobilitätswende kann technologischen und sozialen Fortschritt verbinden. Gewerkschaftsmitglieder sind als Beschäftigte, Nutzende und von Emissionen Betroffene daran interessiert, dass alle effizient, bezahlbar, gesund und zuverlässig mobil sein können. Das Bündnis trägt dazu bei, dass die Transformation unseres Mobilitätssystems untrennbar mit sozialer Sicherheit und guter Arbeit, mit mehr Lebensqualität und Gerechtigkeit verbunden wird.

Evangelische Kirche in Deutschland

Evangelische Kirche in Deutschland

Seit vielen Jahren engagieren sich die evangelischen Landeskirchen und die EKD für Klimagerechtigkeit und nachhaltige Entwicklung. Der christliche Glaube an Gott, der nach biblischem Zeugnis alles Leben geschaffen hat, gibt Motivation und Kraft, für die Achtung und Erhaltung der Mitschöpfung sowie für die Würde und Lebensrechte aller Menschen der gegenwärtigen und der zukünftigen Generation einzutreten. Die EKD hat in Synodenbeschlüssen und in Grundsatztexten die globalen Klimaziele und die Ziele für nachhaltige Entwicklung positiv gewürdigt und festgehalten, dass die EKD selbst aktiv mit ihren Möglichkeiten dazu beitragen will, dass diese Ziele erreicht werden. Die Verkehrswende in Deutschland ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur Umsetzung dieser Ziele.

IG Metall

Die IG Metall vertritt die Interessen Hunderttausender Menschen, die in der Mobilitätswirtschaft und angrenzenden Bereichen arbeiten. Das betrifft u. a. die Automobil- und Zulieferindustrie, die Stahlindustrie, den Maschinen- und Anlagenbau, die Bahnindustrie oder die erneuerbaren Energien. Die Beschäftigten sind in vielfältiger Weise von den Veränderungen im Energie- und Mobilitätssystem betroffen. Die IG Metall unterstützt die Klimaziele des Pariser Abkommens und setzt sich seit Jahren für einen fairen Wandel der Industrie ein. Breite zivilgesellschaftliche Dialoge und Bündnisse sind für die Beschäftigten in den Branchen der IG Metall von zentraler Bedeutung, um in der laufenden Transformation Perspektiven zu vermitteln.

NABU (Naturschutzbund Deutschland) e. V.

Der NABU (Naturschutzbund Deutschland) e. V. engagiert sich seit 1899 für den Schutz der Natur und eine lebenswerte Umwelt. Mit mehr als 820.000 Mitgliedern und Fördernden ist er der mitgliederstärkste Umweltverband in Deutschland. Mit bundesweit 70.000 Ehrenamtlichen in knapp 2.000 Gruppen vor Ort sind wir sichtbar im Land verankert. Die Klimakrise ist nicht nur die größte ökologische Herausforderung unserer Zeit, sondern auch ein Treiber wachsender sozialer Ungleichheit. Dabei kommt dem Verkehr eine zentrale Rolle zu. Aus diesem Grund setzen wir uns für einen tiefgreifenden Wandel unserer Mobilität ein, der Klima, Natur, Umwelt und Ressourcen schont, dabei aber auch den Bedürfnissen der Menschen gerecht wird.

Sozialverband Deutschland e. V.

Der SoVD vertritt die Interessen armer Menschen, der gesetzlich Sozialversicherten sowie der kranken, pflegebedürftigen oder behinderten Menschen gegenüber der Politik. Er ist überzeugt: Das Fundament für breiten gesellschaftlichen Rückhalt ambitionierter Klimaschutzpolitik ist soziale Sicherheit. Weder darf Klimaschutz zum Elitenprojekt werden, noch darf umweltbewusstes Leben Luxus sein. Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn ökologische Wirksamkeit mit sozialem Ausgleich verbunden und besondere Bedarfslagen sozial benachteiligter Bevölkerungsgruppen und strukturschwacher Regionen berücksichtigt werden.

Sozialverband VdK Deutschland e. V.

Der Sozialverband VdK setzt sich für soziale Gerechtigkeit und Teilhabe aller Menschen ein. Ein Schwerpunkt ist dabei die Barrierefreiheit von Bus und Bahn sowie des öffentlichen Raums. Die Verkehrswende wird unsere Städte und Dörfer verändern. Diese Veränderung bietet eine Chance für mehr Teilhabe und Gerechtigkeit, die wir als Sozialverband VdK aktiv mitgestalten möchten.

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di)

Mit der Stärke von rund zwei Millionen Mitgliedern sichert die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) die Arbeits- und Einkommensbedingungen für viele Millionen Menschen und setzt sich für eine nachhaltige und sozial gerechte Gesellschaft ein. Dazu gehört auch der Blick über den Tellerrand auf das Große und Ganze, auf die Zusammenhänge zwischen Wirtschaft, Gesellschaft und Politik, national wie international. Wir sind überzeugt: Gute Arbeitsbedingungen machen einen wesentlichen Unterschied, sie durchzusetzen ist Voraussetzung zum Beispiel für eine Klimapolitik, die Zukunft sichert. Deswegen engagiert sich ver.di im Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende.

Verkehrsclub Deutschland e. V.

Der VCD arbeitet seit 1986 als gemeinnütziger Umweltverband für eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere und gesunde Mobilität. Für den VCD ist die Verkehrswende der entscheidende Schritt auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität, zu weniger Abgasen und Lärm, zu Städten und Orten, in denen Menschen gut und gerne leben. Wir möchten, dass die Menschen auf klimafreundliche Mobilität umsteigen. Bahnen und Busse sollen sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum attraktiver werden, öfter und regelmäßiger fahren. Radfahren und zu Fuß gehen sind gerade für kurze Entfernungen klimafreundliche und gesundheitsfördernde Alternativen. Von der Stärkung des Umweltverbundes aus öffentlichem, Fuß- und Radverkehr profitieren alle Menschen, die Umwelt und das Klima.

Zur Rolle der Stiftung Mercator

Die Stiftung Mercator setzt sich für eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors ein, weil dies eine zentrale Voraussetzung für das Erreichen von Klimaneutralität ist. Der Erfolg der Verkehrswende hängt entscheidend davon ab, dass diese sozialverträglich gestaltet und von gesellschaftlichen Mehrheiten getragen wird. Die Zivilgesellschaft spielt eine zentrale Rolle dabei, dass ökologische, ökonomische und soziale Aspekte der Transformation in Einklang gebracht und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Mit der Förderung der Arbeit des *Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende* möchte die Stiftung Mercator daher zu einem konstruktiven und lösungsorientierten zivilgesellschaftlichen Diskurs über die Umsetzung einer Verkehrswende beitragen, die signifikante Minderungen von Emissionen mit wirtschaftlicher Prosperität und sozialer Gerechtigkeit verbindet.

Dank allen beteiligten Expertinnen und Experten

Die Entwicklung dieses Papiers war eine offene Diskussion und Themensammlung. Das Bündnis bedankt sich bei all jenen, die ihr Wissen und ihre Perspektiven mit ihm geteilt haben. Nur durch ihre Mitarbeit war es möglich, einen vielfältigen Blick auf das Thema zu erhalten. Namentlich danken wir

- Dr. Ruth Blanck, Öko-Institut e. V.
- Jutta Kuhles, Deutscher LandFrauenverband e. V.
- Mathias Großklaus, Neuland21 e. V.
- Gabriele Mertens-Zündorf, BAGSO – Bundesarbeitsgemeinschaft der Seniorenorganisationen e. V.
- Isabell Eberlein, Changing Cities e. V.
- Dr. phil. Christian Scherf, M-Five GmbH
- Dr. Konrad Götz, Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE)
- Prof. Dr. Sebastian Bamberg, Fachhochschule Bielefeld

i Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (2021): Abkommen von Paris.
URL: https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/klimaschutz-abkommen-von-paris.html [Stand: 8.2.2021]l

ii Ball, Mira (2019): Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr in Gegenwart und Zukunft. Präsentation anlässlich der Konferenz „Die Verkehrswende sozial verträglich gestalten" des NABU e. V. am 09.12.2019
URL: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/auto/191209-nabu-bverkehrswende-ball.pdf [Stand: 8.2.2021]

iii Allianz pro Schiene (2018): Ferienstart: Im Umweltvergleich liegt die Bahn vorn. Veröffentlicht: 10.07.2018 Online.
URL: https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/ferienstart-im-umweltvergleich-liegt-die-bahn-vorn/ [Stand: 8.2.2021]

iv Erhardt, G. et al. (2019): Do transportation network companies decrease or increase congestion? Veröffentlicht in: Science Advances, Vol. 5, no. 5, eaau2670, 08 May 2019.
URL: https://advances.sciencemag.org/content/5/5/eaau2670 [Stand: 8.2.2021]

v Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030.
URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile [Stand: 8.2.2021]

vi Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht.
URL: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf [Stand: 8.2.2021]

vii Kraftfahrtbundesamt (2020): Bestand an Pkw am 1. Januar 2020 gegenüber dem 1. Januar 2019 je 1.000 Einwohner (Diagramm).
URL: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/FahrzeugklassenAufbauarten/fz_b_fzkl_aufb_archiv/2020/2020_b_pkw_bundeslaender_gif2.html?nn=2598042 [Stand: 8.2.2021]

viii Umweltbundesamt (2020): Mobilität privater Haushalte. Veröffentlicht: 08.06.2020 Online.
URL: https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#-hoher-motorisierungsgrad [Stand: 8.2.2021]

ix Allianz pro Schiene (2020): Das Comeback der Schiene geht in die nächste Runde. Veröffentlicht: 09.07.2020 Online.
URL: https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/das-comeback-der-schiene-geht-in-die-naechste-runde/ [Stand: 8.2.2021]

x ZEIT ONLINE (2020): Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit. Veröffentlicht: 06.02.2020 Online.
URL: https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-02/arbeitsweg-verkehr-berufspendler-ostdeutschland-mobilitaet [Stand: 8.2.2021]

xi Runtervomgas.de (2020): Verkehrsunfälle von Kindern. Veröffentlicht: 14.09.2020 Online.
URL: https://www.runtervomgas.de/verkehrsteilnehmer/artikel/verkehrsunfaelle-von-kindern.html [Stand: 8.2.2021]

xii Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020): Pressemitteilung Nr. 230 vom 24. Juni 2020.
URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/06/PD20_230_227.html [Stand: 8.2.2021]

xiii Statista (2021): Senioren in Deutschland – Statistiken und Daten. Veröffentlicht 13.01.2021 Online.
URL: https://de.statista.com/themen/172/senioren/ [Stand: 8.2.2021]

xiv Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020): Anzahl der Geburten in Deutschland. Abrufbar über https://www-genesis.destatis.de/genesis/online mit dem Code 12612-0001 [Stand: 8.2.2021]

xv Balzer, Imre (2019): Stabile Preise gibt's nur für Autofahrer. Veröffentlicht auf: ZEIT ONLINE.
URL: https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/oeffentlicher-nahverkehr-mobilitaet-kosten-preissteigerung-investitionen?utm_referrer=https%3A%2F%2F [Stand: 8.2.2021]

xvi Öko-Institut e. V. (2020): Impulse für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit in der Verkehrspolitik. Veröffentlicht: 27.11.2020.
URL: https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-_studie_impulse_f__r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr__glichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf [Stand: 8.2.2021]

xvii Becker, Thilo (2015): Sozialräumliche Verteilung von verkehrsbedingtem Lärm und Luftschadstoffen am Beispiel von Berlin. Abstract Online.
URL: https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa-203064 [Stand: 8.2.2021]

xviii Umweltbundesamt (2020): Einkommen, Konsum, Energienutzung, Emissionen privater Haushalte.
URL: https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/strukturdaten-privater-haushalte/einkommen-konsum-energienutzung-emissionen-privater#je-hoher-das-einkommen-desto-hoher-der-konsum [Stand: 18.12.2020]

xix ebd.

xx DESTATIS (2020): Gesellschaft und Umwelt – Verkehrsunfälle.
URL: https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html [Stand: 18.12.2020]l

xxi Bundesanstalt für Straßenwesen (2006): Entwicklung der Anzahl Schwerstverletzter infolge von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland.
URL: https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/160/file/M200.pdf [Stand: 18.12.2020]

xxii Bundesanstalt für Straßenwesen (bast.de): Psychische Folgen von Verkehrsunfällen.
URL: https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Foko/2015-2014/2014-14.html [Stand: 18.12.2020]

xxiii Bundesanstalt für Straßenwesen (2020): Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland. Veröffentlicht Mai 2020 Online.
URL: http://www.bast.de/DE/Statistik/Unfaelle/volkswirtschaftliche_kosten.pdf?__blob=publicationFile&v=9 [Stand: 18.12.2020]

xxiv Umweltbundesamt (2020): Umweltbelastungen durch Verkehr: Verkehr belastet Luft und Klima. Veröffentlicht: 09.06.2020 Online.
URL: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehr-belastet-luft-und-klima [Stand: 18.12.2020]

xxv Charisius, H. (2019): 100 Milliarden Euro Gesundheitskosten durch Verkehr pro Jahr. Veröffentlicht am 27.02.2019 in Süddeutsche Zeitung Online.
URL: https://www.sueddeutsche.de/gesundheit/deutschland-weltweit-luftverschmutzung-diesel-feinstaub-ozon-1.4346703 [Stand: 18.12.2020]

xxvi ebd.

xxvii Umweltbundesamt (2020): Umweltbelastungen durch Verkehr: Verkehrslärm kann krank machen. Veröffentlicht: 09.06.2020 Online.
URL: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr#verkehrslarm-kann-krank-machen [Stand: 18.12.2020]

xxviii Finger, J. et a. (2018): Körperliche Aktivität von Kidnern und Jugendlichen in Deutschland – Querschnittergebnisse aus KiGGS Welle 2 und Trends. Veröffentlicht im Journal of Health Monitoring, 2018 3 (1). Online abgerufen.
URL: https://www.rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Gesundheitsberichterstattung/GBEDownloadsJ/FactSheets/JoHM_01_2018_koerperliche_Aktivitaet_KiGGS-Welle2.pdf?__blob=publicationFile [Stand: 18.12.2020]

xxix Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (2019): Gender Care Gap – ein Indikator für die Gleichstellung. Veröffentlicht: 27.08.2019 Online.
URL: https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gender-care-gap/indikator-fuer-die-gleichstellung/gender-care-gap---ein-indikator-fuer-die-gleichstellung/137294 [Stand: 18.12.2020]

xxx Vu, V. (2019): Die männliche Stadt. Veröffentlicht am 26.09.2019 auf ZEIT ONLINE.
URL: https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-09/staedteplanung-maenner-geschlechtergerechtigkeit-berlin-bruessel-barcelona [Stand: 18.12.2020]

xxxi Behrendt, S. et al. (2020): Mobilitätsdienstleistungen gestalten. Veröffentlicht 06/2020 in WISO direkt.
URL: http://library.fes.de/pdf-files/wiso/16767.pdf [Stand: 18.12.2020]

xxxii Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (2020): Wachstum – Beschäftigung – Zusammenhalt. Konjunktur- und Investitionsprogramm von ver.di. Veröffentlicht: 18.05.2020.
URL: https://www.verdi.de/++file++5ec3ce8528419a73a7373325/download/200518_verdi%20Konjunktur%20und%20Investitionsprogramm.pdf [Stand: 18.12.2020]

xxxiii ADAC e. V. (2020): Pedelecs & E-Bikes: Das sollten Sie wissen. Veröffentlicht: 21.12.2020 Online.
URL: https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/zweirad/fahrrad-ebike-pedelec/vorschriften-verhalten/pedelec-ebike/ [Stand: 8.2.2021]

xxxiv Deutscher Gewerkschaftsbund (2020): Was ist der DGB-Index Gute Arbeit? Online ohne Datum.
URL: https://index-gute-arbeit.dgb.de/dgb-index-gute-arbeit/was-ist-der-index [Stand: 8.2.2021]

xxxv Deutscher Reiseverband: Der Deutsche Reisemarkt – Zahlen und Fakten; Ausgabe 2005 (2006): https://www.drv.de/public/Downloads_2019/Archiv_Reisen_in_Zahlen/Fakten_und_Zahlen_zum_deutschen_Reisemarkt_2004.pdf; Ausgabe 2019 (2020): https://www.drv.de/public/Downloads_2019/Archiv_Reisen_in_Zahlen/20-03-06_Titelbild_-_DRV_ZahlenFakten_2019.pdf [Stand: 8.2.2021]

xxxvi WELT Online (2019): Jeder Vierte will jetzt seltener fliegen. Veröffentlicht 26.07.2019 Online.
URL: https://www.welt.de/politik/deutschland/article197487831/Deutschlandtrend-Jeder-Vierte-will-seltener-fliegen.html [Stand: 18.12.2020

xxxvii Materla, V. (2019): Von wegen Flugscham. Veröffentlicht am 30.08.2019 in ZEIT ONLINE.
URL: https://www.zeit.de/mobilitaet/2019-08/flugreisende-inlandsfluege-urlaub-geschaeftsreisen-flugscham [Stand: 18.12.2020]