



Illustration: Elisabeth Deim

Mobilität ist Daseinsvorsorge

Forderungen für eine sozial gerechte und zukunftsfähige Mobilität für alle Menschen



EKD Evangelische Kirche
in Deutschland



SOVD

VCD Mobilität für
Menschen



**SOZIALVERBAND
VdK**
DEUTSCHLAND

Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende wird gefördert von der Stiftung Mercator.

**STIFTUNG
MERCATOR**

Mobilität ist Daseinsvorsorge

Mobilität ist kein Selbstzweck – sie ermöglicht **Zugang zu Versorgung, Arbeit, Gesundheit, Bildung und sozialem Leben**. Besonders in ländlichen Räumen entscheidet oft der Zugang zu Mobilitätsangeboten darüber, ob und wie Menschen ihren Alltag und ihr Leben gestalten können. Das betrifft nicht alle gleichermaßen – insbesondere Menschen mit niedrigen Einkommen, Menschen mit Behinderung bzw. Ältere, Frauen, Kinder und Jugendliche sind besonders durch Mobilitätsarmut gefährdet. Gute und barrierefreie Mobilität ist essenziell für ein selbstbestimmtes Leben. Wo öffentliche Angebote fehlen, steigt die Abhängigkeit von privaten Pkw – mit Auswirkungen auf Lebensqualität, Umwelt, Gesundheit, Demokratie und die eigene finanzielle Situation.

Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende steht für gute Mobilität für alle: sozial gerecht, klimafreundlich und bezahlbar – damit Teilhabe keine Frage des Wohnorts oder Einkommens ist.

Die Realität sieht anders aus. Finanziell überforderte Kommunen, fehlendes und überlastetes Personal im ÖPNV sowie marode oder unzureichend ausgebaute Infrastruktur: Viele Kommunen und Länder haben Probleme, den Status quo im Bus- und Bahnverkehr zu erhalten. Der dringend notwendige Ausbau wird aufgrund angespannter Haushalte immer weiter verschoben. Gleichzeitig führt schon heute ein eklatanter und dauerhafter Personalmangel zu regelmäßigen Ausfällen von Fahrten, Taktlücken und Einschränkungen im Angebot; die Verrentung der „Baby-Boomer“ wird diesen Effekt in den nächsten Jahren noch verstärken.¹ Rad- und Fußverkehr bieten zugleich ein enormes Potenzial für eine gerechte, bezahlbare und klimafreundliche Mobilität - auch in ländlichen Räumen, um bestehende Abhängigkeiten vom privaten Pkw abzumildern und Menschen so finanziell zu entlasten. Oft verhindern aber lückenhafte Wegenetze, veraltete Standards und fehlende Prioritätensetzung sichere und pragmatische Lösungen. Zusätzlich mangelt es ausgerechnet dort, wo gute Mobilitätsanbindungen fehlen, häufig auch an digitaler Infrastruktur und wohnortnaher Versorgung.

Um allen Menschen Zugang zu attraktiver und klimafreundlicher Mobilität zu ermöglichen, braucht es eine aktive sowie mutig gestaltende Politik auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene, Ehrlichkeit in der Debatte und Gerechtigkeit bei der Verteilung der öffentlichen Mittel.

Nach dem umfassenden Austausch mit Expertinnen und Experten möchte das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende ausdrücklich auf vorhandene und realistische Lösungsvorschläge verweisen:

Eine deutschlandweite Mobilitätsgarantie als Ziel – verlässlich, flächendeckend, ausreichend finanziert:

Die Bundesregierung benötigt eine konkrete Zielsetzung für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Ein attraktives und barrierefreies Grundangebot öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen muss politisch priorisiert werden. Ein verbindlicher Standard für den ÖPNV sowie für Fuß- und Radverkehr kann bundesweite Anforderungen an hochwertige Erschließung, Qualität und Verlässlichkeit festlegen, im Sinne einer auf Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ausgerichteten Daseinsvorsorge – vor allem in ländlichen Räumen.

Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende fordert:

- 1. Bundesweite Mobilitätsgarantie mit abgestuften Mindeststandards einführen*
Der Bund muss Mindeststandards für Takt, Erreichbarkeit und Verfügbarkeit im ÖPNV sowie für Fuß- und Radverkehr verbindlich festlegen, differenziert nach Siedlungsstruktur. So wird Teilhabe und gleichwertige Mobilität in Stadt und Land als Teil der Daseinsvorsorge abgesichert. Konkrete und realistische Vorschläge für Mindeststandards existieren bereits².
- 2. Integrierte Verkehrsangebote statt Einzellösungen verwirklichen*
Notwendig ist ein verlässliches und barrierefreies Zusammenspiel von Regional- und Nahverkehrszügen, Regio- und kommunalen Bussen, U-, S- und Straßenbahnen, Fuß- und Radverkehr sowie Sharing- und On-Demand-Angeboten. Nur vernetzte Systeme ermöglichen echte Wahlfreiheit der Verkehrsmittel und flächendeckende Erreichbarkeit.
- 3. Gemeinsame Umsetzung und langfristige Finanzierung durch alle Ebenen gewährleisten*
Bund, Länder und Kommunen tragen gemeinsam Verantwortung für die Mobilitätsgarantie. Die Länder konkretisieren die Vorgaben auf Landesebene und sichern deren Umsetzung mit dem Bund durch gemeinsame Finanzierungszusagen ab, damit alle Kommunen vergleichbare Standards anbieten können.
- 4. Gute Arbeitsbedingungen als Fundament der Mobilitätsgarantie absichern*
Ohne ausreichend Personal und faire Arbeitsbedingungen bleibt jede Mobilitätsgarantie wirkungslos. Tarifgebundene Arbeitsplätze und attraktivere Arbeitsbedingungen, u.a. durch verbindliche Personalstandards, den Verzicht auf geteilte Dienstsichten und faire Pausenregelungen sind zentrale Voraussetzungen für einen stabilen und attraktiven ÖPNV – sowohl im eigentlichen Fahrdienst als auch in Leitstellen und bei der Etablierung zusätzlicher Angebote.
- 5. Fuß- und Radverkehr konsequent stärken – insbesondere in ländlichen Räumen*
Barrierefreie Fußwege und ein durchgängiges Radnetz gehören zur Grundversorgung. Dazu zählen sichere und weitestgehend kreuzungsfreie Radwege entlang von bzw. auf Landes-

und Bundesstraßen, die Aufwertung von Wirtschaftswegen sowie modernisierte, praxistaugliche Standards auch außerorts. Eingriffe in die Natur sind dabei möglichst zu vermeiden, minimieren oder angemessen auszugleichen.

Teilhabe sichern mit wohnortnahen Angeboten

Wer Versorgung vor Ort findet, ist weniger auf Mobilitätsangebote angewiesen – und hat dennoch mehr Teilhabe. Durch kürzere Wege und weniger Verkehrsbelastung werden alle Menschen und insbesondere vulnerable Gruppen entlastet, wodurch die Lebensqualität steigt. Gleichzeitig werden soziale Strukturen vor Ort gestärkt und Wohnorte werden wieder attraktiver.

Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende fordert:

1. *Erreichbarkeit als Kern der Daseinsvorsorge gesetzlich verankern*

Der Zugang zu zentralen Einrichtungen der Grundversorgung – von Lebensmitteln über medizinische Angebote bis hin zu Betreuung – muss unabhängig vom Wohnort gesichert sein und gesetzlich verankert werden. Mobilitätspolitik darf sich nicht nur auf Wege konzentrieren, sondern muss Erreichbarkeit als eigenständiges Ziel definieren.

2. *„Service to People“ systematisch mitdenken und ausbauen*

Neben klassischen Mobilitätsangeboten braucht es mobile, digitale und hybride Versorgungsformen, die Dienstleistungen zu den Menschen bringen. Die konsequente Verknüpfung von „People to Services“ und „Services to People“ reduziert Wege, stärkt Teilhabe und entlastet insbesondere ländliche Räume.

3. *Erreichbarkeit und Barrierefreiheit konsequent als Leitprinzipien etablieren*

Verkehr, Soziales, Stadt- und Regionalentwicklung müssen gemeinsam gedacht und umgesetzt werden – etwa über verpflichtende integrierte Erreichbarkeitskonzepte auf kommunaler Ebene. Barrierefreiheit im ÖPNV und im öffentlichen Raum ist dabei verbindliche Vorgabe und Fördervoraussetzung, kein Zusatz. Neben barrierefreien Haltestellen und Fahrzeugen sind dabei auch weitere Faktoren wie Entfernungen und Kommunikation zu berücksichtigen.

4. *Verantwortung klar regeln und Kommunen finanziell stärken*

Öffentliche Mobilität – unter Einhaltung der beschriebenen Standards – muss als Daseinsvorsorge anerkannt und mit zweckgebundenen Mitteln hinterlegt werden. Nur mit stabilen kommunalen Finanzen lassen sich wohnortnahe Versorgung, mobile Dienste und integrierte Strategien dauerhaft sichern.

5. *E-Autos für alle zugänglich machen*

In vielen Regionen spielt das Auto auch perspektivisch eine große Rolle. Neben leistbaren, kleinen E-Automodellen ist ein noch schnellerer und deutlicherer Schub beim Aufbau flächendeckender Ladeinfrastruktur Voraussetzung, um vorhandene Vorbehalte gegen E-Mobilität zu überwinden und auch in von Mehrparteienhäusern geprägten Wohngebieten zu fördern. Der Bund sollte hier stärker unterstützen und einen verbindlichen Rahmen setzen. Dazu gehören auch bindende Vorgaben für den barrierefreien Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur. Ebenso sollten die Potenziale von Carsharing und Mitfahrgelegenheiten genutzt werden.

Eine verlässliche und langfristige Finanzierungsgrundlage schaffen

Bund und Länder müssen sich langfristig zu höheren Finanzmitteln bekennen und die strukturelle Unterfinanzierung der Kommunen beenden. Nur so können Gemeinden ihren Auftrag erfüllen, Mobilität und Versorgung für alle zu sichern.

Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende fordert:

1. *Verlässliche, langfristige Finanzierung des Umweltverbunds gesetzlich sichern*

Der Bund muss den Modernisierungspakt entschieden auf den Weg bringen und so einen langfristigen Plan über einzelne Legislaturperioden hinweg festlegen. Dazu gehören die Anpassung des Regionalisierungs- und Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit aufgestockten, dynamisierten und zweckgebundenen Mitteln sowie eine langfristige Klärung der Finanzierungsverantwortung.

2. *Gemeinsamen ÖPNV-Fonds von Bund und Ländern etablieren*

Ein mehrjähriger Fonds soll Personal, Betrieb und Angebotsstabilität absichern, den Ausbau insbesondere im ländlichen Raum ermöglichen und bundesweit verlässliche Mindeststandards garantieren. Auch die Kosten für das Deutschlandticket sollen daraus finanziert werden. Der ÖPNV muss zudem als kommunale Pflichtaufgabe verankert werden, um Priorisierung und Planungssicherheit zu schaffen.

3. *Soziale und integrierte Mobilitätsfinanzierung stärken*

An der Finanzierung der ÖPNV-Angebote können Nutzerinnen und Nutzer moderat über Ticketpreise beteiligt werden, flankiert durch Sozialtarife und ein bundesweites Sozialticket als Ergänzung zum Deutschlandticket – eine der größten Errungenschaften in Bezug auf Teilhabe und Klimaschutz im Verkehr der letzten Jahre. Gleichzeitig braucht es eine gleichwertige, verlässliche Finanzierung von Fuß- und Radverkehr sowie modernisierte Standards und vereinfachte Planungs- und Genehmigungsverfahren im Netzausbau, um den Umstieg attraktiv und sozial gerecht zu gestalten.

4. *Fuß- und Radverkehr auch finanziell konsequent fördern*

Die großen Potenziale eines sicheren und flächendeckenden Radwegenetzes müssen insbesondere in Zeiten schwieriger Haushaltslagen erkannt und genutzt werden. Länder und Kommunen sollten die finanziellen Möglichkeiten aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ ausschöpfen. Die Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung ist mit Leben zu füllen und entsprechend mit Mitteln auszustatten, die Länder und Kommunen einsetzen können, um Fußwege auszubauen.

Mobilität ist die Grundvoraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben – für den Weg zur Arbeit, den Arzttermin, den Einkauf oder den Besuch im Freundeskreis. Die Mobilitäts- und Versorgungsstrukturen, die dies ermöglichen sollen, sind jedoch vielerorts nicht mehr belastbar.

Wir brauchen eine Mobilitätspolitik, die Daseinsvorsorge neu denkt: robust, verlässlich, barrierefrei, sozial, solide finanziert und an den realen Lebensrealitäten – insbesondere im ländlichen Raum – orientiert. Mit diesem Positionspapier zeigen wir der Bundespolitik Wege auf, Mobilität zu einem starken Fundament sozialer Teilhabe und gleichwertiger Lebensverhältnisse zu entwickeln.

Bund, Länder und Kommunen müssen diese Aufgabe gemeinsam lösen.

Das Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende steht bereit, diesen Weg konstruktiv und ambitioniert zu begleiten.

Kontakt und Anfragen:

Nils Löster

Projektkoordination Bündnis

+49 (0)172 10 77 048

Buendnis.SVM@NABU.de

Weiterführende Literatur

¹ **Ver.di, Klimaallianz Deutschland (2025):** Verkehrswende braucht gute Arbeit - Wege aus der Personalkrise im ÖPNV: „Insgesamt sind damit bei Umsetzung der Ziele der Verkehrsministerkonferenz (VMK 2021) demnach bis 2030 144 bis 155 Tsd. Arbeitskräfte dauerhaft neu für den Fahrdienst zu gewinnen. Die Ressource „Fahrpersonal“ wird so zum kritischen Engpassfaktor für die Aufrechterhaltung und den Ausbau eines qualitativ hochwertigen und verlässlichen ÖPNV-Angebotes in den kommenden Jahren.“ Link zur Studie: https://cms-s3.verdi.de/dru-pal/public/documents/Bericht_Personalkosten_OePNV_final.pdf?VersionId=a0e52a64-cb62-4e05-9fbb-558de2a4e49c

² **Verkehrsclub Deutschland (2025):** Mobilität für alle mit der Mobilitätsgarantie. Link zur Webseite: <https://www.vcd.org/artikel/mobilitaetsgarantie>

Verkehrsclub Deutschland (2025): Mit:Rad – Auf zwei Rädern zu mehr Selbstständigkeit und Teilhabe, VCD-Hintergrundpapier. Link zum Papier: www.vcd.org/mitrad