

Paritätische Positionen zur Mobilitätswende

Abstract

Das Papier stellt einen Entwurf einer Grundsatzposition des Gesamtverbandes zu mobilitätspolitischen Themen dar. Es arbeitet heraus, warum die Mobilitätswende für uns von Bedeutung ist und fokussiert entlang der Belange der Mitgliedschaft auf die Themen Mobilitätsarmut und Ungleichheit, Barrierefreiheit und Klimawirkung. Die Position schließt mit Anregungen für die Praxis sozialer gemeinnütziger Einrichtungen.

*Das Positionspapier wurde im Vorfeld der Abstimmung in den Gremien mit fachkundigen Kolleg*innen sowie Interessierten Vertreter*innen aus der Mitgliedschaft diskutiert. Mitglieder der Ad-Hoc-AG Klimaschutz und Klimaanpassung im Paritätischen sowie des AK Teilhabe und des Forums chronisch kranker und behinderter Menschen wurden zur Diskussion eingeladen.*

Warum das Thema für uns von Bedeutung ist

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und ermöglicht bzw. beeinträchtigt soziale Teilhabe. Als Vertretung von über 10.700 Mitgliedsorganisationen im Bereich der gesundheitlichen und Sozialen Arbeit sollten wir an dieser zentralen sozialen Frage nicht vorbeigehen. Mobilitätsbedürfnisse unterscheiden sich je nach Lebensalter, Gesundheitszustand, Wohnort oder ökonomischer Situation – und betreffen nicht nur einzelne, sondern auch soziale Einrichtungen, die Menschen ambulant betreuen und versorgen. Nachhaltige Mobilität ermöglicht Teilhabe für alle, wenn die Angebote bedarfsgerecht, kostengünstig, barrierefrei und emissionsarm sind. Zugleich wissen wir aus Klimaschutzprojekten, dass soziale Einrichtungen zur Mobilitätswende beitragen wollen – dafür brauchen sie Unterstützung.

II. Problembeschreibung

II.1. Mobilitätsarmut und soziale Ungleichheit:

Millionen Menschen in Deutschland sind von Mobilitätsarmut betroffen. Sie können sich nicht ausreichend Fahrkarten leisten oder es gibt dort, wo sie wohnen, kein oder nur ein

schlecht ausgebautes ÖPNV-Angebot, keine sicheren Rad- oder Fußwege oder zusätzliche Barrieren. Hier versagt die öffentliche Daseinsvorsorge. Besonders betroffen sind einkommensarme Menschen, Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Sorgeverpflichtungen.

Mobilitätspolitik ist von Ungleichheiten geprägt: Während Städte eine besser ausgebaute ÖPNV-Infrastruktur haben, sind Menschen auf dem Land oft auf das Auto angewiesen. Sozio-ökonomisch benachteiligte Menschen werden durch hohe Mieten und Lebenshaltungskosten in Stadtteile mit schlechterem Mobilitätsangebot gedrängt – im ländlichen Raum ist diese Benachteiligung noch stärker.

Zudem leidet die örtliche Daseinsvorsorge: Wenn wohnortnahe Praxen, Apotheken, Bankfilialen, Orte der Sozialen Arbeit und lokaler Handel verschwinden, sind mehr und längere Fahrten notwendig. Aus klima-sozialer Perspektive muss Daseinsvorsorge bei Mobilitätspolitik mitgedacht werden.

Viele Menschen mit geringem Einkommen können sich nur schwer oder gar nicht leisten, mit dem Auto zu fahren, sind aber aufgrund verfehlter Regionalplanung und fehlender ÖPNV-Anbindung darauf angewiesen. Mit dem weiter steigenden CO₂-Preis werden auch Kraftstoffpreise weiter steigen – es braucht gangbare Lösungen für bezahlbare Mobilität.

Bus und Bahn stellen vielerorts eine Alternative zum Auto dar. Leider sind die Fahrkarten für viele zu teuer. Sozialticketangebote gibt es nicht flächendeckend und Abo-Modelle funktionieren nicht für Menschen ohne Konto oder mit Bezahlkarte. Zudem beeinflussen mangelnde Sauberkeit, Sicherheit und Hitze im Sommer die Verkehrsmittelwahl.

Verkehrsmittel sind nicht immer bedarfsgerecht konstruiert. Dadurch entstehende Nutzungskonflikte zwischen Menschen mit Mobilitätshilfen (z.B. Rollstuhl, Rollator), mit Fahrrädern, Kinderwagen oder Gepäck verschärfen die Situation. Der ÖPNV bietet enormes Potential: gute Klimabilanz, platzsparend, für viele Menschen die einzige Option. Seine Stärkung ist nicht nur gut fürs Klima, sondern eine Frage der sozialen Gerechtigkeit.

II.2. Mangelnde Barrierefreiheit

Im Verkehr gibt es eine Vielzahl an Barrieren: Wege sind zu schmal für Rollstühle oder Kinderwagen, Aufzüge fehlen oder funktionieren nicht zuverlässig und sind ohne zumutbare niedrighschwellige Alternativen, Fahrpläne in Braille-Schrift fehlen, Informationen werden nicht ausreichend durchgesagt und stehen oft nur auf Deutsch bereit. Einstiegshilfen für Bus, Bahn und Zug müssen im Voraus gebucht werden und sind nicht an allen Orten und zu allen Zeiten verfügbar. Für Menschen mit Behinderungen, chronischen Erkrankungen oder Pflegebedarf ist die PKW-Nutzung daher oft unerlässlich. Eine sozial gerechte Mobilitätswende muss deshalb zweigleisig vorgehen: Einerseits den barrierefreien ÖPNV massiv ausbauen, damit mehr Menschen ihn nutzen können. Andererseits PKW-Nutzung dort ermöglichen und erleichtern, wo sie auf Grund von Behinderungen, Beeinträchtigungen oder Pflegebedarfen notwendig ist.

II.3. Klimawirkung und Umweltbelastung:

Der Verkehrssektor ist für 20 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich. Mit einer Minderung von nur 10,9 Prozent gegenüber 1990 trägt er bisher kaum zur Gesamtemissionsreduktion bei. Wiederholt überschritt er die vorgegebenen Jahresmengen. Dadurch geraten die verbindlichen Klimaziele für 2030 und 2040 in Gefahr.

Der Verkehr ist von klimaschädlichem motorisiertem Individualverkehr geprägt, oft erzwungen durch auf Autoverkehr angelegte Planungen. PKW- und LKW-Verkehr gehen mit hohem Energieverbrauch einher und bieten daher großes Einsparpotential. Die Auswirkungen auf Klima, Gesundheit und Lebensqualität sind enorm, besonders durch hohe Luftschadstoffbelastung in Innenstädten. Zudem ist der motorisierte Individualverkehr mit hohem Ressourcen- und Flächenverbrauch verbunden.

Die gesundheitlichen Folgen sind ungleich verteilt: Luftverschmutzung durch Verkehr befördert Atemwegserkrankungen und Herz-Kreislauf-Probleme und verkürzt die Lebenserwartung. Diese Gesundheitsrisiken treffen vor allem einkommensarme Menschen, die häufiger an verkehrsreichen Straßen wohnen. Gleichzeitig sind einkommensarme Menschen besonders auf die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum angewiesen, da sie über weniger private Ausweichmöglichkeiten verfügen. Die Reduktion des Autoverkehrs verbessert diese Lebensqualität durch weniger Lärm, bessere Luft und mehr nutzbaren öffentlichen Raum.

Es ist Zeit für eine Mobilitätspolitik, die auf barrierefreien ÖPNV, Rad- und Fußverkehr setzt, damit allen Menschen Teilhabe ermöglicht und zugleich zu den Klimazielen beiträgt.

III. Weichenstellung für die Mobilitätswende

Eine gelungene Mobilitätswende verbessert die Lebensqualität aller: Kinder können sicherer zur Schule, Innenstädte gewinnen Aufenthaltsqualität, die Luft wird sauberer, öffentliche Räume dienen als Orte der Begegnung. Von dieser Transformation profitieren vor allem diejenigen, die bisher besonders unter der autodominierten Stadt leiden. Das Mobilitätsangebot muss allen Menschen Zugang zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Gesundheitsversorgung und kulturellen Angeboten ermöglichen. Eine sozial und bedarfsgerechte Mobilitätspolitik verstärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Der Paritätische vertritt die Auffassung, dass zukunftsfähige Mobilität ökologische und soziale Anforderungen erfüllen muss. Dies erfordert eine grundlegende Neuausrichtung der Verkehrspolitik. Wir rufen die Politik auf, die sozialökologische Mobilitätswende voranzubringen. Diese umfasst barrierefreien und bezahlbaren Zugang zu Mobilitätsangeboten für alle, Erschließung des ländlichen Raums sowie Verbesserung der Lebensqualität durch Reduktion von Stress, Lärm und Luftverschmutzung.

Um Klimaneutralität zu erreichen, braucht es einen wirksamen Mix von Maßnahmen. Im Zentrum steht der massive Ausbau attraktiver Alternativen: ein gut ausgebautes und bezahlbares ÖPNV-Angebot, Barrierefreiheit und sichere Rad- und Fußwege erleichtern den Umstieg. Ergänzend braucht es Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und Geschwindigkeitsbegrenzungen, die die Privilegien des PKW-Verkehrs zurücknehmen. Ohne Push-Maßnahmen, die motorisierten Individualverkehr unattraktiver machen, kann die Wende nicht gelingen. Es braucht ganzheitliche Intervention mit dem Ziel der Verhaltensänderung – Anreize im Vordergrund, Regulation wo nötig.

IV. Lösungsvorschläge / Politische Handlungsoptionen

IV. 1. Umweltfreundliche Verkehrsmittel stärken

Umweltfreundliche Verkehrsarten sind attraktiv auszugestalten. Dies gelingt durch Ausbau und Förderung des Umweltverbunds und Einschränkung des motorisierten

Individualverkehrs. Bei Investitionen im Verkehrssektor sind Investitionen in den Umweltverbund gegenüber Autobahn- und Fernstraßenausbau zu priorisieren.

Ländlicher Raum und Daseinsvorsorge: Das Schienennetz ist zu erhalten und auszubauen. Der ländliche Raum ist durch dichtere Taktung besser anzubinden, die nicht vom Schulbetrieb allein abhängig ist. Gerade dort sind gute Lösungen für die berühmten letzten bzw. ersten Kilometer (z.B. vom Wohnort zur Bushaltestelle) erforderlich. Hier kann ein Mix aus On-Demand-Angeboten wie Rufbussen oder Maßnahmen zur Stärkung der Kombination von Rad und Öffentlichem Verkehr, Förderung von Pedelecs und E-Lastenrädern, Carsharing- und Ridepooling-Angeboten zum Tragen kommen.

IV. 2. Lebensqualität durch gute Planung

Die Mobilitätswende beginnt mit der Vermeidung von Verkehr durch entsprechende Regional- und Stadtplanung. Das Motto lautet: "So viel Mobilität wie möglich, so wenig Verkehr wie nötig". Verkehrsvermeidung gelingt wie folgt:

- Stadt der kurzen Wege: Wichtige Orte des alltäglichen Bedarfs sind in Wohnortnähe – am besten fußläufig und auf jeden Fall ohne eigenes Auto erreichbar. Zusätzlich ist kommunale Steuerung der Gewerbeansiedlung im Sinne der wohnortnahen Versorgung wichtig.
- Einkaufszentren etc. sollten wohnortnah geplant werden und nicht auf der grünen Wiese. Wo es sie bereits gibt, ist eine gute ÖPNV-Anbindung unverzichtbar. Denn der Platzbedarf an versiegelter Fläche ist für den motorisierten Individualverkehr viel höher als für den Umweltverbund.
- Verkehrsflächen müssen gerechter verteilt und Parkraum real bepreist werden.

IV.3. Mobilitätsarmut vermeiden

Mobilitätspolitik ist auch Sozialpolitik. Um Mobilitätsarmut wirksam zu begegnen, sind mehrere Maßnahmen erforderlich:

- **Erstens** muss Bezahlbarkeit sichergestellt werden. Ein bundesweites Sozianticket für 25 € ist hierfür zentral. Zusätzlich die Abschaffung der Ersatzfreiheitsstrafe, um die Kriminalisierung von Armutsdelikten zu beenden.
- **Zweitens** muss Erreichbarkeit gewährleistet werden. Mobilitätsangebote müssen dort verfügbar sein, wo Menschen leben und arbeiten – auch in ländlichen Regionen und benachteiligten Quartieren. Bus- und Bahnangebote müssen auch zu Randzeiten verlässlich sein, um Schichtarbeit und Pflege zu ermöglichen.
- **Drittens** müssen soziale Härten vermieden werden. Ein sozial gestaffeltes Klimageld wäre eine Form des sozialen Ausgleichs. Im Sinne des Ausgleichs sollten zudem die Einnahmen aus Parkkosten gemeinwohlorientiert reinvestiert werden.

IV. 4. Barrierefreiheit

Ergänzend zu infrastrukturellen Maßnahmen zur längst überfälligen Umsetzung flächendeckender Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist auch digitale Barrierefreiheit zu gewährleisten. In Deutschland gibt es ca. 13,5 Mio. Menschen mit Behinderungen. Personen mit kognitiven Beeinträchtigungen und chronisch Erkrankte werden dabei häufig vergessen.

Wenn Ticketkauf oder Orientierungshilfen in einfacher Sprache bereitgestellt werden, profitieren weite Teile der Gesellschaft. Barrierefreiheit muss auch bei Buchungs- und Zahlungsvorgängen beachtet werden, beginnend mit barrierefreiem Zugang zum Ticketschalter. Digitale Angebote bieten Innovationspotential, können aber Menschen ohne digitale Zugänge oder Kompetenzen (z.B. Senior*innen, Geflüchtete mit Bezahlkarte oder arme Menschen) abhängen. Analoge Alternativen sind weiterhin vorzuhalten. Die Nutzung des Mobilitätsangebots darf nicht vom Besitz eines Smartphones, Kontos oder der Nutzung von Online-Banking abhängig sein.

Die Lautlosigkeit von E-Fahrzeugen ist zwar im Sinne des Lärmschutzes. Zugleich stellt sie neue Anforderungen an die Rücksichtnahme und die Sicherheit, nicht zuletzt gegenüber schwerhörigen Fußgänger*innen. Nicht nur Menschen mit Sehbeeinträchtigungen leiden unter der oft fehlenden Rücksichtnahme beim wilden Abstellen von E-Scootern und anderen Fahrzeugen auf Fußwegen.

Überall müssen ausreichend Behindertenparkplätze zur Verfügung stehen. Der prinzipiell notwendige Rückbau von Parkflächen zwecks Flächenentsiegelung muss so ausgestaltet werden, dass er Menschen mit Behinderung und Beeinträchtigung in ihrer Mobilität nicht einschränkt. Entsprechende Initiativen haben ihre Grenzen, wo die Belange vulnerabler Gruppen negativ beeinträchtigt sind.

V. Anregungen für die eigene Praxis

Soziale Einrichtungen können zum Klimaschutz beitragen. Dafür brauchen sie Unterstützung: z. B. durch die Neuauflage eines Flottenaustauschprogramms sowie die Förderung für betriebliches Mobilitätsmanagement.

V.1. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement beschäftigt sich damit, wie Mitarbeitende zur Arbeit kommen und wie dies nachhaltig gefördert werden kann. Mögliche Handlungsfelder sind dabei die Stärkung nicht motorisierter und öffentlicher Verkehrsmittel, Fuhrparkoptimierung, Förderung von Fahrgemeinschaften sowie Optimierung von Dienstwegen.

- Wir setzen uns erstens für eine den finanziellen Möglichkeiten der Einrichtungen angepasste Förderung von Mobilitätskonzepten ein.
- Zweitens muss die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten durch bessere steuerliche Rahmenbedingungen erleichtert werden.
- Drittens sollte das Laden batterieelektrischer Fahrzeuge mit selbst erzeugtem Strom keine negativen steuerlichen Auswirkungen auf den Zweckbetrieb oder die Gemeinnützigkeit haben.

V.2. Umstellung Fuhrpark

Für die sozialen Dienste in Deutschland sind hunderttausende Kraftfahrzeuge unterwegs, um Pflege-, Mobilitäts- und Transportdienste zu erbringen. In der Elektrifizierung dieser Flotte steckt enormes Klimaschutzpotential. Etwa zwei Drittel der Dienste würden gern auf E-Fahrzeuge umstellen, dies scheitert aber an den Rahmenbedingungen. Da Elektroautos in der Beschaffung teurer sind, gelten sie bei Kostenträgern meist als unwirtschaftlich.

Nötig für gemeinnützige Organisationen sind deshalb:

- Eine wirksame, unbürokratische Förderung für elektrische Kleinwagen und Transporter sowie Entlastungen bei der Stromsteuer,
- ein Fördertopf für E-Lastenräder und Pedelecs (werden bereits genutzt, müssen aber von Kostenträgern refinanziert werden) sowie
- die Förderung einer eigenen (barrierefreien) Ladeinfrastruktur. Die Gesetzesänderung zum 01.01.26 beseitigt ein zentrales Hemmnis: Einrichtungen können nun mit eigenen Solar- oder PV-Anlagen kostengünstig und ohne Risiko für die Gemeinnützigkeit Strom erzeugen. Elektrifizierung und Eigenversorgung werden damit wirtschaftlich attraktiver.

Wir sehen die politischen Entscheidungsträger*innen in der Verantwortung, die Mobilitätswende sozial gerecht zu gestalten und entschlossen voranzutreiben. Eine sozial-ökologische Mobilitätspolitik ist ein wichtiger Beitrag zur Bekämpfung von Armut, zur Förderung von Teilhabe und Gesundheit sowie zum Schutz von Klima und Umwelt.

Berlin, 24. April 2026

Martha O. Marik, Referentin für Klimapolitik

klimapolitik@paritaet.org