



Grafik: Elisabeth Deim

Sozialverträgliche Mobilitätswende NRW

Wie eine sozialverträgliche Mobilitätswende in NRW gelingen kann

Präambel

Der Erfolg der Mobilitätswende und das Erreichen der Klimaziele im Verkehr hängt entscheidend davon ab, dass die notwendigen Maßnahmen sozialverträglich gestaltet werden und mehr gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen. Dafür setzt sich das „Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende“ ein, ein bislang einmaliger Zusammenschluss aus Wohlfahrts- und Sozialverbänden, Gewerkschaften, Umweltverbänden und der Evangelischen Kirche in Deutschland, das von der Stiftung Mercator gefördert und unterstützt wird. In Nordrhein-Westfalen hat sich auf Initiative des Bündnisses eine breite Allianz gesellschaftlicher Akteure zusammengeschlossen, um gemeinsam an Lösungen für eine sozial gerechte und ökologische Mobilitätswende im Land zu arbeiten. Das vorliegende Dokument fasst die gemeinsamen Forderungen zusammen und dient als Debattenanstoß und Grundlage zur gemeinsamen Weiterentwicklung.

Mit dem Deutschlandticket ist ein wichtiger erster Schritt getan – diesen Impuls müssen das Land NRW und seine Kommunen nutzen, um die Transformation sozial, ökologisch und ökonomisch nachhaltig voranzutreiben. Wie das gelingen kann, zeigen die folgenden Forderungen:

Sozialverträgliche Mobilitätswende NRW Wie eine sozialverträgliche Mobilitätswende in NRW gelingen kann

1. Der Zugang zu nachhaltiger Mobilität ist Daseinsvorsorge und Voraussetzung für soziale Teilhabe: NRW braucht flächendeckend einen attraktiven, barrierefreien und kostengünstigen Umweltverbund

- » Kommunen, Land und Bund müssen gleichermaßen ihre Anstrengungen bei der Förderung neuer, flexibler und barrierefreier Mobilitätsangebote erhöhen.
- » Kommunen sind in der Pflicht, den Ausbau eines - auch über kommunale Grenzen hinaus - flächendeckenden, barrierefreien ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehrs zu beschleunigen. Land und Bund müssen die Kommunen finanziell und planerisch unterstützen.
- » Das Recht auf Zugang zu nachhaltiger Mobilität muss durch finanzierbare Tickets und barrierefreie Ticketsysteme vereinfacht werden. Angebote müssen breit kommuniziert und leicht verständlich sein. Neben dem Deutschlandticket braucht es ein sozial gerechtes Ticket für einkommensschwache Menschen.

2. Der Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten verringert Armut und fördert Lebensqualität und Gesundheit. Bestehende Abhängigkeiten vom Pkw, insbesondere in strukturschwachen Regionen, müssen abgeschafft und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht werden.

- » Schadstoff- und Lärmemissionen betreffen überproportional stark Menschen mit niedrigem Einkommen und müssen dringend reduziert werden. Dazu braucht es u.a. Verkehrsberuhigung, einen starken Umweltverbund und umweltgerechte Stadtplanung.
- » Bestehende Abhängigkeiten vom Pkw müssen durch den Ausbau nachhaltiger Alternativen und betrieblicher und kommunaler Mobilitätskonzepte abgeschafft werden. Insbesondere Pendler:innen brauchen bezahlbare, flexible und verlässliche Angebote. Auch für Kinder und Jugendliche bedeuten solche Angebote Zugang zu Ausbildung, Arbeit sowie freizeithlichen und ehrenamtlichen Aktivitäten.
- » Mobilität kann gesundheitsfördernd sein. Dazu braucht es passende Infrastruktur für aktive Mobilität und Straßen als Bewegungs- und Begegnungsräume.
- » Die Vision Zero bei Getöteten und Verletzten im Straßenverkehr soll durch bauliche und rechtliche Maßnahmen verfolgt werden. Neben der objektiven muss auch die subjektive Sicherheit berücksichtigt werden.
- » Um der Flächenversiegelung und Zerschneidung von Landschaften entgegenzutreten, muss bestehender Verkehrsraum im Sinne nachhaltiger Mobilität neu verteilt werden. Der Fokus sollte auf Umnutzung bestehender Infrastruktur liegen und Straßenneubau kritisch geprüft werden, sodass Flächenneutralität erreicht wird. Insbesondere der Erhalt und die Erweiterung von Grünflächen sind von zentraler Bedeutung für die notwendige Klimawandelanpassung in Städten.

3. Finanzierung und Mobilitätswirtschaft: Die Mobilitätswende und die dafür notwendige Infrastruktur brauchen eine dauerhafte Finanzierungsstrategie der Politik. Der Ausbau der Angebote und kostengünstige Tickets dürfen nicht zulasten der Beschäftigten im Mobilitätssektor gehen.

- » Ausbau und Angebote brauchen eine dauerhafte und auskömmliche Finanzierung, die ressortübergreifend getragen wird. Einen wichtigen Beitrag leisten die kommunale Entschuldung und Neuverteilung der Gelder hin zu einem klimaneutralen und sozialökologischen Mobilitätsangebot.
- » Die Situation des Personals im Mobilitätssektor muss verbessert werden. Zur notwendigen Fachkräftesicherung braucht es eine Attraktivitätsoffensive im öffentlichen Dienst, Tarifbindung und Mitbestimmung der Beschäftigten.
- » Die Transformation der Mobilitätswirtschaft benötigt regionale Strukturpolitik sowie starke Kooperationen und Zusammenarbeit zwischen Politik und Akteuren.
- » Der ländliche Raum muss fokussiert und Angebote in die Fläche gebracht werden: Es braucht eine Strategie zur Umsetzung der beschlossenen Taktterhöhung im ländlichen Raum sowie der landesweiten Mobilitätsgarantie.
- » Der Preis für Mobilität muss sich an den tatsächlichen gesellschaftlichen Kosten des Verkehrsmittels orientieren. Dies darf nicht zu Mobilitätsarmut führen und braucht neben klimafreundlichen Alternativen auch Ausgleichsmaßnahmen für einkommensschwache Menschen.
- » Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge darf nicht allein der Preis entscheidend sein, Tarifbindung, ökologische Verträglichkeit und finanzielle Nachhaltigkeit müssen ebenfalls berücksichtigt werden.

4. Eine sozialverträgliche Mobilitätswende ist ein Gemeinschaftsprojekt: Es braucht einen Kulturwandel sowohl in der Bevölkerung als auch in der Politik.

- » Es braucht Transparenz sowie frühzeitige und breite Beteiligung bei der Umsetzung einer sozialverträglichen Mobilitätswende.
- » Die Landesregierung muss bei Planung, Umsetzung und Finanzierung nachhaltiger Mobilität ressortübergreifend zusammenarbeiten. Kommunen müssen als wichtige Akteure einbezogen werden.
- » Um die Zivilgesellschaft für die Mobilitätswende zu gewinnen und die notwendigen individuellen Verhaltensänderungen anzustoßen, muss das Land die Akzeptanz neuer Mobilitätskonzepte durch umfassende Öffentlichkeitsarbeit fördern.
- » Das Image des ÖPNV und des Umweltverbundes muss verbessert werden. Land und Kommunen müssen die bestehende breite Unterstützung sichtbar und neue Angebote erlebbar machen.

Sozialverträgliche Mobilitätswende NRW

Wie eine sozialverträgliche Mobilitätswende in NRW gelingen kann



RADKOMM



Das Projekt wird gefördert und unterstützt von 

Eine Initiative von 

Für Rückfragen:

Johannes Rußmann, NABU-Referent Verkehrspolitik
Mobil +49 (0)173 6087712,
E-Mail: Johannes.Russmann@NABU.de