

Themenblatt

Mobilitäts- und Verkehrsplanung

Klimafreundlicher Fahrplan für geschlechtergerechte Mobilität: Das Bundesmobilitätsgesetz

Der Verkehr muss rollen. Autos, Lastwagen und Pendlerfahrten prägen unseren Alltag. Wer zu Fuß geht, Rad fährt oder auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen ist, bekommt im Straßenverkehr hingegen weniger Raum oder fühlt sich unsicher; nicht zuletzt, wenn im Winter zunächst Straßen statt Fußwege geräumt werden. Besonders betroffen sind Frauen, die häufiger als Männer Sorgeaufgaben wahrnehmen, sowie Menschen mit geringem Einkommen. Im ländlichen Raum ist das Auto zudem oft das einzige Fortbewegungsmittel, das Alltag, Arbeit und Versorgung zuverlässig ermöglicht. Dabei müssen klimaschädliche Emissionen im Verkehrssektor dringend sinken.

Der Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) hat mit dem Entwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz (BuMoG) einen zukunftsweisenden Fahrplan vorgelegt. Ziel ist es, die Verkehrs-, Stadt- und Raumplanung neu auszurichten: klimafreundlich, sozial und geschlechtergerecht.

Warum müssen wir Mobilität und Verkehr neu denken?

Im Verkehrssektor sind die umweltschädlichen Treibhausgas-Emissionen besonders hoch: 2023 waren es laut Umweltbundesamt rund 22 Prozent aller Emissionen. Ein Großteil davon geht auf diesel- oder benzinbetriebene Fahrzeuge zurück. Der Umstieg auf Elektroautos allein löst das Problem nicht. Er zementiert nicht nur den Vorrang des Autos, sondern blendet die ökologischen und sozialen Folgen in Ländern des sogenannten Globalen Südens aus, wo viele der für Batterien benötigten Rohstoffe abgebaut werden.

Die gesetzlichen Grundlagen, die Verkehr und öffentlichen Raum regeln, privilegieren autogerechte sowie an Wirtschafts- und Erwerbswegen orientierte Infrastrukturen – und damit eine umweltschädliche Mobilitätsform. Diese Ausrichtung hat historische Gründe, wirkt aber bis heute fort.

- » Wohn- und Gewerbegebiete wurden räumlich getrennt geplant. Dadurch entstanden lange Wege zur Arbeit oder zum Einkaufen. Die Norm der funktionsgetrennten Stadt- und Raumplanung wird zunehmend hinterfragt, grundlegende Veränderungen sind jedoch aufwendig und konfliktreich, da sie bestehende Infrastrukturen und etablierte Prioritäten infrage stellen.
- » Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) geht auf das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen von 1909 zurück. Es erlaubte Menschen, die sich ein Auto leisten konnten und steuern durften, also überwiegend Männern, öffentliche Wege zu befahren. Bis heute regelt das Straßenverkehrsgesetz den Kraftfahrzeugverkehr und nennt zu Fuß Gehende nur an einer Stelle. Die Reform des Gesetzes von 2024 erlaubt es Kommunen zwar, Umweltschutz und Gesundheitsbelange stärker zu berücksichtigen. Bestimmend sind jedoch weiterhin die Sicherheit und Leichtigkeit des Autoverkehrs.

„Wir sehen, dass der Verkehrswende der rechtliche Rahmen fehlt. Es braucht ein bundesweites Mobilitätsgesetz, das Ziele für eine klima- und umweltschonende, sichere und sozial gerechte Mobilität vorgibt.“

Axel Friedrich, Wissenschaftlicher Beirat des VCD



Die Dominanz des Autoverkehrs wird deutlich, wenn es zu Fuß unmöglich scheint, sicher die Straße zu überqueren – weil Ampelphasen zu kurz sind, Fußgängerüberwege fehlen oder Autos im Ort schnell fahren dürfen. Im ländlichen Raum fehlt ein verlässlicher öffentlicher Nahverkehr, der es möglich macht, auf ein Auto zu verzichten.

Der Fokus auf das Auto bremst nicht nur die Klimaziele aus, sondern vernachlässigt gleichstellungsrelevante Mobilitätsbedarfe. Besonders deutlich wird das bei den folgenden Themen:

Verteilung von Erwerbs- und Sorgearbeit

Einkaufen, Kinderbetreuung oder die Pflege von Angehörigen führen zu häufigen, spontanen und verzweigten Wegen. Solche komplexen Wegeketten werden in der Verkehrs-, Stadt- und Raumplanung nicht ausreichend berücksichtigt. Davon sind Frauen überproportional betroffen, da sie im Durchschnitt deutlich mehr Zeit für Sorgearbeit aufwenden als Männer.

Sicherheitsrisiken

Studien zeigen, dass besonders Frauen dunkle Bahnhöfe oder nächtliche Busfahrten vermeiden. Gleichzeitig sind sie häufiger als Männer mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs. Dabei sind vor allem ältere Frauen im Straßenverkehr nachweislich stärker gefährdet.

Finanzielle Ressourcen und Mobilitätsarmut

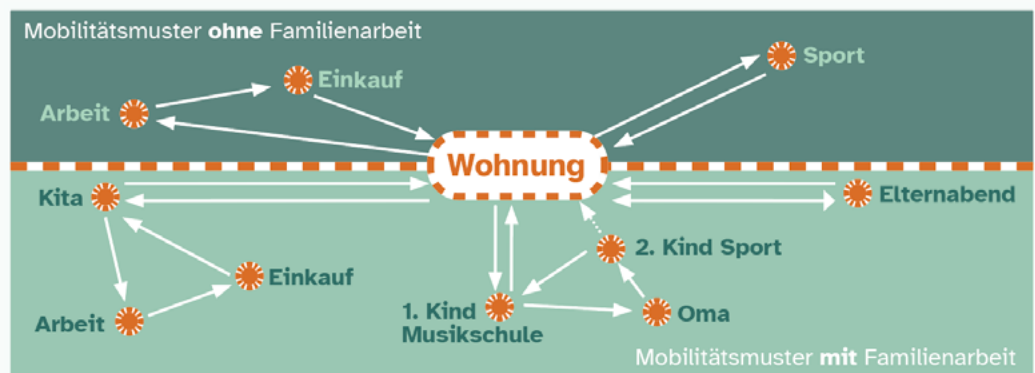
Ist ein eigener Pkw zu teuer und sind Bus oder Bahn, vor allem im ländlichen Raum, nicht erreichbar oder bezahlbar, verlieren Menschen die Möglichkeit, sich frei zu bewegen: der Weg zur Arbeit, zur Arztpraxis oder zum Kino wird zur Hürde. Dies trifft Frauen häufiger als Männer, weil sie sorgebedingt öfter in Teilzeit arbeiten und im Durchschnitt weniger verdienen. Das Risiko der Mobilitätsarmut steigt zusätzlich mit dem Alter sowie bei Menschen mit Migrations- oder Fluchtgeschichte.

Warum brauchen wir ein Bundesmobilitätsgesetz?

Mobilität ist mehr als die bloße Regelung des Straßenverkehrs. Sie ermöglicht Menschen, sich fortzubewegen und dadurch am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Damit dies allen gleichermaßen offensteht, braucht es mehr als autogerechte Infrastrukturen: eine Stadt- und Raumplanung, die Sorgebedarfe berücksichtigt, einen erreichbaren, bezahlbaren und barrierefreien öffentlichen Nahverkehr, sichere Rad- und Fußwege und den Schutz von Gesundheit, Luft und Klima. Ein ganzheitlicher Blick auf Mobilität nimmt daher unterschiedliche Mobilitätsbedarfe ernst und rückt Fortbewegungsmittel jenseits des Autos in den Fokus.

Abbildung 1:

Mobilitätsmuster mit und ohne Familienarbeit; eigene Darstellung, Bagge et al., 2025



Derzeit sind Verkehrs-, Stadt- und Raumplanung auf verschiedene Gesetze und Zuständigkeiten verteilt. Der Bund verantwortet zum Beispiel das Straßenverkehrsgesetz, der öffentliche Nahverkehr liegt in der Zuständigkeit der Länder und Kommunen. Die Kommunen bestimmen in ihren Bauleitplänen, welche Flächen wie bebaut werden dürfen und welche frei bleiben. Diese Fragmentierung erschwert eine abgestimmte Planung und führt dazu, dass unterschiedliche Ziele und Interessen miteinander konkurrieren. Gleichzeitig vernachlässigen die Regelungen Klimaschutz, Klimaanpassung, Gesundheit und Geschlechtergerechtigkeit.

Wie kann ein geschlechtergerechtes Bundesmobilitätsgesetz aussehen?

Der Entwurf des Verkehrsclubs Deutschland für ein Bundesmobilitätsgesetz basiert auf drei zentralen Leitgedanken:

- » Entscheidungen über Straßen, Schienen, Radwege oder öffentlichen Nahverkehr werden nicht mehr isoliert voneinander betrachtet. Grundlage ist das Prinzip der integrierten Planung.
- » Planungen orientieren sich an gemeinsamen Zielen wie Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz, sauberer Luft oder Klimaschutz. Sie ermöglichen es, gleichstellungsrelevante Bedarfe einzubeziehen.
- » Bund, Länder und Kommunen werden in einem gemeinsamen Rahmen zusammengeführt.

Das Bundesmobilitätsgesetz verknüpft übergeordnete Leitziele mit konkreten Umsetzungszielen und integriert sie in die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne von Ländern und Kommunen.

1. Leitziele des Bundesmobilitätsgesetzes (BuMoG)

Das BuMoG berücksichtigt gleichstellungsrelevante Belange bereits in mehreren Leitzielen, diese können jedoch noch gestärkt werden. Zum Beispiel:

- » **Mobilitätssicherung (§ 4):** Gewährleistung einer angemessenen, alltagstauglichen Mobilität, unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, individueller Verkehrsverfügbarkeit oder Mobilitätseinschränkungen.
- » **Verkehrssicherheit (§ 7):** Schutz vor Verkehrsunfällen und vor (geschlechterbezogener) Bedrohung und Gewalt im öffentlichen Raum und im öffentlichen Nahverkehr.
- » **Sozialverträglichkeit (§ 10):** Erreichbarkeit von Verkehrsmitteln und sozialer Infrastruktur sowie bezahlbare Ausgestaltung der Mobilitätsangebote. Dazu gehört etwa, Wohngebiete im ländlichen Raum gut an Rad- und Fußwege sowie den öffentlichen Nahverkehr anzuschließen. Fahrpreise sollten sozialverträglich sein. Auf diese Weise bleibt Mobilität auch für Menschen mit komplexen Wegeketten oder wenig Einkommen möglich.

2. Bundesmobilitätsplan: Umsetzungsziele, Strategien und Maßnahmen

Kern des BuMoG ist ein bundeseinheitlicher Mobilitätsplan. Dieser übersetzt die Leitziele in konkrete Umsetzungsziele, Strategien und Maßnahmen. Um die vielfältigen Mobilitätsbedarfe abzubilden, ist die Zivilgesellschaft an der Planung zu beteiligen. Zum Beispiel:

- » **Mobilitätssicherung:** Regelmäßige geschlechterdifferenzierte Analysen von Nutzung und Bedarf an Verkehrsangeboten. Auf dieser Grundlage können Taktzeiten von Bus und Bahn angepasst und neue Routen geschaffen werden, um Wege zwischen Kita, Arbeitsplatz, Pflegeeinrichtung und Einkauf besser zu verbinden.
- » **Verkehrssicherheit:** Erhebung und Aufbereitung geschlechterdifferenzierter Daten zu Sicherheitsempfinden und Risiken. So lassen sich Unfall- und Gewaltrisiken gezielt senken, zum Beispiel durch Schulungen des Sicherheitspersonals, angepasste Ampeltaktungen oder bessere Beleuchtung.
- » **Sozialverträglichkeit:** Festlegung von Mindeststandards für die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Bei Wohngebieten kann so geprüft werden, ob Schulen, Kitas, Nahversorgung und Pflegeangebote fußläufig oder mit kurzen ÖPNV-Verbindungen erreichbar sind. Weitere Maßnahmen sind Sozial- und Familientickets.

3. Integration in Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungspläne der Länder und Kommunen

Die Ziele und Maßnahmen sind in alle für Mobilität und Verkehr relevanten Planungen von Ländern und Kommunen zu integrieren, etwa in Landesraumordnungspläne, Regionalpläne und Flächennutzungspläne. Dabei sollen insbesondere Alltagswege verkürzt und Mobilität unabhängig vom eigenen Pkw gesichert werden. Paragraph 27 sieht ausdrücklich vor, dass Länder und Kommunen in ihren Plänen

- » integrierte Standorte festlegen, also Orte, die kurze Wege ermöglichen oder besonders gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind, und
- » Verkehrsangebote verknüpfen, also Konzepte entwickeln, die Radverkehr und öffentliche Verkehrsangebote verbinden. Was kann schon jetzt für eine neue Mobilitäts- und Verkehrsplanung getan werden?

Was kann schon jetzt für eine neue Mobilitäts- und Verkehrsplanung getan werden?

Der Staat ist rechtlich verpflichtet, die Klimaziele umzusetzen (Klimaschutzgesetz; Art. 20a Grundgesetz). Dafür sind Reformen im Verkehrssektor besonders wichtig. Zugleich muss der Staat auf die Gleichstellung der Geschlechter hinwirken (Art. 3 Abs. 2 Grundgesetz) und sozialverträglich handeln (Art. 20 Abs. 1 Grundgesetz). Das Bundesmobilitätsgesetz wäre ein Schritt in die richtige Richtung, der Weg dorthin ist jedoch noch weit. Bund, Länder und Kommunen sollten daher schon jetzt Weichen für eine klimafreundlichere und gleichstellungsorientierte Verkehrs- und Mobilitätsplanung stellen, indem sie zum Beispiel:

Verkehrsberuhigte Bereiche einführen

Die Rechtslage erschwert derzeit den Kommunen, den fließenden Verkehr zu beschränken: Laut Straßenverkehrsordnung ist dies grundsätzlich nur bei nachweislich besonderer Gefahrenlage erlaubt. Der Bund sollte den Kommunen hier mehr Handlungsspielraum geben. Verkehrsberuhigte Bereiche mindern Abgase und verbessern damit die Luftqualität, senken den Lärmpegel und erhöhen die Sicherheit für Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Gemischte Quartiere schaffen

Kommunen können Quartiere in ihre Bebauungspläne integrieren, die Wohn- und Gewerbegebäude mischen. So entstehen kurze Wege zwischen Wohnung, Einkaufs-, Bildungs- oder Gesundheitseinrichtungen und Arbeitsplatz. Das erleichtert komplexe Wegeketten und reduziert Autofahrten.

Öffentliche Mittel an klima- und gleichstellungsorientierte Ziele binden

Bei der Vergabe öffentlicher Aufträge im Verkehrsbereich können Kommunen auf konkrete Maßnahmen für klima- und geschlechtergerechte Mobilität achten. Dazu gehört etwa, verschiedene Verkehrsmittel aufeinander abzustimmen, zum Beispiel durch Fahrradabstellplätze an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs, sowie die Vernetzung von Radwegen, um den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu erleichtern.

Sicherheit erhöhen und Barrierefreiheit gewährleisten

Beteiligungsformate helfen Kommunen, Angsträume an Haltestellen zu identifizieren. Daraus lassen sich Maßnahmen ableiten, zum Beispiel bessere Beleuchtung oder offene Sichtachsen. Gleichzeitig müssen Haltestellen barrierefrei gestaltet sein, sodass alle Menschen den öffentlichen Nahverkehr gleichberechtigt nutzen können.

Zum Weiterlesen

- » Kapitel B.5 Mobilitäts- und Verkehrsplanung im Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung.
- » Hermes, Georg/Kramer, Urs/Weiß, Holger (2022): Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes. Berlin: Verkehrsclub Deutschland e.V.
- » Bagge, Katja/Schmidt, Kerstin/Stete, Gisela/Werner, Jan/Kelpin, Muriel/Poppe, Johannes/Eiser, Lara (2025): Geschlechtergerechte Gestaltung eines Bundesmobilitätsgesetzes (BuMoG), Expertise für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, Berlin: Bundesstiftung Gleichstellung.
- » von Heesen, Boris (2025): Patriarchale Strukturen im Kontext einer ökologischen Transformation des Verkehrssektors. Indikatoren, Auswirkungen, Lösungen. Hintergrundpapier für den Vierten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung, Berlin: Bundesstiftung Gleichstellung.

Vierter Gleichstellungsbericht, Expertise und Hintergrundpapier zum Download:
<https://www.gleichstellungsbericht.de/veroeffentlichungen>



Impressum

Bearbeitung: Jacqueline Melzer, Redaktion: Bereich Gleichstellungsberichte in der Bundesstiftung Gleichstellung, Karl- Liebknecht-Str. 34, 10178 Berlin,
 Kontakt: gleichstellungsbericht@bundesstiftung-gleichstellung.de
 Illustrationen: Prime One – Kinky Illustrators
 Erscheinungsjahr 2026

