



Mobilitätsarmut in Deutschland

Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz

DISKUSSIONSPAPIER



Impressum

Mobilitätsarmut in Deutschland

Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz

DISKUSSIONSPAPIER

ERSTELLT VON

Agora Verkehrswende

Agora Transport Transformation gGmbH
Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Janna Aljets
janna.aljets@agora-verkehrswende.de

Benjamin Fischer
benjamin.fischer@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Autor:innen

Janna Aljets, Benjamin Fischer

Autor:innen wissenschaftlicher Hintergrundbericht (erstellt im Auftrag von Agora Verkehrswende)

Dr. Kerstin Stark (DLR), Dr. Ariane Kehlbacher (DLR),
Dr. Giulio Mattioli

Satz: Marica Gehlfuß

Lektorat: Andreas Kaizik / Infotext und Philipp Prein

Titelbild: iStock/da-kuk

Version: 1.0

Veröffentlichung: September 2023

105-2023-DE

DANKSAGUNG

Im Rahmen des Projekts wurden zwei Begleitkreise mit Teilnehmenden aus Bundespolitik, zivilgesellschaftlichen Organisationen und Forschung durchgeführt. Wir bedanken uns herzlich bei allen Teilnehmenden der beiden Begleitkreise für ihre fachliche Expertise und wertvolle Denkanstöße.

Die Schlussfolgerungen und Ergebnisse dieser Veröffentlichung spiegeln nicht notwendigerweise die Meinungen der Teilnehmenden des Begleitkreises wider. Die Verantwortung für die Ergebnisse liegt ausschließlich beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und bei Agora Verkehrswende.

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2023): *Mobilitätsarmut in Deutschland. Annäherung an ein unterschätztes Problem mit Lösungsperspektiven für mehr soziale Teilhabe und Klimaschutz*

www.agora-verkehrswende.de

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

Mobilitätsarmut findet bislang in Deutschland wenig politische Aufmerksamkeit. Angesichts des Anstiegs der Energie- und Lebenshaltungskosten in den vergangenen Monaten wurde zuletzt aber mehr über die Bezahlbarkeit und Qualität von Mobilitätsangeboten diskutiert. Dabei zeigte sich – im Nachgang der Pandemie und im Kontext der Entlastungsmaßnahmen im Sommer 2022 mit Tankrabbat und Neun-Euro-Ticket – noch einmal deutlich:

- Mobilität ermöglicht soziale Teilhabe. Neben der Erreichbarkeit von Arbeitsplatz und Einrichtungen der Daseinsvorsorge braucht es Mobilität für soziale Begegnungen, kulturelle und politische Aktivitäten, Freizeit und Erholung, Zeit mit Freund:innen und Familie. Wer in der Mobilität eingeschränkt ist, ist auch mehr vom sozialen Leben ausgeschlossen.
- Vergünstigte Angebote im öffentlichen Personennahverkehr wie das Neun-Euro-Ticket führten dazu, dass Wege zurückgelegt werden konnten, auf die manche sonst verzichten müssen. Insbesondere Besuche oder Freizeitreisen wurden für einkommensarme Menschen erschwinglich.

Aber nicht nur finanzielle Engpässe schränken Menschen in ihrer Mobilität ein. Viele Menschen können aus gesundheitlichen oder Altersgründen kein Auto fahren; andere haben keinen gut verfügbaren öffentlichen Verkehr in der Nähe; wieder andere sind auf barrierefreie Ein- und Umstiege angewiesen. Das zeigt, wie komplex und vielschichtig Mobilitätsarmut ist, und wie wichtig es ist, die verschiedenen Ausprägungen in der politischen Diskussion zu berücksichtigen.

Studien zu Mobilitätsarmut in Deutschland haben sich bisher darauf konzentriert, einzelne Städte oder Regionen genauer zu untersuchen. In diesem Diskussionspapier versuchen wir, das Phänomen an sich deutlicher zu fassen und seine Ausprägungen in Deutschland zu umreißen. Das Papier basiert auf einer Studie des Deutschen Instituts für Luft- und Raumfahrt (DLR), die im Auftrag von Agora Verkehrswende durch Dr. Kerstin Stark und Dr. Ariane Kehlbacher (beide DLR) sowie Dr. Giulio Mattioli als Unterauftragnehmer erstellt wurde. Die Studienergebnisse wurden vorab mit einem beratenden Begleitkreis – bestehend aus Expert:innen und Interessenvertreter:innen aus Bundespolitik,

zivilgesellschaftlichen Organisationen und Forschung – diskutiert. Ihre Kommentare und Anregungen sind in das vorliegende Papier eingeflossen.

Mit dem Papier skizzieren wir auch erste Lösungsansätze, um Anregungen für die weitere Diskussion zu geben. Dabei halten wir es für wichtig, die Zusammenhänge in einem breiteren Kontext zu betrachten. Keine Maßnahme wird allein ausreichen, um alle Facetten zu adressieren. Es ist auch nicht allein die Verkehrspolitik gefragt, sondern gleichzeitig Sozial- und Finanzpolitik, Stadtplanung, Umwelt- und Arbeitsmarktpolitik. Gerade in einem ressortübergreifenden Verständnis wird es möglich, Klimaschutz und soziale Teilhabe zu verknüpfen. Klimaschutz im Verkehr kann dann ein Weg sein, mehr soziale Gerechtigkeit zu erreichen.

Noch steht die Debatte über Mobilitätsarmut in Deutschland am Anfang. An vielen Stellen ist der Forschungsbedarf groß. Groß sind auch die Herausforderungen, die auf Politik und Gesellschaft zukommen. Mit unserem Papier möchten wir dazu beitragen, diese Herausforderungen anzugehen, die Forschung zu intensivieren und mehr politische Aufmerksamkeit für die Themen Mobilitätsarmut, soziale Teilhabe und Klimaschutz zu gewinnen.

Wir freuen uns auf die weitere Diskussion und wünschen eine anregende Lektüre.

Dr. Wiebke Zimmer

Stellvertretende Direktorin
für das Team von Agora Verkehrswende
Berlin, 14. September 2023

Ergebnisse und Empfehlungen

1

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für soziale Teilhabe – wer in der Mobilität eingeschränkt ist, kann als mobilitätsarm bezeichnet werden. Mobilitätsarmut ist ein komplexes und vielschichtiges Problem. Es zeigt sich zum Beispiel, wenn Menschen sich in ihrer Mobilität aus finanziellen Gründen einschränken müssen (Erschwinglichkeit), wenn Orte des täglichen Bedarfs weit weg oder schlecht erreichbar sind (Erreichbarkeit), wenn kein gutes Mobilitätsangebot, insbesondere des öffentlichen Verkehrs, verfügbar ist (Verfügbarkeit) oder wenn viel Zeit unterwegs verbracht werden muss, die dann für Erholung oder soziale Aktivitäten fehlt (Zeitarmut). Die verschiedenen Dimensionen von Mobilitätsarmut können sich gegenseitig verstärken oder auch aufheben, zum Beispiel, wenn genügend Geld oder Zeit vorhanden ist, um Mobilität zu gewährleisten.

2

Mobilitätsarmut ist in Deutschland ein relevantes Phänomen. Viele Menschen mit niedrigem Einkommen können sich weite Wege nicht leisten. Das führt zu weniger sozialer Teilhabe oder – insbesondere bei Angewiesenen auf einen Pkw – zu starker Belastung des Haushaltsbudgets und Verzicht in anderen Lebensbereichen. Denn in vielen Regionen sind Orte der sozialen und gesundheitlichen Versorgung, des Einkaufs, der Bildung, Erholung und Kultur ohne eigenen Pkw nicht gut erreichbar. Dort sind neben ärmeren Menschen insbesondere junge und ältere sowie Menschen mit Beeinträchtigungen in ihrer sozialen Teilhabe eingeschränkt. Besonders häufig ist das in ländlichen Regionen mit niedriger ÖPNV-Erschließungs- und Angebotsqualität der Fall. Gemeinden mit sehr niedrigen Einkommen und sehr hoher Autoabhängigkeit sind entsprechend besonders vulnerabel gegenüber höheren Kraftstoffpreisen.

3

Die Komplexität von Mobilitätsarmut erfordert ein vielschichtiges Maßnahmenpaket. Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut sollten darauf abzielen, Autoabhängigkeit zu verringern, einkommensarme Haushalte zu entlasten und die räumliche und zeitliche Flexibilität zu erhöhen. Strukturell lässt sich Mobilitätsarmut am besten durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie durch autounabhängige Infrastrukturen und Arbeitsmodelle abbauen. Eine Mobilitätsgarantie in allen Regionen und ein entsprechend leistungsfähiger ÖPNV in Stadt und Land könnten ein Mindestmaß an Mobilität und sozialer Teilhabe sicherstellen. Zielgerichtete Förderprogramme zur Anschaffung klimaverträglicher Verkehrsmittel und die finanzielle Kompensation höherer CO₂-Preise könnten zudem vulnerable Haushalte stärken. Wichtig ist dabei, dass die eingesetzten Maßnahmen sich sinnvoll ergänzen und gegenseitig verstärken.

4

Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit ergänzen sich. Klimaschutzmaßnahmen können soziale Teilhabe verbessern, zum Beispiel, wenn durch einen erschwinglichen und gut ausgebauten öffentlichen Verkehr Menschen mobil werden, die sich zuvor viele Wege nicht leisten konnten oder aus anderen Gründen auf Reisen verzichten mussten. Die Transformation des Verkehrssektors kann Sozialpolitik nicht ersetzen – dennoch lassen sich sozial- und klimapolitische Anliegen in ihrem Rahmen sinnvoll zusammenbringen. Klima- und Sozialpolitik stehen also nicht im Widerspruch zueinander, sondern sind zwei Seiten einer Medaille.

5

Um Mobilitätsarmut genauer zu untersuchen, braucht es mehr und bessere Daten. Die Ergebnisse zum Status quo der Mobilitätsarmut in Deutschland bieten einen ersten Überblick, auf dessen Basis weiterführende Studien folgen sollten. Dafür sollte die Datenlage weiter verbessert werden. Darauf aufbauend lassen sich dann detaillierte Vorschläge zur Ausgestaltung von Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut herleiten und offene Fragen beantworten. Das betrifft insbesondere Fragen zur Detailgestaltung, der praktischen Umsetzung, der Finanzierung sowie zur Abschätzung von Wechselwirkungen. Voraussetzung dafür ist, dass Mobilitätsarmut in Politik und Gesellschaft als relevantes Problem anerkannt wird.

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Vorwort | 3 |
| Ergebnisse und Empfehlungen | 4 |
| 1 Einführung und Begriffsbestimmung | 7 |
| 2 Mobilitätsarmut – wie sie sich zeigt und wer davon betroffen ist | 9 |
| 2.1 Wer kein Auto hat, hat es schwer in einem autozentrierten Land | 9 |
| 2.2 Orte des täglichen Bedarfs sind für viele Menschen nicht gut erreichbar | 11 |
| 2.3 Wer ein Auto, aber wenig Geld hat, ist oft zu größeren Einschränkungen gezwungen | 14 |
| 2.4 Steigende Spritpreise: Besonders vulnerabel sind Menschen in eher abgelegenen Regionen | 20 |
| 2.5 Wenig Zeit und komplexe Sorgearbeitswege: Eine Frage des Geschlechts | 22 |
| 3 Ansatzpunkte gegen Mobilitätsarmut | 26 |
| 3.1 Ansatzpunkte aus den drei Handlungsfeldern | 27 |
| 3.2 Im Fokus: Vier Maßnahmen zur Verringerung von Mobilitätsarmut | 30 |
| 4 Ausblick | 32 |
| Literaturverzeichnis | 33 |
| Weiterführende Literatur | 36 |

Das vorliegende Diskussionspapier führt die zentralen Befunde des Forschungsprojekts „Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe“ zusammen, das von Dr. Kerstin Stark und Dr. Ariane Kehlbacher vom Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zusammen mit Dr. Giulio Mattioli als Unterauftragnehmer durchgeführt wurde. Ein ausführliches Hintergrundpapier, das insbesondere tiefgehende Details zu Methodik und Datenbasis sowie zusätzliche empirische Auswertungen enthält, ist auf der Internetseite von Agora Verkehrswende abrufbar.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Verkehrswende. URL: www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsarmut-und-soziale-teilhabe-in-deutschland/

1 | Einführung und Begriffsbestimmung

Mobilitätsarmut ist ein in Deutschland relevantes, aber noch unterbeleuchtetes Phänomen. Sie entsteht durch eine Reihe von Faktoren, die sich gegenseitig verstärken können. Insbesondere sind eine unzureichende Verfügbarkeit oder hohe Kosten von Verkehrsangeboten, weite Wege und lange Fahrtzeiten, ein schlechter oder nicht barrierefreier Zugang zu ÖPNV-Haltestellen und allgemein eine schlechte Erreichbarkeit von Orten des täglichen Bedarfs zu nennen. Das heißt, Menschen mit einem geringen Einkommen müssen nicht zwangsläufig unter Mobilitätsarmut leiden und Menschen mit einem hohen Einkommen können dennoch von Mobilitätsarmut betroffen sein.

Ein Kernproblem ist die über Jahrzehnte gewachsene Abhängigkeit vom eigenen Auto. Vielerorts können Menschen ohne Auto ihre täglichen Zielorte nicht, nicht sicher oder nicht mit vertretbarem Aufwand erreichen und haben so Schwierigkeiten, Dinge zu erledigen und am sozialen Leben teilzuhaben. Zwar werden in Deutschland Autokauf und -nutzung trotz der negativen Auswirkungen auf die Umwelt finanziell gefördert, zum Beispiel durch die Pendlerpauschale, das Dienstwagenprivileg oder Kaufprämien für Elektroautos. Von solchen Subventionen profitieren aber besonders Personen mit höherem Einkommen; dem Problem der Mobilitätsarmut wird damit nicht begegnet.¹

Hinzu kommt, dass Klimaschutz im Verkehr auch bedeutet, dass der Betrieb von Pkw auf Basis fossiler Energieträger teurer wird – weil die Bepreisung von CO₂ im Verkehrssektor über den nationalen und ab 2027 den europäischen Emissionshandel die Kraftstoffpreise absehbar ansteigen lässt. Das wirft Fragen der sozialen Gerechtigkeit auf, insbesondere für Haushalte, die auf ein Auto angewiesen sind und dafür schon heute Einschränkungen in anderen Konsumbereichen hinnehmen müssen. Daher äußern Kritiker:innen von Klimaschutzmaßnahmen immer wieder Bedenken hinsichtlich der sozialen und verteilungspolitischen Auswirkungen einer Verteuerung der Autonutzung. Dabei kann Klimaschutz die soziale Teilhabe verbessern: Entscheidend ist, wie mögliche Zielkonflikte angegangen werden. Eine Politik zur Vermeidung von Mobilitätsarmut könnte soziale Teilhabe und zugleich Klimaschutz befördern und dazu beitragen, dass Menschen unabhängig von Einkommen oder Wohnort ihre alltäglichen Aktivitäten mit einem möglichst geringen CO₂-Ausstoß realisieren können.

Mobilitätsarmut – ein komplexes Problem in mehreren Dimensionen

Anknüpfend an wichtige Vorarbeiten² gilt hier folgende Arbeitsdefinition: **Mobilitätsarmut ist eine Einschränkung der sozialen Teilhabe, bei der vier Dimensionen ineinandergreifen:**

1. **Verfügbarkeit** von Verkehrsangeboten: Die erste Dimension von Mobilitätsarmut bezieht sich auf die Frage, welche Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Da die Pkw-Infrastruktur in Deutschland sehr engmaschig ist und fast alle Ziele mit einem Pkw erreichbar sind, ist damit vor allem die Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel gemeint. Ob Bahnhöfe und Haltestellen in der Nähe sind und diese ein ausreichendes Fahrtangebot haben oder ob es gute und sichere Fuß- und Radwege gibt, ist mit großen regionalen Unterschieden verknüpft. So gibt es ein größeres Stadt-Land-Gefälle und größere Qualitätsunterschiede von Bundesland zu Bundesland.
2. **Erreichbarkeit** von Verkehrsangeboten, Zielorten und Aktivitäten: Bei der zweiten Dimension geht es um die Frage, inwiefern Orte der Freizeit und Erholung, soziale oder kulturelle Bildungs- und Betreuungseinrichtungen, Orte des täglichen Bedarfs und der Versorgung ebenso wie Verkehrsangebote gut erreichbar und nutzbar sind. Der Zugang kann dadurch eingeschränkt sein, dass die Orte und Angebote zu weit entfernt sind und mit den verfügbaren Mitteln nicht in akzeptabler Zeit und mit akzeptablem Aufwand erreichbar sind. Dazu gehört auch fehlende physische, psychische und technische Barrierefreiheit. Auch wenn der Fokus stärker auf den individuellen Möglichkeiten einer Person liegt, ist Erreichbarkeit eng mit der Dimension der Verfügbarkeit verknüpft. Haushalte gelten als autoabhängig, wenn Einschränkungen in den beiden Dimensionen Verfügbarkeit und Erreichbarkeit dazu führen, dass wichtige Zielorte nur mit dem Pkw erreichbar sind.
3. **Erschwinglichkeit** von Verkehrsangeboten: Die dritte Dimension zielt auf die Frage der Bezahlbarkeit von Mobilität ab. Abhängig vom Einkommen und vom Mobilitätsbedarf können die Ausgaben für Verkehrsangebote das Haushaltsbudget stark belasten beziehungsweise kann es erforderlich sein, auf andere Ausgaben (zum Beispiel für Lebensmittel

1 Agora Verkehrswende (2021).

2 Lucas et al. (2016); Mattioli (2021); FÖS (2022).

oder Strom) zu verzichten, um Mobilität zu finanzieren. Potenziell betroffen sind davon vor allem Menschen mit einem geringen ökonomischen Status, der sich insbesondere durch ein im Verhältnis zum Haushaltsbedarf niedriges Einkommen manifestiert.

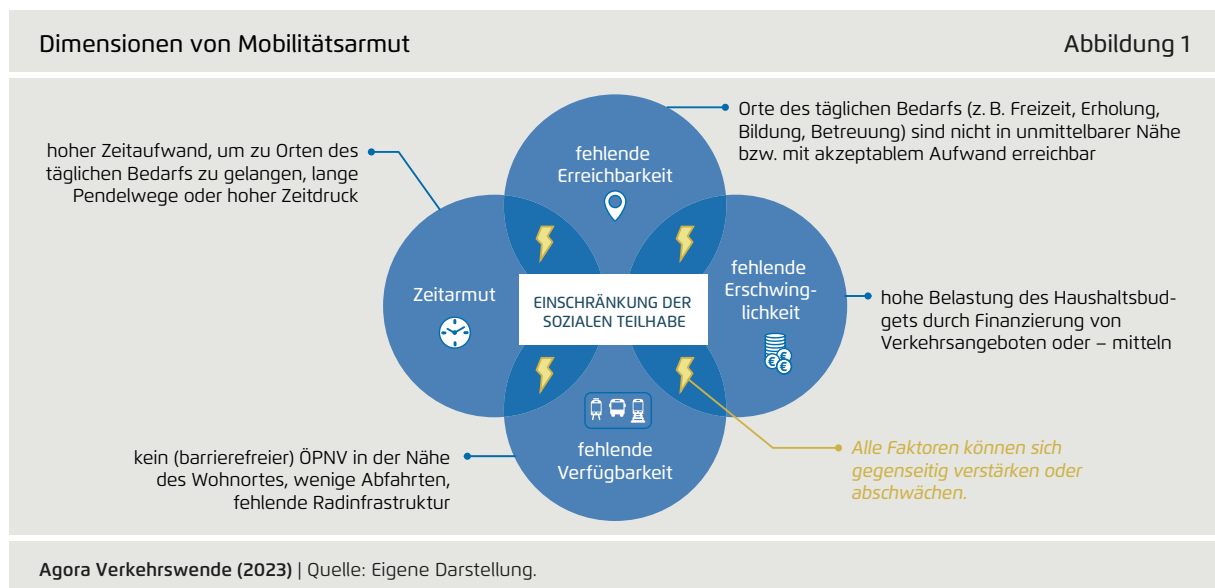
4. Mobilitätsbezogene **Zeitarmut**: Die vierte Dimension konzentriert sich auf den zeitlichen Druck, der durch regelmäßige weite Wege (zum Beispiel zur Arbeit) oder durch Verpflichtungen an unterschiedlichen Zielorten (zum Beispiel verkettete Sorgearbeitswege) entstehen kann. Lange oder komplizierte Wege sind oft eine Folge von geringer räumlich-zeitlicher Flexibilität. Sie können Stress verursachen und die Lebensqualität vermindern, wenn weniger Zeit für Freizeit, Erholung oder Familie und Freundschaften übrig ist. Da vorrangig Frauen neben ihrer Erwerbsarbeit weitere Sorgetätigkeiten übernehmen, die auch viele kleinteilige Wege nach sich ziehen, hat die mobilitätsbezogene Zeitarmut eine starke genderspezifische Komponente.

Von Mobilitätsarmut potenziell betroffen ist eine Person, wenn ihre soziale Teilhabe in einer oder mehreren dieser Dimensionen eingeschränkt ist. Wenn Menschen **schädlichen verkehrsbedingten Umwelteinflüssen** durch den Verkehr wie Lärm, Abgasen oder Verkehrsunfällen ausgesetzt sind, kann das ihre Vulnerabilität verstärken. Die Exposition gegenüber diesen Umwelteinflüssen ist aber

nicht Auslöser oder Ursache von Mobilitätsarmut, weshalb sie hier nicht als eigene Dimension untersucht wird.³

Eine Person muss nicht von allen Dimensionen gleichermaßen betroffen sein und nicht immer spielt eine Rolle, wie hoch das Einkommen ist. Wenn beispielsweise eine Person in einer Umgebung lebt, in der sie alle relevanten Ziele fußläufig oder mit dem Rad erreichen kann, ist sie auch bei einem geringen Einkommen nicht von Mobilitätsarmut betroffen. Wenn aber die wichtigen Zielorte weniger gut erreichbar sind oder es keinen gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr gibt, kann das durch ein ausreichendes Einkommen gegebenenfalls kompensiert werden. Insofern stehen die Mobilitätsdimensionen in einem komplexen Verhältnis zueinander. Sie können allein Mobilitätsarmut verursachen oder aber sich gegenseitig abschwächen oder verstärken.

- 3 Schädliche Umwelteinflüsse durch Industrie, Verkehr und sonstiger Umweltverschmutzung betreffen sozioökonomisch benachteiligte Gruppen und Gemeinschaften meist am stärksten. Unter dem Begriff der Umweltgerechtigkeit (environmental justice) gibt es hierzu seit vielen Jahren besonders im englischen Sprachraum einen eigenständigen Diskurs, in dessen Rahmen auch weiterführende Themen wie Verkehrs- und Mobilitätsarmut (beziehungsweise transport poverty) beleuchtet werden. Im deutschsprachigen Raum werden diese Themen generell noch nicht intersektional verknüpft, sondern eher als eigenständige Problematiken betrachtet. Weiterführende Literatur dazu im Anhang.



2 | Mobilitätsarmut – wie sie sich zeigt und wer davon betroffen ist

Dieses Kapitel fasst den empirischen Befund zum Ausmaß und der Betroffenheit von Mobilitätsarmut in Deutschland zusammen. Es enthält fünf Thesen, die jeweils auf eine oder mehrere Dimensionen von Mobilitätsarmut Bezug nehmen. Die Thesen stützen sich zum einen auf die quantitativen Ergebnisse des Hintergrundberichts zum Projekt (DLR 2023), die vor allem den Aspekt der Erschwinglichkeit tiefgehend beleuchten, zum anderen auf zusätzliche einfache deskriptive Auswertungen zu den weiteren Dimensionen. So soll ein möglichst umfassender erster Überblick zur Mobilitätsarmut in Deutschland ermöglicht werden.

2.1 Wer kein Auto hat, hat es schwer in einem autozentrierten Land

Die verkehrliche Infrastruktur in Deutschland ist darauf ausgerichtet, dass man mit dem Auto praktisch überall gut unterwegs sein kann. Kaum ein anderes Land weist eine so flächendeckende Pkw-Infrastruktur wie Deutschland auf. Der *Thünen-Landatlas* zeigt, dass die durchschnittliche Wegezeit zu wichtigen Alltagszielen wie Supermarkt, Apotheke, Hausarzt oder Kindergarten für alle untersuchten Raumtypen – von sehr ländlich bis städtisch – per Pkw im Durchschnitt weniger als sieben Minuten beträgt.⁴ Öffentliche Verkehrsmittel und eine gute Radverkehrsinfrastruktur sind hingegen nur ergänzend vorhanden und eignen sich nicht flächendeckend als Alternative. Anders ausgedrückt: Mit dem Auto ist man in Deutschland überaus mobil, ohne das Auto aber nur unter bestimmten Bedingungen.

22 Prozent der Haushalte haben kein eigenes Auto, viele davon unfreiwillig

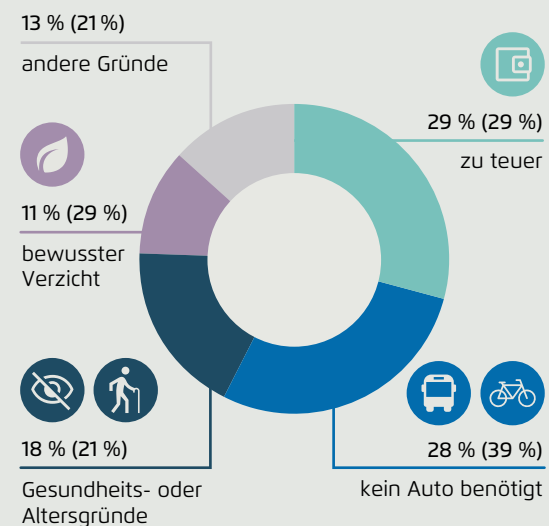
22 Prozent aller Haushalte in Deutschland besitzen keinen eigenen Pkw. Bei einer durchschnittlichen Größe dieser Haushalte von 1,4 Personen entspricht das ungefähr 13 Millionen Einwohner:innen, die in Haushalten ohne eigenen Pkw leben.⁵ Und trotz eines immer größeren Pkw-Bestands hat sich die Zahl der autolosen Haushalte in den vergangenen Jahren nicht wesentlich verändert.⁶ Hinzu kommt: Auch in Haushalten mit eigenem

Pkw steht nicht allen Personen jederzeit ein Auto zur Nutzung zur Verfügung. So besitzen etwa 60 Prozent der Pkw-Haushalte mit zwei volljährigen Personen lediglich ein eigenes Auto.⁷ Ohne eigenen Pkw zu sein, ist damit selbst im „Autoland Deutschland“ keine seltene Ausnahme.

Dass Haushalte ohne Pkw kein eigenes Auto benötigen, um ausreichend mobil zu sein, ist jedoch nur in etwa drei von zehn Fällen ausschlaggebend (siehe Abbildung 2.1). Für viele Menschen gibt es andere Gründe, die gegen den eigenen Pkw sprechen. Viele Haushalte können sich Anschaffung oder Unterhalt eines Pkw nicht leisten oder sie besitzen aus altersbedingten oder gesundheitlichen Gründen kein eigenes Auto. Ein relevanter Anteil von Haushalten verzichtet zudem bewusst auf das eigene Auto.

7 Eigene Auswertung auf Basis von infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 a).

Gründe für Pkw-Nichtbesitz Abbildung 2.1



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: MiD 2017. Nur Haushalte ohne Pkw. Bei der Befragung war eine Mehrfachnennung möglich, daher wurde folgende Priorisierung der Angaben vorgenommen: zu teuer (höchste Priorisierung); Gesundheits- oder Altersgründe; kein Auto benötigt; bewusster Verzicht; andere Gründe (niedrigste Priorisierung). Die Zustimmungshäufigkeit zu einzelnen Antwortmöglichkeiten ohne Priorisierung ist in Klammern angegeben. Quelle: infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 a).

4 Eigene Auswertung auf Basis von Thünen-Institut (2023).
5 Eigene Berechnung auf Basis von infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 a).
6 Destatis (2023).

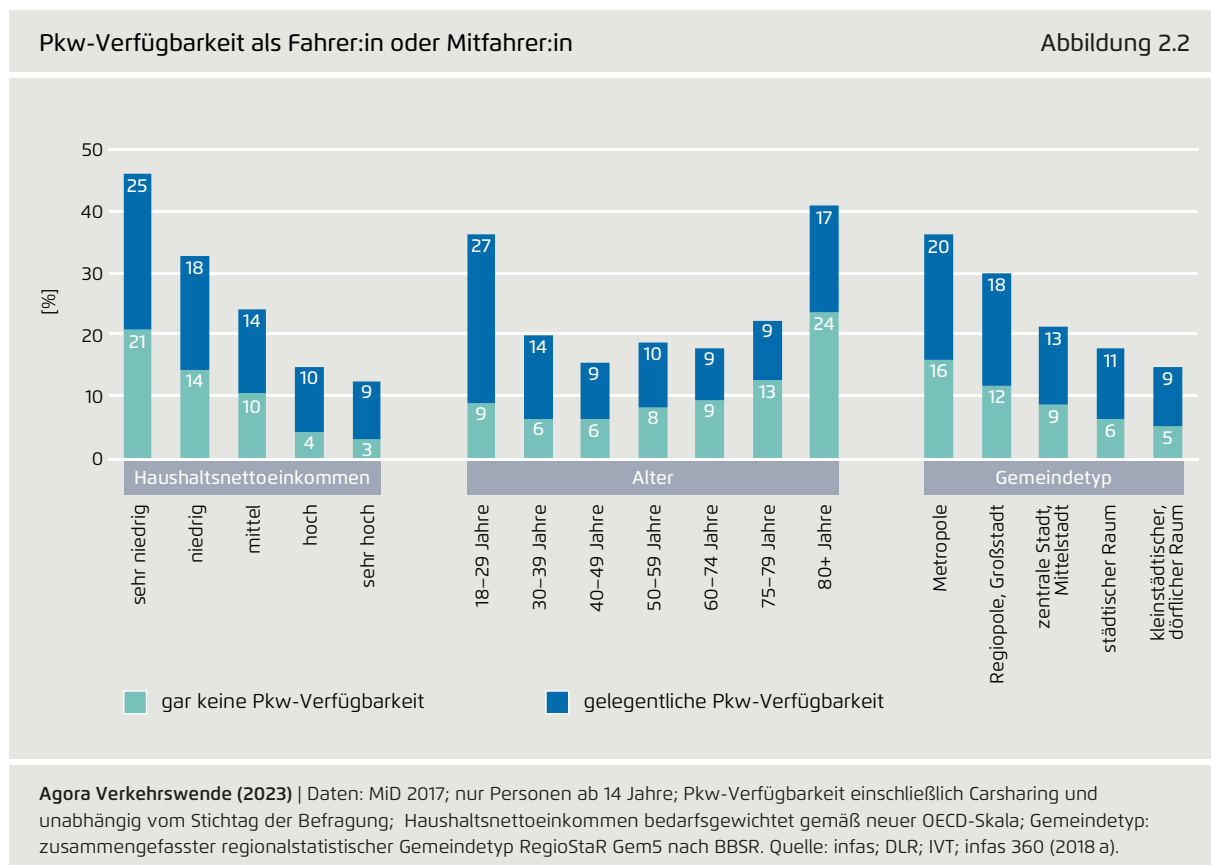
Spiegelbildlich zu den oben genannten Gründen haben insbesondere einkommensarme Personen, ältere Menschen (aber auch junge Erwachsene) und Bewohner:innen großer Städte und Metropolen besonders häufig nie oder nur gelegentlich einen Pkw als Fahrer:in oder Mitfahrer:in zur Verfügung (siehe Abbildung 2.2). Wenn dann vor Ort kein gutes alternatives Mobilitätsangebot vorhanden ist – vor allem in Form eines gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehrs – sind die Menschen ohne Pkw in ihrer Mobilität und damit ihrer gesellschaftlichen Teilhabe eingeschränkt.

Mobilität im Alltag: Abhängigkeit vom Auto in ländlichen Räumen besonders stark

Wer in einem Haushalt ohne eigenen Pkw lebt, legt im Durchschnitt zwölf Kilometer beziehungsweise 31 Prozent weniger Tagesstrecke zurück als Haushalte mit Pkw. Dieser deutliche Unterschied ist nicht allein damit zu begründen, dass Personen ohne Auto weniger unterwegs sein möchten, vielmehr fehlen oft die Verkehrsangebote. Diese Schlussfolgerung legt die deutliche Diskrepanz in

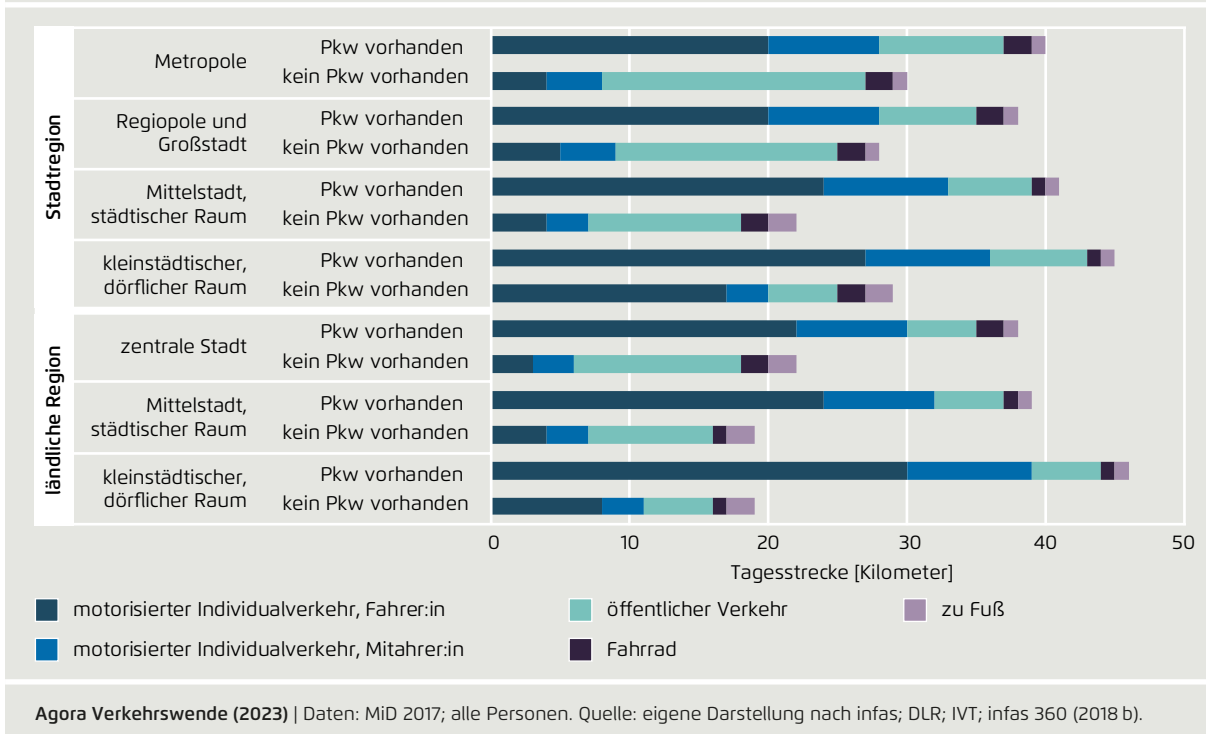
der täglichen Mobilität zwischen den siedlungsstrukturellen Raumtypen⁸ nahe. Während Personen ohne Auto in Metropolen, Regiopolen und Großstädten etwa 20 bis 25 Prozent weniger Kilometer zurücklegen als Personen mit Auto, sind es in kleinstädtischen und dörflichen Räumen ländlicher Regionen mehr als 60 Prozent Differenz (siehe Abbildung 2.3). Das liegt zum größten Teil daran, dass der öffentliche Verkehr in solchen Regionen keine gute Alternative bietet.

8 Gemeint ist die Klassifikation RegioStaR des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, mit der Gemeinden nach einheitlichen Kriterien räumlich bestimmt werden können.



Tagesstrecke je Person nach Verkehrsmittel, Raumtyp und Pkw-Besitz

Abbildung 2.3



2.2 Orte des täglichen Bedarfs sind für viele Menschen nicht gut erreichbar

Öffentliche Verkehrsangebote nicht überall und nicht für alle ausreichend vorhanden

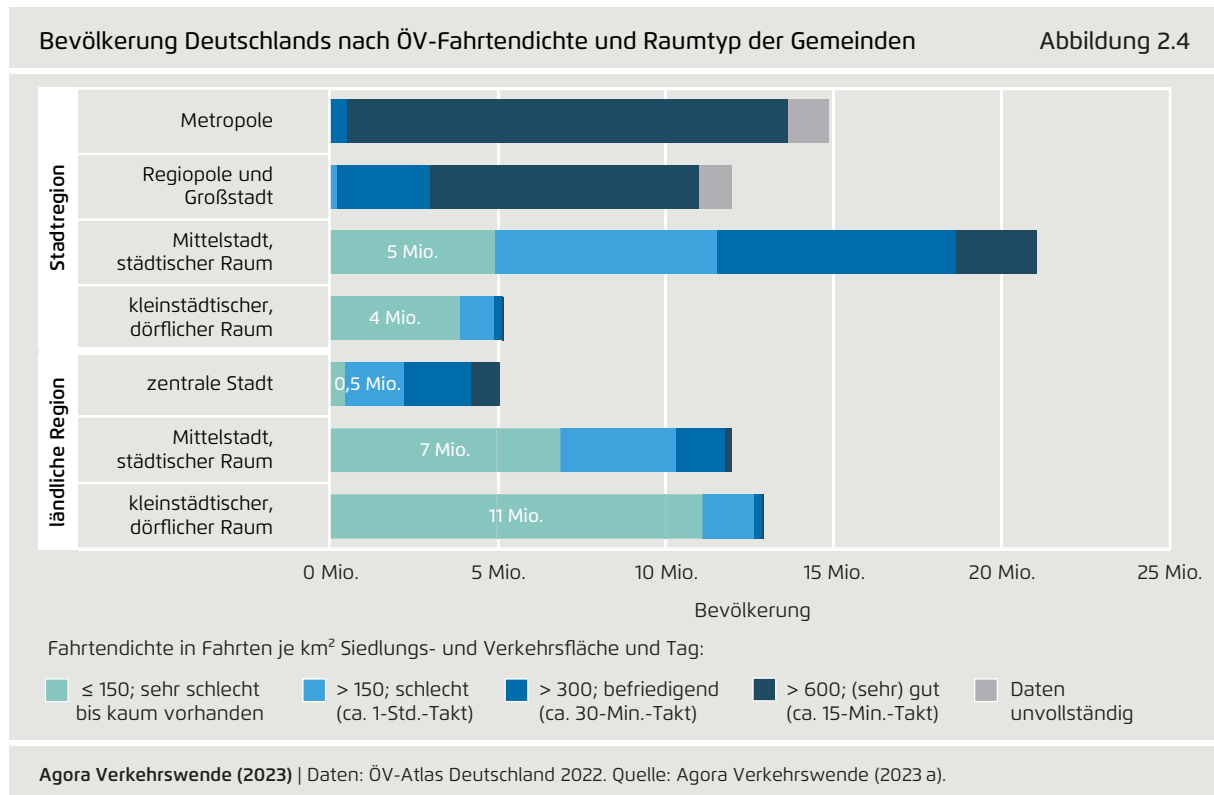
Wie sehr sich das öffentliche Verkehrsangebot als wichtigste Alternative zum eigenen Pkw nach Regionen unterscheidet, zeigt der *ÖV-Atlas 2022* von Agora Verkehrswende.⁹ Von den 27 Millionen Menschen, die in Gemeinden mit sehr schlechtem ÖPNV-Angebot leben, entfallen 15 Millionen auf kleinstädtische, dörfliche Gemeinden und 12 Millionen auf Mittelstädte (siehe Abbildung 2.4). In diesen Gemeinden werden ÖPNV-Haltestellen noch seltener als im Stundentakt bedient – oft gibt es abseits von Schulbussen überhaupt kein relevantes Nahverkehrsangebot. In Großstädten und Metropolen hingegen steht den Einwohner:innen in den weit überwiegenden Fällen ein gutes bis sehr gutes ÖPNV-Angebot zur Verfügung. Eine geringe Verfügbar-

keit von Angeboten des öffentlichen Verkehrs ist jedoch kein reines Phänomen kleiner Gemeinden und dünn besiedelter Räume. Auch innerhalb von Großstädten variiert das ÖV-Angebot zum Teil deutlich, zum Beispiel aufgrund einer nur unzureichenden Erschließung mit U- oder Tram-Bahnen. Zudem können auch Orte in ländlichen Regionen gut an den ÖPNV angeschlossen sein und den Menschen dort Mobilität gewährleisten.

Neben der reinen Häufigkeit der ÖV-Abfahrten sind jedoch weitere Parameter für eine schnelle und komfortable Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge und anderen alltäglichen Zielen wichtig. Zu vielen dieser Parameter liegen allerdings noch nicht flächendeckend Daten vor. Analysen, wie gut beispielsweise Orte des täglichen Bedarfs mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind, sind daher bislang nur begrenzt möglich und liegen nur für einzelne Regionen vor.¹⁰ So erlaubt das Erreichbarkeitsportal der Metropolregion Hamburg bereits einen umfangreichen Einblick in ÖV-Reisezeiten zu wichtigen Einrichtungen und Infrastrukturen auf

9 Agora Verkehrswende (2022 a).

10 BBSR (2023 a).



kleinräumiger Ebene. Der *Thünen-Atlas* für Deutschland ermöglicht das bisher lediglich für die Erreichbarkeit von Zielen per Pkw, Fahrrad oder Fußweg. Was die für Deutschland vorhandenen Daten in Bezug auf den ÖPNV aber schon jetzt zeigen: Je nach Siedlungsstruktur fahren Busse und Bahnen nicht nur seltener, sondern sie müssen auch größere Distanzen zurücklegen, um wichtige Ziele zu erreichen (siehe Abbildung 2.5). So liegen Ziele wie Supermärkte, Apotheken oder Grundschulen im kleinstädtischen, dörflichen Raum im Schnitt etwa zwei bis drei Kilometer Luftlinie entfernt, während die mittlere Entfernung in Metropolen, Regiopolen und Großstädten nur circa einen halben Kilometer beträgt. Besonders in ländlichen Regionen mit geringem sozioökonomischem Status sind die zu überwindenden Distanzen oft sehr groß, was die Erreichbarkeit ohne Pkw einschränkt.¹¹

Auch wo Busse und Bahnen fahren, sind nicht alle mobil

Selbst in Regionen, in denen öffentliche Verkehrsmittel breit verfügbar sind, können sie nicht von allen genutzt

werden. So sind 41 beziehungsweise 33 Prozent der Menschen mit Beeinträchtigungen gemäß Inklusionsbarometer Mobilität durch fehlende beziehungsweise nicht funktionierende Rolltreppen und Fahrstühle, nicht barrierefreie Busse und Bahnen (19 Prozent) oder nicht erreichbare Knöpfe, Haltegriffe oder Fahrkartentomaten (16 Prozent) in ihrem Alltag eingeschränkt.¹² Hinzu kommen viele weitere Defizite im Bereich der Barrierefreiheit. Im Ergebnis liegt beispielsweise unter Menschen ab 60 Jahren und ohne Pkw im Haushalt die Verkehrsleistung 55 bis 57 Prozent niedriger, wenn eine Person mobilitätseingeschränkt ist.¹³ Auch ein defekter Aufzug zum Bahngleis kann für viele Menschen ein Nutzungshindernis sein, wenn zum Beispiel Kinderwagen transportiert werden müssen.

Daneben schränken zu teure Ticketpreise die Nutzungsmöglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel für viele, gerade ärmere Menschen ein.¹⁴ So zeigte das Forschungsprojekt

¹¹ BBSR (2023 b), S. 20.

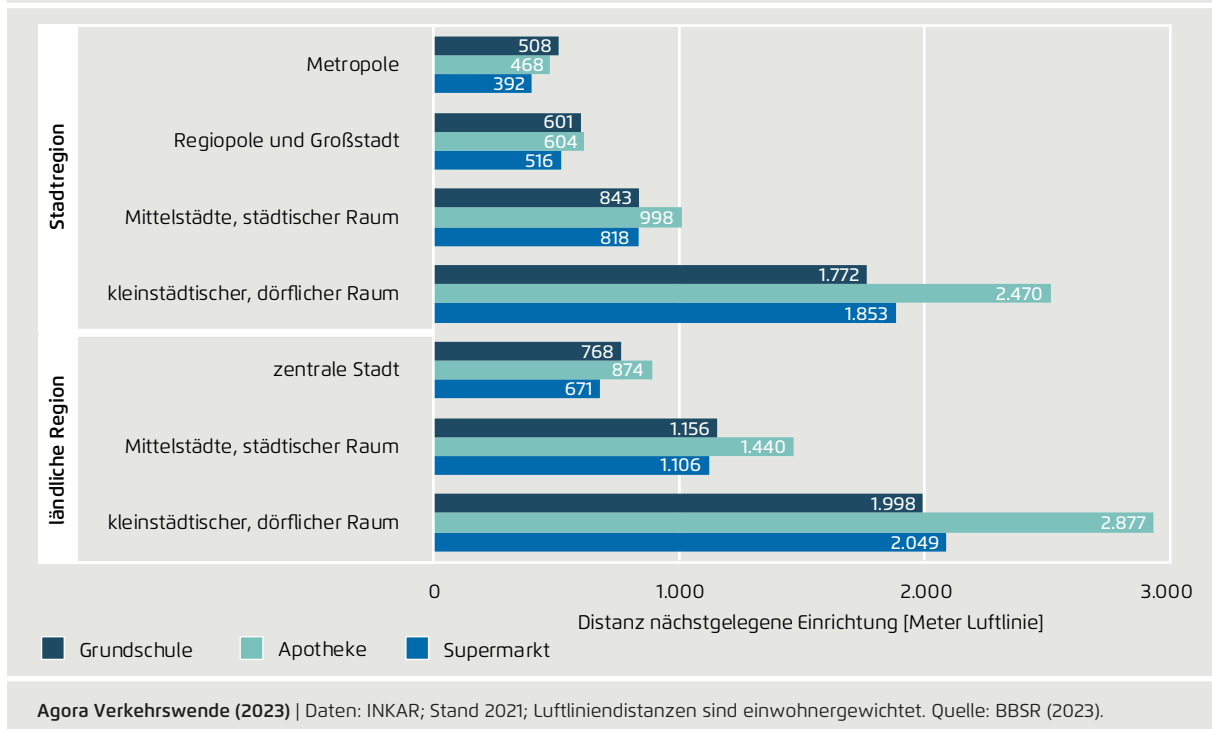
¹² Aktion Mensch; Ipsos (2022), S. 55.

¹³ infas; DLR; IVT; infas 360 (2018b), S. 101.

¹⁴ Rozynek et al. (2022).

Erreichbarkeit von Daseinsvorsorgeeinrichtungen nach Raumtyp

Abbildung 2.5



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: INKAR; Stand 2021; Luftliniendistanzen sind einwohnergewichtet. Quelle: BBSR (2023).

Mobile Inclusion für die Städte Hamburg und Berlin, dass mobilitätsbezogene soziale Exklusion im städtischen Raum weniger durch die Entfernung zur nächsten Haltestelle entsteht, sondern insbesondere für ärmere Menschen durch zu teure Tickets.¹⁵ Das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket stellt zwar für Vielnutzende des ÖPNV meist eine deutliche Ersparnis gegenüber vorher verfügbaren Abo-Tickets dar, für besonders einkommensarme Haushalte ist der Preis jedoch immer noch zu hoch¹⁶. Eine zusätzliche Rabattierung für bestimmte soziale Gruppen gibt es bislang nur in einigen Regionen.

15 Aberle (2023 a).

16 Beispielsweise deckt der für Verkehrsausgaben vorgesehene Anteil des Bürgergeld-Regelbedarfs für Einpersonenhaushalte von knapp neun Prozent (gemäß § 5 Regelbedarfsermittlungsgesetz) beziehungsweise 45 Euro monatlich (neun Prozent von 502 Euro Regelbedarf in 2023) nicht den vollen Ticketpreis des Deutschlandtickets von 49 Euro monatlich ab; für weitere Haushaltsmitglieder ist der Fehlbetrag noch höher.

Viele fühlen sich unterwegs nicht sicher

Nicht zuletzt kann auch ein fehlendes Sicherheitsgefühl ein Grund sein, warum öffentliche Verkehrsmittel oder auch Fuß- und Fahrradmobilität keine guten Alternativen darstellen. Dahinter liegen häufig infrastrukturelle Mängel, zum Beispiel bei der Abgrenzung und Breite von Rad- oder Fußwegen, der Beleuchtung von Wartebereichen und Unterführungen. Auch fehlendes (Sicherheits-) Personal an Bahnhöfen oder fehlende Zugbegleitung spielen eine Rolle. Besonders Frauen geben in Befragungen immer wieder an, dass ihnen die öffentlichen Verkehrsmittel oder die Radwege nicht sicher genug sind. Mehr als jede Zweite gab in einer großen Befragung des Bundeskriminalamts im Jahr 2022 an, „häufig“ oder „sehr oft“ bestimmte Straßen, Parks oder Plätze und vor allem nachts den ÖPNV zu meiden.¹⁷ Beispiele aus anderen Ländern wie den Niederlanden oder Dänemark zeigen, dass dort, wo es eine sichere Fahrradinfrastruktur gibt, Frauen so viel Rad fahren wie Männer, weil sie sich sicher genug fühlen.¹⁸

17 BKA (2022).

18 Reidl (2023).

2.3 Wer ein Auto, aber wenig Geld hat, ist oft zu größeren Einschränkungen gezwungen

Auch mit Pkw sind einkommensarme Personen weniger mobil

Menschen mit geringen finanziellen Mitteln sind in ihrer Mobilität auch dann eingeschränkt, wenn sie einen eigenen Pkw besitzen. Denn auch innerhalb der Gruppe der Haushalte mit Pkw variiert die je Person zurückgelegte Tagesstrecke deutlich zwischen jenen mit höherem und jenen mit niedrigerem Einkommen. So ist bei dem Fünftel der Bevölkerung mit dem niedrigsten (Äquivalenz-) Einkommen (1. Quintil)¹⁹ die Summe der zurückgeleg-

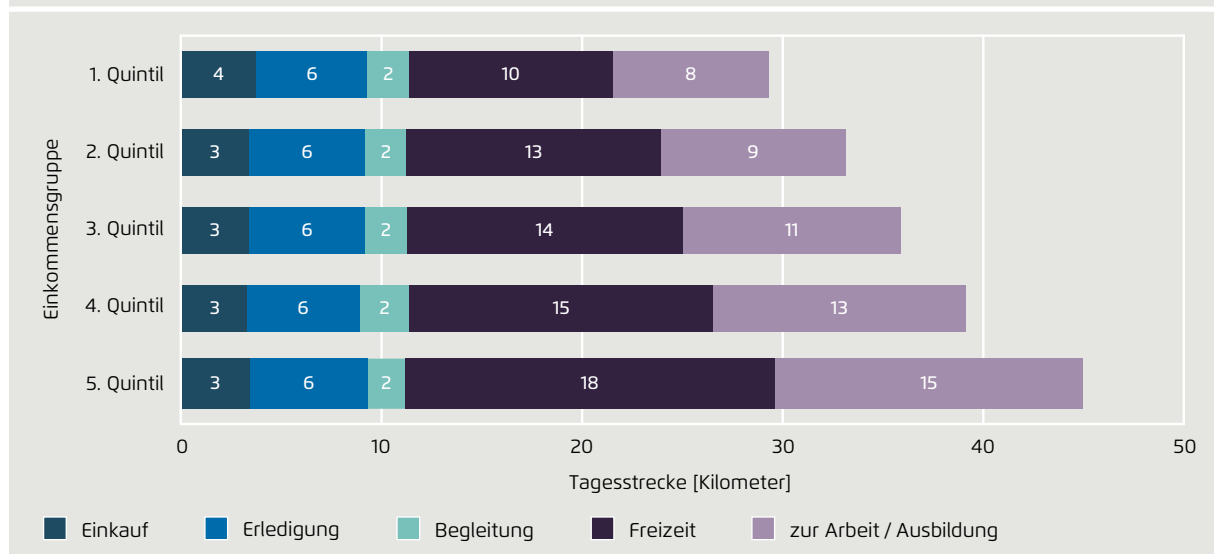
ten Wege um etwa 30 Prozent geringer als bei jenen mit mittlerem Einkommen (3. Quintil) (siehe Abbildung 2.6). Das betrifft zum einen Wege von und zur Arbeit/Ausbildungsstätte – dabei sind eine geringere Erwerbstätigkeit und damit seltenere Wege, sowie kürzere Distanzen zum Arbeitsplatz ausschlaggebend. Aber auch die Strecke, die auf Freizeitwecke entfällt, wie beispielsweise für Besuche von Freund:innen und Verwandten oder Tagesausflüge, fällt deutlich kürzer aus – vor allem, weil entsprechende Wege nicht seltener, sondern deutlich kürzer sind. Analog sind die durchschnittlichen Haushaltsausgaben für Mobilität im untersten Einkommensfünftel um etwa 45 Prozent niedriger als im mittleren Einkommensfünftel (siehe Säulen in Abbildung 2.7). Es ist insofern davon auszugehen, dass auch bei Pkw-Besitz ein geringes Einkommen dazu führt, dass insbesondere weiter entfernte Ziele oft nicht erreichbar sind und somit ein Teil des Mobilitätsbedarfs nicht gedeckt werden kann.

19 Um die ökonomische Lage von Haushalten unterschiedlicher Größe und Zusammensetzung vergleichbar zu machen, werden die Haushaltsnettoeinkommen in sogenannte Äquivalenzeinkommen umgerechnet. Hierzu wird allen Personen eines Haushalts entsprechend ihres Alters ein Bedarfsgewicht zugeordnet und das Gesamteinkommen durch die Summe der Bedarfsgewichte geteilt. Für Verteilungsanalysen kann die Bevölkerung auf Basis des Äquivalenzeinkommens in Gruppen eingeteilt werden,

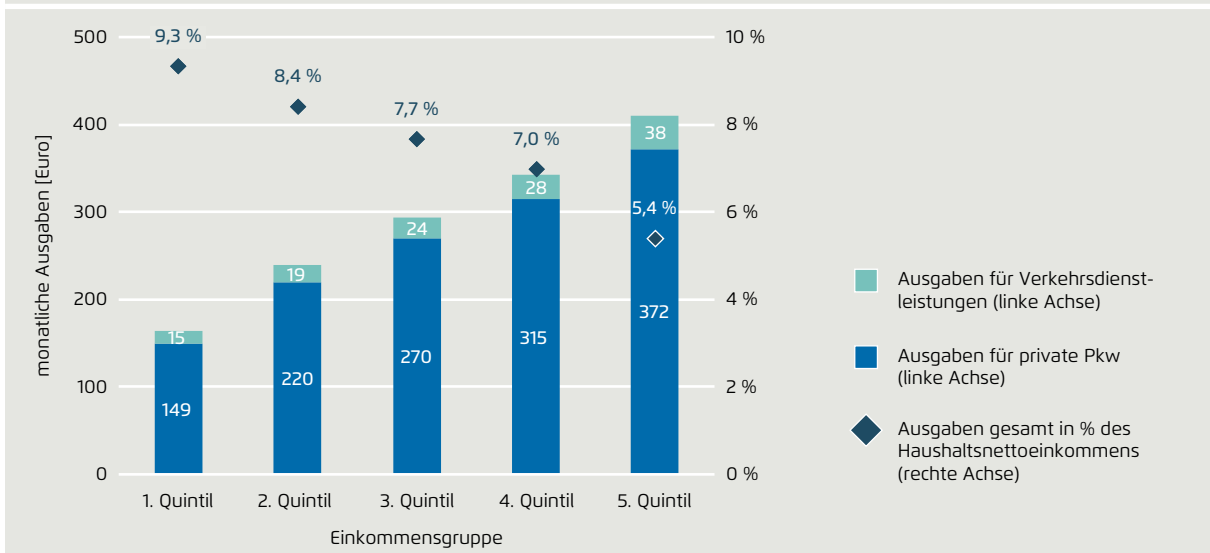
beispielsweise in Quintilsgruppen, die jeweils 20 Prozent der Bevölkerung umfassen: das 1. Quintil das Fünftel der Bevölkerung mit den niedrigsten (Äquivalenz-)Einkommen, das 5. Quintil das Fünftel mit den höchsten Einkommen.

Tagesstrecke nach Wegezweck und Einkommensgruppe von Personen mit verfügbarem Pkw

Abbildung 2.6



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: MiD 2017. Nur Personen mit einem am Berichtstag als Fahrer:in oder Mitfahrer:in verfügbarem Pkw; Einteilung in Einkommensquintile entsprechend des bedarfsgewichteten Haushaltsnettoeinkommens, gemäß neuer OECD-Skala; Berichtete Kilometer-Werte sind gerundet. Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 c).

Mobilitätsausgaben je Haushalt mit Pkw, nach Verkehrsmittel und Einkommensgruppe Abbildung 2.7

Agora Verkehrswende (2023) | Daten: EVS 2018; nur Haushalte mit Pkw und mit (berichteten) Ausgaben für Mobilität im Befragungszeitraum; Ausgaben für Verkehrsdienstleistungen umfassen Straßen- und Schienenverkehr; Ausgaben für Pkw ohne Ausgaben für Kauf / Leasing; Einteilung in Einkommensgruppen auf Basis des Haushaltsnettoeinkommens, bedarfsgewichtet gemäß neuer OECD-Skala. Quelle: eigene Darstellung auf Basis von DLR (2023), Tabelle A6.

Hohe Belastung trotz geringerer Ausgaben

Ärmere Haushalte geben trotz geringerer Verkehrsnachfrage einen überdurchschnittlich hohen Anteil ihres Haushaltsbudgets für Mobilität aus. Diese Mehrbelastung fällt bei Pkw-Besitz besonders hoch aus. Lässt man die Anschaffungskosten eines Autos außer Betracht, die stark von den individuellen Vorlieben beispielsweise für Größe, Motorleistung und Ausstattung eines Fahrzeugs geprägt sind, geben Haushalte im untersten Einkommensfünftel mit circa 9,3 Prozent ihres Budgets etwa 1,6 Prozentpunkte mehr für Mobilität aus als Haushalte mit mittlerem Einkommen; Haushalte im zweiten Einkommensquintil circa 0,7 Prozentpunkte mehr (siehe Abbildung 2.7). Im Vergleich zu Haushalten der beiden oberen Einkommensquintile liegt die Mehrbelastung der ärmeren noch höher. Unterschiede von wenigen Prozentpunkten sind durchaus relevant: Einkommensarme Haushalte wenden in der Regel den größten Teil ihres Budgets für den Konsum auf und bilden kaum Ersparnisse, sodass selbst geringe Mehrbelastungen schnell bedeuten können, bei anderen wichtigen Posten wie Nahrungsmitteln, Kleidung oder Wohnausgaben sparen zu müssen.

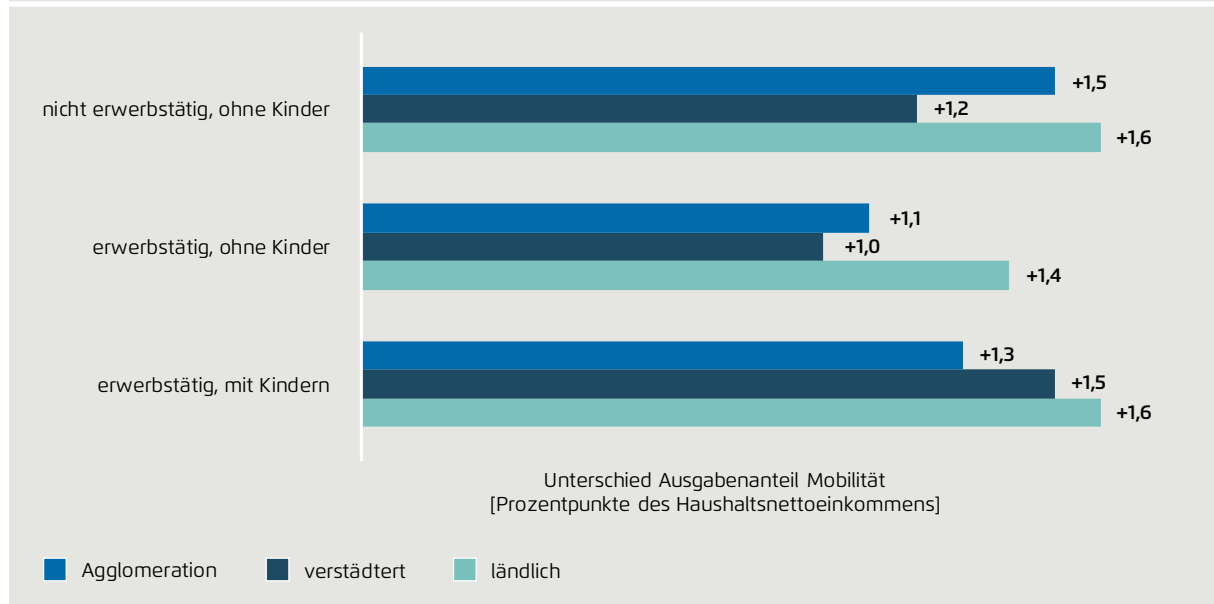
Dieses Bild bestätigt sich, wenngleich quantitativ in leicht abgeschwächter Form, wenn die Differenz im Anteil der Mobilitätsausgaben zwischen Einkommensgruppen um weitere erklärende Faktoren statistisch bereinigt wird und nur ähnliche Haushalte unter anderem hinsichtlich Erwerbstätigkeit, Kindern und Regionstyp miteinander verglichen werden.²⁰ Dann bewegt sich der Mehraufwand des 1. Einkommensquintils gegenüber dem 3. Quintil geschätzt zwischen 1,0 und 1,6 Prozentpunkten (siehe Abbildung 2.8) und der Mehraufwand für Haushalte des 2. Quintils geschätzt zwischen 0,4 und 0,8 Prozentpunkten.²¹

20 Für diese Berechnung wird das beispielhafte Szenario eines Zweipersonenhaushalts in Nordrhein-Westfalen zugrunde gelegt, dessen Haupteinkommensperson weiblich und 40 Jahre alt ist und dessen Mobilität im Zeitraum April bis September betrachtet wird. Die Festlegung eines solchen exemplarischen Szenarios ist notwendig, um den Effekt unterschiedlicher Merkmalskombinationen auf den Mobilitätsausgabenanteil direkt vergleichen zu können. Für andere Konstellationen können sich leicht abweichende Größenordnungen ergeben.

21 Die genannten Werte sind mit statistischer Unsicherheit behaftet. Siehe Abbildungen 3.6 und 3.7 in DLR (2023) für die Wahrscheinlichkeitsverteilungen der geschätzten Differenz.

Unterschied in der Belastung des Haushaltsbudgets durch Mobilitätsausgaben zwischen Haushalten des 1. und des 3. Einkommensquintils, nach Haushaltsmerkmalen und Regionstyp

Abbildung 2.8



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: EVS 2018; Median-Werte der geschätzten Differenz (Erwartungswerte); nur Haushalte mit Pkw und mit (berichteten) Ausgaben für Mobilität im Befragungszeitraum; Ausgaben für Pkw ohne Ausgaben für Kauf/Leasing; erwerbstätig: Haushalte mit mindestens einer Person in Erwerbstätigkeit/Ausbildung; mit Kindern: Haushalte mit mindestens einem Kind im Haushalt; Merkmalskombination nicht erwerbstätig/mit Kindern fehlend aufgrund geringer Fallzahl und unpräziser Schätzung; weitere Hinweise siehe Fußnote 20. Quelle: eigene Darstellung auf Basis von DLR (2023), Abbildung 3.6.

Lesebeispiel

Ein Haushalt aus dem 1. Einkommensquartil mit mind. einem eigenen Pkw, ohne erwerbstätige Personen und ohne Kinder im Haushalt sowie in einer Agglomeration lebend, gibt im Durchschnitt 1,5 Prozentpunkte mehr von seinem Haushaltsbudget für Mobilität aus als ein Haushalt mit den gleichen Merkmalen aus dem 3. Quintil.

In den höheren Anteilen am Einkommen bei niedrigem Einkommen spiegelt sich der Umstand wider, dass sich Mobilitätsausgaben nicht immer weiter verringern lassen, sondern ein Mindestmaß erreichen, um etwa die täglichen Wege zur Arbeit oder zum Einkaufen zu bewerkstelligen. Im Resultat verbleibt bei geringem Einkommen ein kleinerer Anteil des Haushaltsbudgets für sonstige Konsumbereiche aber auch für die Bildung finanzieller Rücklagen; die Haushalte müssen teilweise wesentliche Beschränkungen in Kauf nehmen, um ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten.

Das Risiko, durch einen hohen Anteil der Mobilitätsausgaben am Haushaltsbudget finanziell belastet zu sein, hängt neben dem Einkommen von weiteren Faktoren ab. Um neben der vertikalen Ungleichheit – also der Ungleichheit zwischen Haushalten verschiedener Einkommensgruppen – auch die horizontale Ungleichheit innerhalb von Einkommensgruppen zu untersuchen, wurden in einer tiefergehenden statistischen Analyse in DLR (2023) diejenigen Merkmale beziehungsweise Merkmalskombinationen identifiziert, die mit einem erhöhten Budgetanteil für Mobilität verbunden sind (siehe Abbildung 2.9 und 2.10 für das erste und zweite Einkommensquintil; für Details zu Datengrundlage und Methodik siehe Infobox 1).²²

Erwerbstätige Haushalte mit höherer Ausgabenbelastung

Nach der Höhe des Einkommens und dem Besitz eines eigenen Pkw ist Erwerbstätigkeit der wichtigste der untersuchten Faktoren für einen erhöhten Budgetanteil der Mobilitätsausgaben. So geben Haushalte mit mindestens einer erwerbstätigen Person einen größeren Anteil ihres Einkommens für Mobilität aus als vergleichbare Haushalte ohne erwerbstätige Personen. Das bedeutet, dass der prozentuale Anstieg der Mobilitätsausgaben, der durch die Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zustande kommt, im Durchschnitt höher ausfällt als jener des Einkommens.²³ Für die Entwicklung von potenziellen Maßnahmen zur Reduktion von Mobilitätsarmut hat das zur Folge, dass erwerbstätige Personen aus den unteren Einkommensquintilen, die auf ein Auto angewiesen sind, besonders in den Blick genommen werden sollten.

Kinder im Haushalt nicht mit erhöhtem Ausgabenanteil verbunden

Innerhalb der Haushaltsgruppen mit erwerbstätigen Personen sind es Haushalte ohne Kinder, die im Vergleich zu den Haushalten mit Kindern meist einen höheren

Mobilitätsausgabenanteil aufweisen. Das ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass Familien aufgrund des höheren Aufwands oder auch der damit verbundenen Kosten auf viele Wege verzichten und das nähere Wohnumfeld wichtiger wird, um den Alltag zu bestreiten. Insofern lassen Kinder im Haushalt eher auf einen ungedeckten Bedarf beziehungsweise neue Mobilitätsmuster und -bedarfe schließen.

Geringer zusätzlicher Effekt des Regionstyps

Ein weiteres Ergebnis der statistischen Analyse ist, dass sich der für Mobilität aufgewendete Budgetanteil nur leicht zwischen den unterschiedlichen Regionstypen unterscheidet, wenn man ansonsten statistisch ähnliche Haushalte für den Vergleich heranzieht, das heißt Faktoren wie Pkw-Besitz und Erwerbstätigkeit bereits berücksichtigt sind. Es zeigt sich dabei erwartungsgemäß, dass das Wohnen in ländlichen Regionen tendenziell mit höheren Mobilitätsausgabenanteilen verbunden ist.

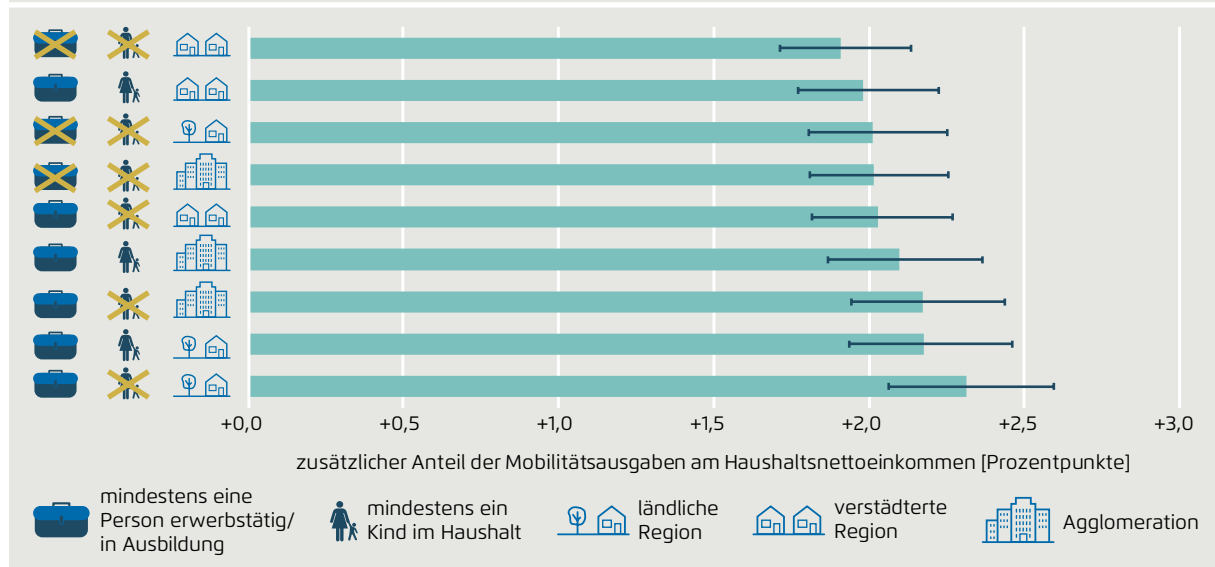
Da die im zugrunde liegenden Datensatz enthaltene Variable zum Regionstyp lediglich eine grobe Differenzierung von Raumtypen ermöglicht (ländlich, verstädtert, Agglomeration) und keine kleinräumige Analyse zulässt, wurde eine zusätzliche Analyse auf räumlicher Ebene durchgeführt, deren Ergebnisse im folgenden Abschnitt erläutert werden.

22 Entsprechende Effekte für das dritte bis fünfte Einkommensquintil: siehe DLR (2023), Abbildungen 3.3 bis 3.5.

23 Ausgaben für berufliche Pendelwege können im Rahmen der Einkommensteuererklärung über die sogenannte Entfernungspauschale geltend gemacht werden, was zwar einkommenserhöhend wirkt, de facto jedoch vor allem einkommensstarken Haushalten zugutekommt (vgl. Agora Verkehrswende 2022b). In der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe werden solche Steuererstattungen abgefragt, sodass diese grundsätzlich berücksichtigt sind.

Haushalte mit Pkw im 1. Einkommensquintil: Effekt von Merkmalskombinationen auf die Höhe der Mobilitätsausgaben

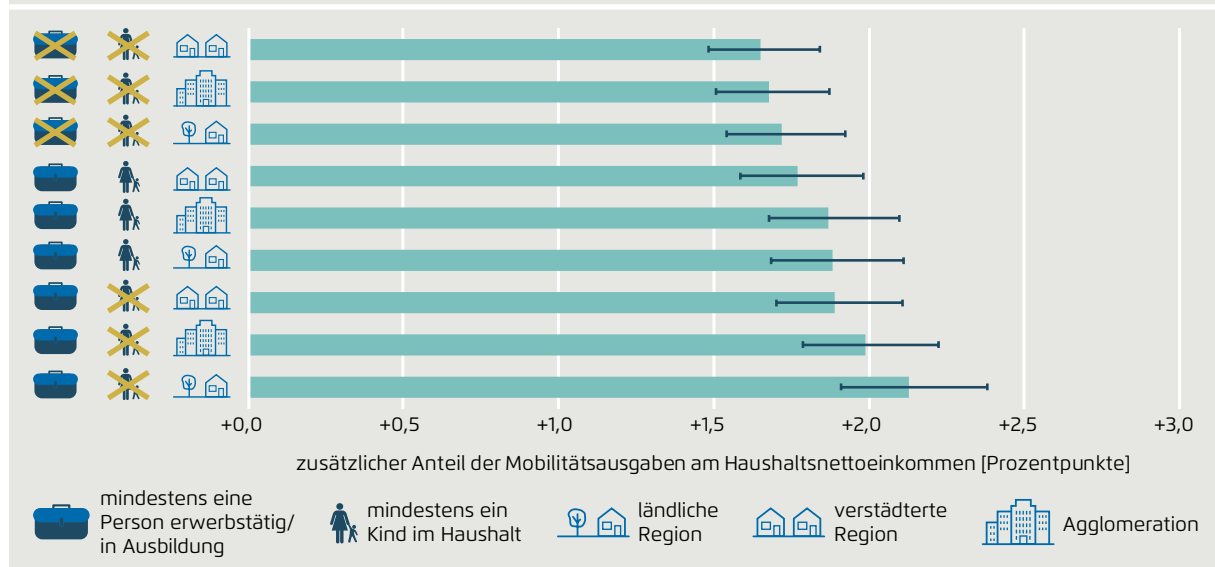
Abbildung 2.9



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: EVS 2018. Dargestellt sind Medianwerte (Balken) sowie 95-Prozent-Konfidenzintervalle. Nur Haushalte mit mindestens einem eigenen Pkw sowie mit (berichteten) Ausgaben für Mobilität im Befragungszeitraum. Die Merkmalskombination "nicht erwerbstätig/mit Kind" ist aufgrund hoher Unsicherheit des Schätzwerts nicht dargestellt. Quelle: eigene Darstellung auf Basis von DLR (2023), Abbildung 3.1.

Haushalte mit Pkw im 2. Einkommensquintil: Effekt von Merkmalskombinationen auf die Höhe der Mobilitätsausgaben

Abbildung 2.10



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: EVS 2018. Dargestellt sind Medianwerte (Balken) sowie 95-Prozent-Konfidenzintervalle. Nur Haushalte mit mindestens einem eigenen Pkw sowie mit (berichteten) Ausgaben für Mobilität im Befragungszeitraum. Die Merkmalskombination "nicht erwerbstätig/mit Kind" ist aufgrund hoher Unsicherheit des Schätzwerts nicht dargestellt. Quelle: eigene Darstellung auf Basis von DLR (2023), Abbildung 3.2.



Infobox 1: Datengrundlage und Methodik zur Analyse der Ausgaben für Mobilität

Die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2018 des Statistischen Bundesamts (Destatis 2018) dient als Datengrundlage für die Analyse der Belastung von privaten Haushalten durch Ausgaben für Mobilität. Die EVS enthält Daten über die Einnahmen und Ausgaben, Geld- und Immobilienvermögen, Wohnverhältnisse und Ausstattung mit ausgewählten Gebrauchsgütern von privaten Haushalten. Von besonderer Bedeutung sind die detaillierten Angaben zu Mobilitätsausgaben, darunter für Kraftstoffe, Reparaturen, Steuern, Versicherungen und Verkehrsdienstleistungen, die über einen Zeitraum von drei Monaten erfasst werden.

Um die Frage zu beantworten, welche Haushaltsmerkmale mit einer erhöhten Belastung durch Mobilitätsausgaben verbunden sind, wird ein statistisches Schätzmodell verwendet. Im Zentrum der Analyse steht dabei der Anteil der Mobilitätsausgaben am Nettoeinkommen („Mobilitätsausgabenanteil“); diese Größe dient als Indikator für den Grad der finanziellen Belastung auf Haushaltsebene. Als den Mobilitätsausgabenanteil potenziell beeinflussende und für Mobilitätsarmut wichtige Faktoren werden Indikatoren zum Nettoäquivalenzeinkommen, zu Erwerbstätigkeit, Autobesitz, Kindern im Haushalt und zum Regionstyp herangezogen.

Für alle möglichen Ausprägungen dieser fünf kombinierten Haushaltsmerkmale – insgesamt sind das 120 – wird mittels des statistischen Modells der zusätzliche Mobilitätsausgabenanteil ermittelt, der mit dieser Merkmalskombination verbunden ist. Die Höhe der zusätzlichen durchschnittlichen Mobilitätsausgabenanteile einer Bevölkerungsgruppe ist also verschieden, je nach Ausprägung der Merkmale Einkommen, Erwerbstätigkeit, Autobesitz, Kinder im Haushalt und Regionsgrundtyp. Als zusätzlich wird der Effekt auf die Mobilitätsausgaben bezeichnet, weil andere Effekte, die den Mobilitätsausgabenanteil beeinflussen – wie Alter, Bildung, Geschlecht, Haushaltgröße und Jahreszeit des Berichtszeitraums – herausgerechnet sind. Dieser Ansatz ermöglicht es, den Effekt der fünf mobilitätsarmutsrelevanten Indikatoren statistisch von anderen Faktoren zu separieren.

Weist eine Gruppe mit einer bestimmten Merkmalskombination deutlich höhere zusätzliche Mobilitätsausgabenanteile als andere Gruppen auf, ist das ein Zeichen dafür, dass diese Gruppe ein erhöhtes Risiko hat, von Mobilitätsarmut – insbesondere fehlender Erschwinglichkeit – betroffen zu sein.

Weitere Details zu Datengrundlage und Methodik der Analyse von Mobilitätsausgaben sind im Hintergrundbericht (DLR 2023, Abschnitte 3.1.1 und 3.1.2) zu finden.

2.4 Steigende Spritpreise: Besonders vulnerabel sind Menschen in eher abgelegenen Regionen

Vulnerabilitätsindex für eine räumliche Analyse der Betroffenheit

Damit der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten kann, müssen insbesondere Steuern, Abgaben und Subventionen im Bereich des Pkw-Verkehrs am Klimaschutz ausgerichtet werden. Eines der Kernelemente eines klimapolitisch wirksamen und volkswirtschaftlich effizienten Instrumentenportfolios ist ein ambitionierter CO₂-Preisfad für Kraftstoffe. Damit werden die Preise für fossile Kraftstoffe wie Benzin und Diesel steigen. Einige Haushalte sind gegenüber solchen Preissteigerungen besonders vulnerabel und sollten daher im Sinne der sozialen Ausgewogenheit von Klimaschutzpolitik in den Blick genommen werden.²⁴ Der bestehenden Literatur²⁵ und den oben präsentierten Ergebnissen zur Erschwinglichkeit der Autonutzung folgend, sind drei Faktoren für die Frage der Vulnerabilität von Haushalten gegenüber Kraftstoffpreissteigerungen zentral:

- Exposition, verweist auf die Intensität/Häufigkeit der Autonutzung
- Sensibilität, verweist auf einen geringen ökonomischen Status
- Anpassungsfähigkeit, verweist auf vorhandene Alternativen zum Auto, insbesondere das ÖPNV-Angebot

Vor allem die Höhe der Anpassungsfähigkeit und der Sensibilität, aber zum Teil auch der Grad der Exposition werden stark durch lokale Gegebenheiten beeinflusst. Entsprechend ist ergänzend zur Analyse von Haushalts-erhebungen, die auf kleinräumiger Ebene je nach Konzeption und Umfang begrenzt oder gar nicht repräsentativ sind, eine Analyse auf räumlicher Ebene gut geeignet, um Muster in der Vulnerabilität ans Licht zu bringen. Eine solche Untersuchung ist auch für eine in die Zukunft zielgerichtete Gestaltung von Entlastungs- und Kompensationsmaßnahmen im Verkehrsbereich hilf-

reich, die bisher – wie beim Tankrabatt im Jahr 2022 – dem Gießkannenprinzip und der impliziten Annahme, jeder und jede mit Auto sei vulnerabel, zum Opfer fiel.

Auch auf dem Land gibt es resiliente Gemeinden

Die Analyse zur räumlichen Verteilung der Vulnerabilität bestätigt zunächst Erwartbares: Tendenziell ist die Vulnerabilität außerhalb der großen Städte beziehungsweise in weniger dicht besiedelten Gebieten höher, weil die Motorisierungsrate im Durchschnitt höher und das ÖV-Angebot schlechter sind (siehe Abbildung 2.11). Zudem weisen Gemeinden in Ostdeutschland wegen ihres strukturell geringeren Einkommensniveaus grundsätzlich eine höhere Vulnerabilität auf. Doch die Auswertungen zeigen auch: Eine einfache Unterscheidung in Stadt und Land sowie Osten und Westen greift zu kurz, um betroffene Regionen zu identifizieren, denn das sich ergebende räumliche Muster ist deutlich komplexer. Auch zwischen benachbarten Bundesländern, die ansonsten in vielerlei Hinsicht ähnlich sind, gibt es starke Unterschiede, wie zum Beispiel zwischen Bayern (höhere Vulnerabilität) und Baden-Württemberg (geringere Vulnerabilität) sowie zwischen Thüringen (höhere Vulnerabilität) und Sachsen (geringere Vulnerabilität). Darin spiegeln sich zum Teil beträchtliche Unterschiede in der Bereitstellung öffentlicher Verkehrsangebote zwischen den Bundesländern wider. Ländliche Räume sind demnach nicht per se „autoabhängig“, sondern werden auch durch politische Rahmenbedingungen dazu gemacht.

In den am stärksten vulnerablen Gemeinden leben insgesamt knapp zwei Millionen Personen

Insgesamt leben circa 1,9 Millionen Menschen in Gemeinden, welche die höchste Vulnerabilität gegenüber höheren Tankkosten aufweisen, das sind nur rund 2,3 Prozent der Gesamtbevölkerung. Demgegenüber stehen 53 Millionen Menschen, also etwa zwei Drittel der Bevölkerung, die in den am wenigsten vulnerablen Gemeinden leben. Diese Diskrepanz ist auf die Tatsache zurückzuführen, dass Gemeinden mit hoher Vulnerabilität tendenziell eine geringere Bevölkerungszahl aufweisen. Auch das ist für die Diskussion zu preiserhöhenden Klimaschutzinstrumenten von Bedeutung, da das Volumen von Kompensationsmaßnahmen deutlich kleiner ausfallen kann, als ein einfacher Blick auf die räumliche Verteilung der Vulnerabilität in Abbildung 2.11 vermuten lässt.

24 Der im Jahr 2026 startende Klima-Sozialfonds der EU sieht eine finanzielle Unterstützung von vulnerablen Haushalten zur Ermöglichung von Investitionen in emissionsarme Mobilität und vorübergehend auch zur allgemeinen Einkommensverbesserung dieser Haushalte vor.

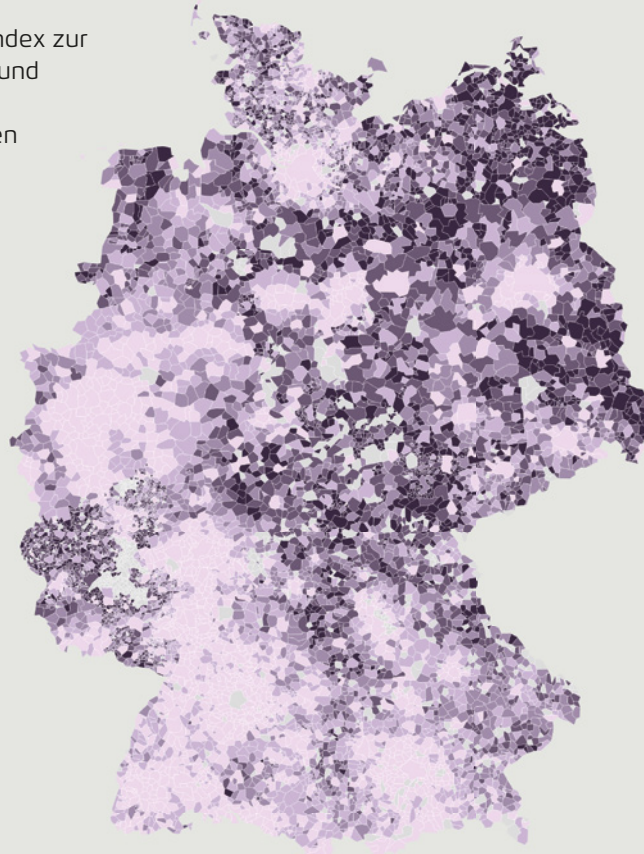
25 Mattioli et al. (2019), Büttner et al. (2013).

Vulnerabilität gegenüber höheren Kraftstoffpreisen

Abbildung 2.11

zusammenfassender Index zur Exposition, Sensibilität und Anpassungsfähigkeit von privaten Haushalten

- sehr niedrig
- niedrig
- mittel
- hoch
- sehr hoch
- Daten unvollständig



Exposition

Motorisierungsgrad (Anzahl privater Pkw je 1.000 Einwohner:innen)

- unter 585,3
- 585,3–623,9
- 623,9–654,5
- 654,5–689,5
- über 689,5
- Daten unvollständig



Sensibilität

Einkommen der privaten Haushalte

- sehr hoch
- hoch
- mittel
- niedrig
- sehr niedrig
- Daten unvollständig



Anpassungsfähigkeit

Fahrten öffentlicher Verkehrsmittel je Tag und km² Siedlungs- und Verkehrsfläche

- über 167
- 96–167
- 58–96
- 32–58
- unter 32
- Daten unvollständig



Agora Verkehrswende (2023) | Einkommen: zusammengesetzter Indikator aus dem verfügbaren Einkommen privater Haushalte je Einwohner (Kreisebene) sowie dem Median-Bruttoarbeitsentgelt von sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten (Gemeindeverbandsebene). Quelle: eigene Darstellung der Abbildungen 3.8 bis 3.11 in DLR (2023), erstellt mit Datawrapper. Datenquellen: Agora Verkehrswende (2022 a), BA (2023), KBA (2023), Statistische Ämter (2023). Kartenmaterial: BKG 2023.



Infobox 2: Datengrundlage und Methodik zum Vulnerabilitätsindex

Für die Ermittlung der Vulnerabilität gegenüber Kraftstoffpreiserhöhungen wurden amtliche Daten auf Kreis- und Gemeindeebene vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), vom Statistischen Bundesamt, von der Bundesagentur für Arbeit, sowie Daten aus dem ÖV-Atlas von Agora Verkehrswende verwendet. Bezugszeitraum der Datenquellen sind die Jahre 2020 bis 2022. Um die zur empirischen Messung von Exposition, Sensibilität und Anpassungsfähigkeit verwendeten Indikatoren miteinander vergleichen zu können, wurden sie zu sogenannten z-Werten standardisiert. Der zusammengesetzte Vulnerabilitätsindex ergibt sich dann als einfache Summe der drei z-Werte, wodurch die drei Faktoren mit demselben Gewicht in den Gesamtindex eingehen. Die Einteilung der Indikatoren und des Vulnerabilitätsindex in Kategorien erfolgt auf Basis der Zuordnung der Gemeinden in eine von fünf Quintilsgruppen. Als Indikator für Exposition dient die Anzahl an privat gehaltenen Pkw je Einwohner; Sensibilität wird durch das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte pro Einwohner sowie das mittlere Bruttoarbeitsentgelt approximiert; die Anpassungsfähigkeit über die Zahl der ÖV-Abfahrten je Tag und je Quadratkilometer Siedlungs- und Verkehrsfläche. Die Details zu den verwendeten Indikatoren und Datenquellen sind im Hintergrundpapier (DLR 2023, Abschnitt 3.2.1) zu finden. Der resultierende Vulnerabilitätsindex zeigt auf, in welchen Gemeinden ein erhöhter Anteil an Haushalten lebt, die aufgrund einer Kombination aus hoher Motorisierung, niedrigem Einkommen und schlechter ÖV-Qualität am stärksten von Kraftstoffpreiserhöhungen betroffen sind.

Um die Aussagekraft des Vulnerabilitätsindex noch weiter zu stärken, wäre es wünschenswert, künftig weitere Faktoren in die Analyse einzubeziehen. Viele der potenziell hilfreichen Indikatoren liegen jedoch gar nicht, nur für weit zurückliegende Jahre oder nicht frei zugänglich auf Ebene der Gemeinden vor, sodass sie bislang nicht berücksichtigt werden konnten. Beispielsweise wird der Grad der Exposition auch durch den Fortschritt bei der Transformation hin zu (weniger stark von steigenden CO₂-Preisen betroffenen) Elektro-Pkw beeinflusst. Die Daten sind bislang jedoch nur auf Ebene der Kreise und kreisfreien Städte und nur aggregiert für private und gewerbliche Halter frei zugänglich. Bisherige Analysen auf Basis dieser Daten haben ergeben, dass neben regionalspezifischen Präferenzen insbesondere die verfügbare Ladeinfrastruktur (privat wie öffentlich) sowie die ökonomische Stärke eine signifikante Rolle dafür spielen, in welchen Kreisen der Wechsel zur E-Mobilität schneller erfolgt als in anderen (ICCT 2022). Da das Einkommen auch in den Vulnerabilitätsindex eingeht, ist insofern die Möglichkeit beziehungsweise Attraktivität eines Umstiegs auf Elektromobilität bereits in der vorliegenden Version zumindest teilweise erfasst.

Weitere Indikatoren, die in Zukunft in den Vulnerabilitätsindex einbezogen werden könnten, sind die Erreichbarkeit wichtiger Orte der Daseinsvorsorge wie Supermärkte und Discounter, Arztpraxen, Kinderbetreuungseinrichtungen oder kulturelle Einrichtungen (→ Anpassungsfähigkeit) sowie ein um regionale/lokale (Wohn-)Preisunterschiede bereinigtes Einkommensmaß (→ Sensibilität).

2.5 Wenig Zeit und komplexe Sorgearbeitswege: Eine Frage des Geschlechts

Ein Zuviel an Mobilität und eine damit verbundene Belastung kann durch ständiges Unterwegssein oder tägliches, langes Pendeln unabhängig vom sozioökonomischen Status entstehen. Auch ein hoher Termindruck an unterschiedlichen Orten oder ein hohes Maß an Koordinierungsleistung in der Alltagsorganisation innerhalb einer Familie können zu zeitlichem Stress führen, was hier unter dem Begriff der Zeitarmsut verstanden wird. Mobilitätsbezogene Zeitarmsut verweist auf die Belastungen, die durch einen hohen Mobilitätsaufwand und Verpflichtungen an unterschiedlichen Orten und zu bestimmten Zeiten entstehen. Die verfügbaren Verkehrsmittel und die Summe an zeitlich und räumlich festgelegten Aufgaben haben einen entscheidenden Einfluss darauf, welche Aktivitäten im Laufe des Tages möglich sind. Zeitarmsut ist daher sehr stark mit den Dimensionen der Erreichbarkeit und Verfügbarkeit verknüpft, stellt aber eine eigene Qualität von Mobilitätsarmut dar.

Die Folgen von Zeitarmsut sind wenig Zeit für Aktivitäten, die etwa dem Wohlbefinden, der Erholung oder der Beziehungspflege dienen: Zeit mit der Familie oder Freund:innen oder Zeit für Freizeit, Sport oder Schlaf. Die Geschlechterforschung sowie die Forschungen zur Zeitverwendung (*time poverty* oder zeitgeografische Ansätze) legen nahe, dass Zeitarmsut besonders Menschen betrifft, die für Sorgearbeiten (unter anderem Kinderbetreuung, Pflege von Angehörigen, Haushaltsaufgaben, Alltagsorganisation) zuständig sind, in der überwiegenden Mehrheit Frauen.²⁶ Die Wege, die mit vielen dieser Sorgetätigkeiten verbunden sind, werden von der Forschung oft nicht adressiert; es besteht noch eine große Forschungs- und Wahrnehmungslücke.

In Deutschland sind zwar immer mehr Mütter berufstätig, aber der überwiegende Anteil von ihnen arbeitet in beruflicher Teilzeit (66 Prozent), im Gegensatz zu den Vätern der Kinder (Teilzeitquote bei 7 Prozent).²⁷ Die

26 BMFSFJ (2019).

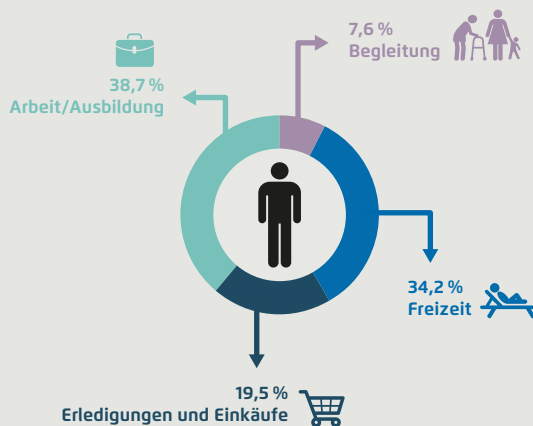
27 Destatis (2022).

Mobilität von Vätern und Müttern im Vergleich

Abbildung 2.12

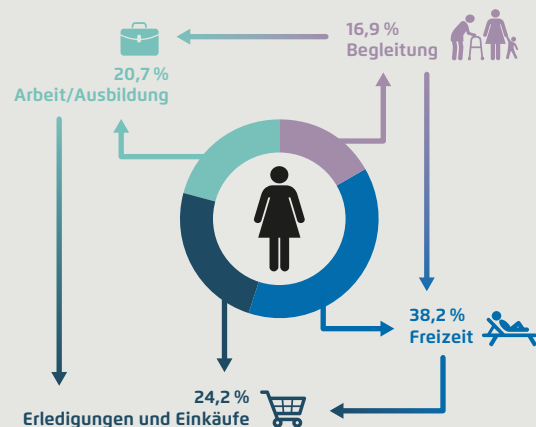
Unterwegszeit nach Wegezwecken der Altersgruppe 20-49 Jahre mit Kindern unter 14 Jahren im Haushalt

Wegezwecke von Vätern:
gradlinige Pendelwege überwiegen



Unterwegszeit in Minuten von Vätern: Arbeit (ohne dienstliche Wege): 29,8; Freizeit: 26,3; Erledigung: 8,5; Einkauf 6,5; Begleitung: 5,9; Insgesamt: 77,1 Minuten / Alle Angaben pro Person und pro Tag

Wegezwecke von Müttern:
geprägt von verketteten Sorgearbeitswegen



Unterwegszeit in Minuten von Müttern: Arbeit (ohne dienstliche Wege): 16,2; Freizeit: 30,1; Erledigung: 10,2; Einkauf 8,8; Begleitung: 13,3; Insgesamt: 78,6 Minuten / Alle Angaben pro Person und pro Tag

Mütter geben den Grund für ihre Teilzeit hauptsächlich mit familiären Verpflichtungen an, während diese für Männer kaum eine Rolle spielen.²⁸ Frauen erledigen also immer noch einen Großteil der unbezahlten Sorgearbeiten in der Familie. Aus dem Gutachten für den Zweiten Gleichstellungsbericht der Bundesregierung geht hervor, dass der Gender Care Gap 52,4 Prozent beziehungsweise 87 Minuten Unterschied pro Tag beträgt. So leisten Männer pro Tag im Schnitt zwei Stunden und 46 Minuten Sorgearbeit, bei Frauen sind es vier Stunden und 13 Minuten.²⁹ Diese geschlechtsspezifischen Rollen und Aufgaben wirken sich dann auch auf die damit verbundenen Versorgungs- oder Sorgewege aus.

Die Versorgungswege sind verkettete Sorgearbeitswege (*mobility of care*): Im Gegensatz zu eher linearen Pendelstrecken, die für die Alltagsmobilität von Männern kennzeichnend sind, zeichnen sie sich durch die Kombination verschiedener Wegezwecke aus (siehe Abbildung 2.12).

28 Bundeszentrale für politische Bildung (2020).

29 BMFSFJ (2019).

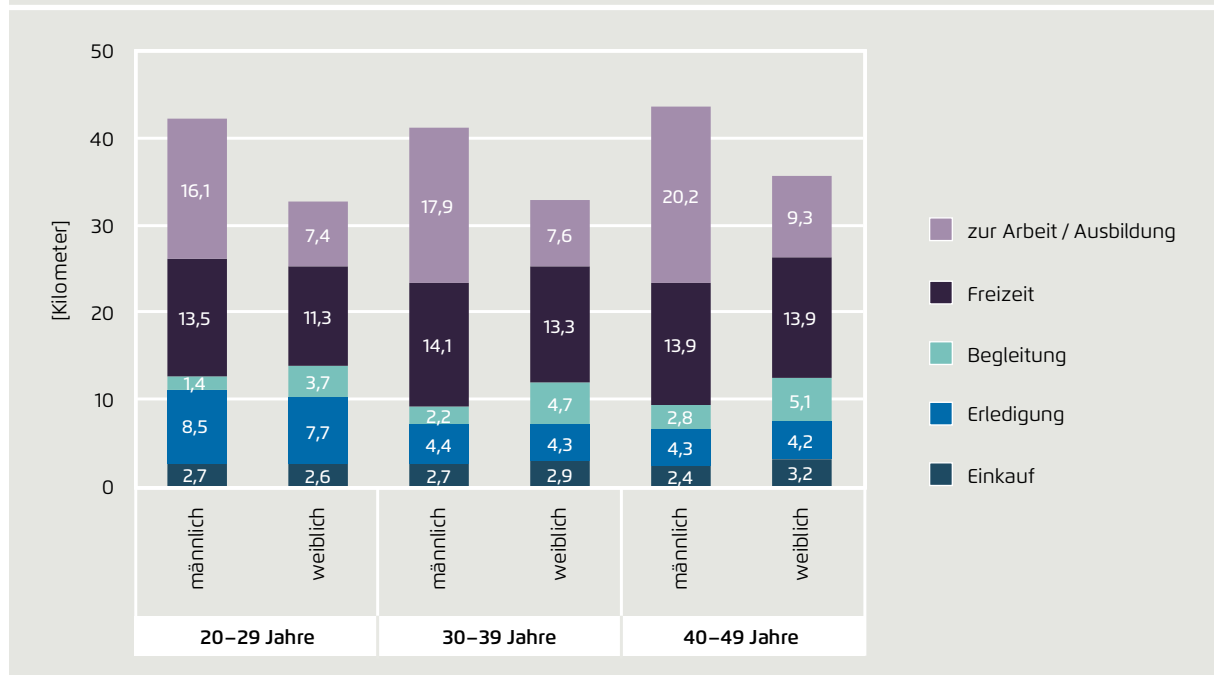
Sie finden oft im unmittelbaren Wohnumfeld statt und erfordern häufig den Transport beispielsweise von Kindern, Gepäck oder Einkäufen. Im Resultat verteilt sich in Familienhaushalten die durchschnittliche Tagesstrecke bei Frauen gleichmäßiger über die verschiedenen Wegezwecke. Die mittlere Tagesstrecke für Wege von und zur Arbeit oder Ausbildungsstätte fällt gleichzeitig deutlich kürzer als bei Männern aus – wodurch auch die Summe der Wegekilometer niedriger liegt (siehe Abbildung 2.13).

Obwohl Frauen mit jungen Kindern insgesamt eine kürzere Tagesstrecke als Männer mit jungen Kindern zurücklegen, sind sie zeitlich nicht weniger lange unterwegs: Die tägliche Unterwegszeit von Männern (77,1 Minuten) und Frauen (78,6 Minuten) in der Altersgruppe von 20 bis 49 Jahren mit Kindern unter 14 Jahren im Haushalt unterscheidet sich kaum (siehe Abbildung 2.14).³⁰ Dieser Befund legt nahe, dass die Wege von Frauen kleinteiliger, komplexer und/oder in einer geringeren Geschwindigkeit – beispielsweise durch häufige

30 Infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 c).

Tagesstrecke je Person und Tag in Haushalten mit mindestens einem Kind unter 14 Jahren, nach Wegezweck, Alter und Geschlecht

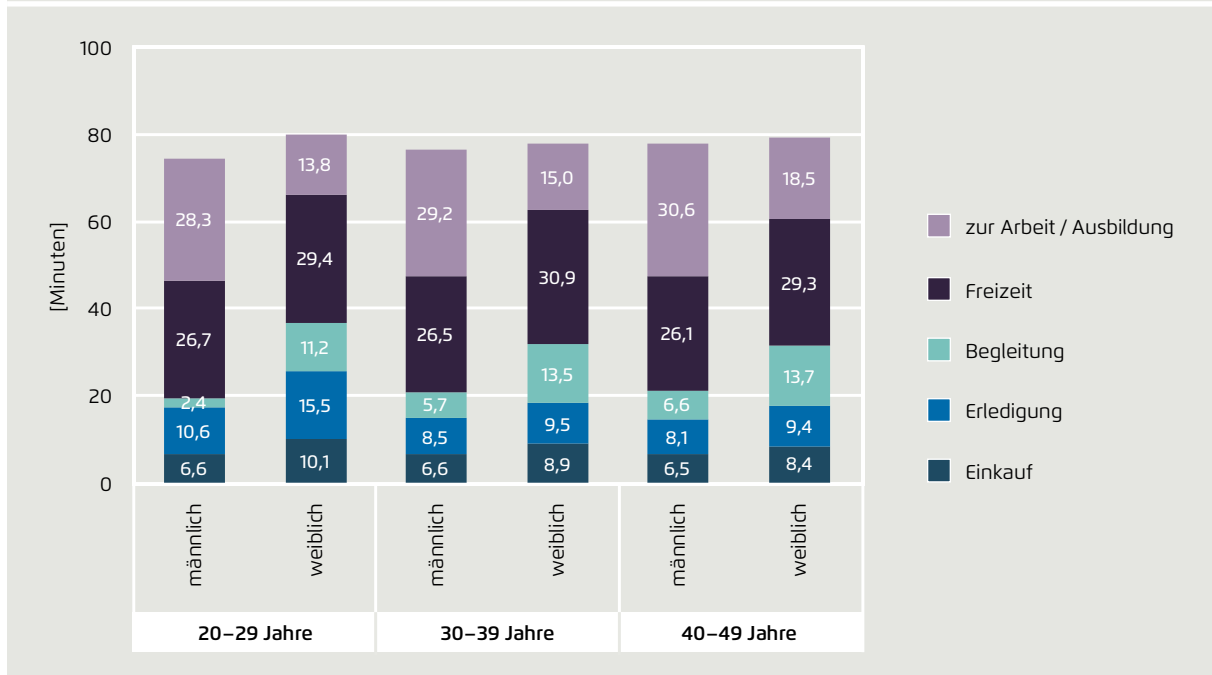
Abbildung 2.13



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: MiD 2017. Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von infas; DLR; IVT; infas 360 (2018).

Unterwegszeit je Person und Tag in Haushalten mit mindestens einem Kind unter 14 Jahren, nach Wegezweck, Alter und Geschlecht

Abbildung 2.14



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: MiD 2017. Quelle: eigene Berechnungen auf Basis von infas; DLR; IVT; infas 360 (2018).

Verkehrsmittelwechsel – zurückgelegt werden. Um den geschlechtsspezifischen Aspekt von Zeitarmut besser zu berücksichtigen, ist es notwendig, dass insbesondere diese kurzen, miteinander verknüpften Sorgkettenwege besser in der Verkehrs- und Stadtplanung berücksichtigt werden (siehe dazu die Ansatzpunkte in Kapitel 3 zur Schaffung einer autonabhängigen Umgebung).

3 | Ansatzpunkte gegen Mobilitätsarmut

Auch wenn die obige Analyse lediglich einen ersten Überblick geben kann, wie weit unterschiedliche Ausprägungen von Mobilitätsarmut in Deutschland verbreitet sind, und es noch nicht zu allen Dimensionen von Mobilitätsarmut eine hohe empirische Detailkenntnis gibt, sind auf Basis der vorhandenen Daten klare Tendenzen erkennbar.³¹ Als Schlüsselfaktoren für Mobilitätsarmut von Haushalten können insbesondere Autoabhängigkeit, finanzielle Belastung durch Mobilitätskosten sowie eine eingeschränkte zeitliche und räumliche Flexibilität für die Koordinierung der alltäglichen Verpflichtungen identifiziert werden. Um eine Verbesserung des Status quo für jene Gruppen zu ermöglichen, die von einer oder mehreren Dimensionen von Mobilitätsarmut betroffen sind, bieten sich entsprechend drei Handlungsfelder für politische Maßnahmen an.

Die meisten der Maßnahmen, die für die einzelnen Handlungsfelder und damit zur Verminderung von Mobilitätsarmut geeignet erscheinen, sind bereits seit Langem in der Verkehrswendebatte präsent³² und von Agora Verkehrswende in einer Vielzahl von Publikationen beschrieben worden.³³ Damit zeigt sich einmal mehr, dass sich sozial- und klimapolitische Ziele oftmals gut ergänzen und Klimaschutzanstrengungen im Verkehr mit sozialpolitischen Zielen vereinbar sind. Gleichzeitig wird auch deutlich, dass aufgrund der Komplexität von Mobilitätsarmut kaum eine Maßnahme allein der Problemlage gerecht wird. Vielmehr müssen eine Reihe von Maßnahmen in einem sinnvollen Gesamtpaket umgesetzt werden.

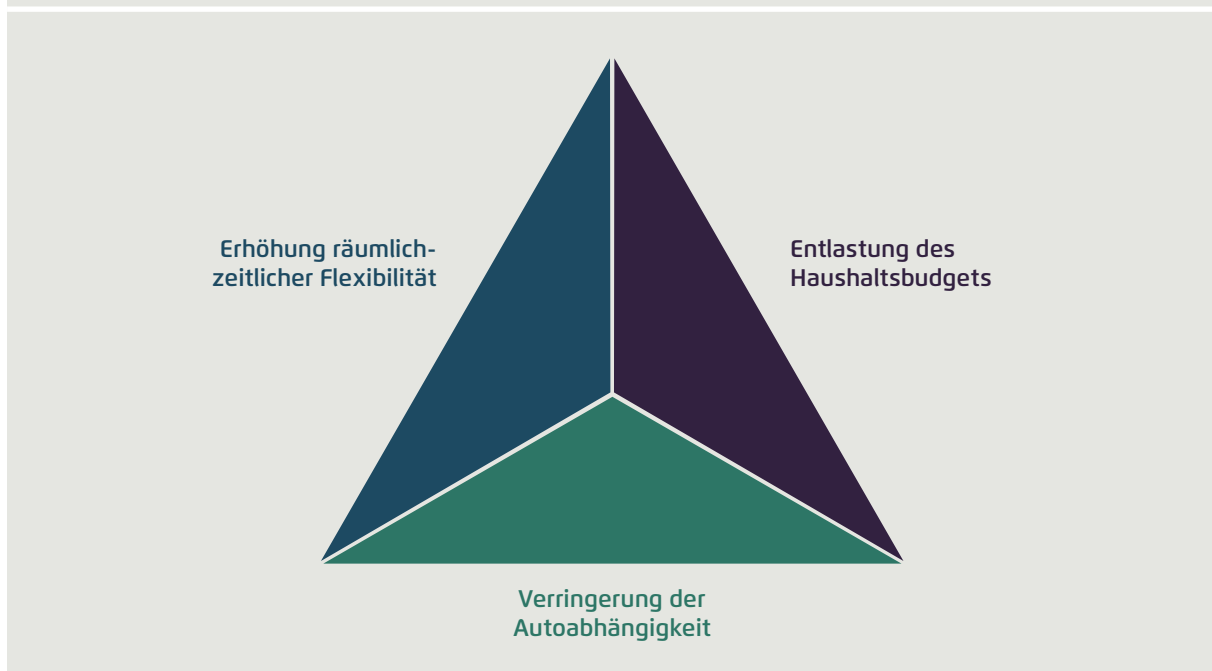
31 Die in diesem Kapitel diskutierten Ansatzpunkte sind dem Hintergrundpapier vom DLR (2023) entnommen und werden hier nur zusammengefasst.

32 Publikationen zum Thema finden sich im Literaturverzeichnis unter „Weiterführende Literatur“.

33 Publikationen von Agora Verkehrswende finden sich ebenfalls unter „Weiterführende Literatur“.

Drei Handlungsfelder für Ansätze zur Minderung von Mobilitätsarmut

Abbildung 3.1



Agora Verkehrswende (2023) | Eigene Darstellung.

3.1 Ansatzpunkte aus drei Handlungsfeldern

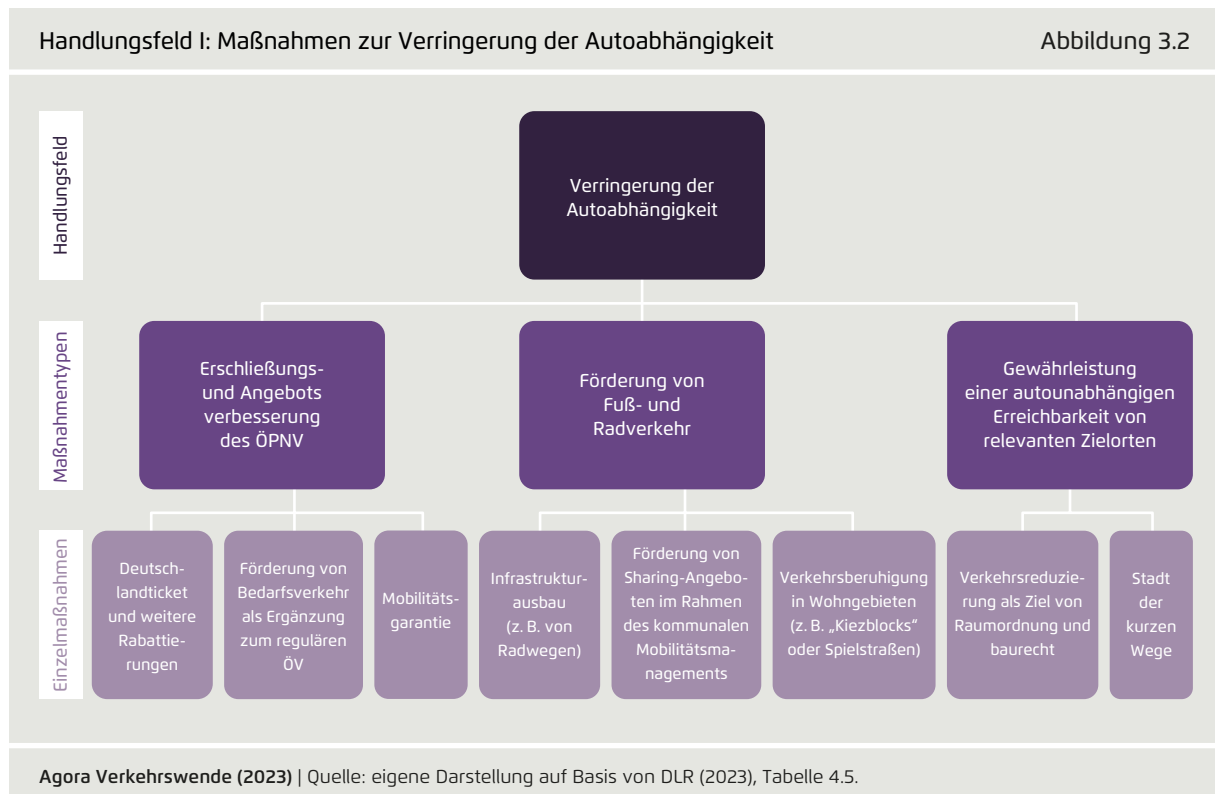
Handlungsfeld I: Verringerung der Autoabhängigkeit

Maßnahmen zur Reduzierung der Autoabhängigkeit sind besonders zielführend, um Mobilitätsarmut in seinen verschiedenen Ausprägungen zu verringern oder zu vermeiden. Entsprechende Maßnahmen adressieren, insbesondere in ihrer Kombination, alle vier Dimensionen von Mobilitätsarmut. Zudem ist die Klimawirkung positiv oder mindestens neutral, da sie langfristig einen Umstieg auf alternative Verkehrsmittel (Modal Shift) begünstigen, indem sie Pkw-Fahrten und -Besitz überflüssig machen beziehungsweise Alternativen dazu stärken. Zentral für die Verringerung von Mobilitätsarmut ist dabei, dass sie insbesondere Haushalte der unteren Einkommensgruppen erreichen, die aufgrund ihrer Wohnlage oder arbeitsbezogenen Mobilität aktuell auf das Auto angewiesen sind.

Das beste Mittel gegen Mobilitätsarmut ist der Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs. Allerdings sind die meisten solcher Maßnahmen eher langfristig umsetzbar und in ihrer Realisierung komplex,

sodass politisches Durchhaltevermögen sowie ein hoher personeller und finanzieller Ressourceneinsatz erforderlich sind. Kurzfristig und mit eher geringen Investitionskosten umzusetzen sind Maßnahmen, die ohne (Schiene-)Infrastrukturausbau auskommen und zum Beispiel auf Takterhöhung, zusätzliche Buslinien oder flexible Angebote als Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs setzen.

Der Infrastrukturausbau für Rad- und Fußverkehr erfordert im Vergleich dazu nur einen mittelgroßen Einsatz von Personal- und Finanzmitteln und stößt in den allermeisten Fällen auf eine hohe Akzeptanz. Einen noch geringeren Einsatz von Haushaltsmitteln erfordern die Förderung von Sharing-Angeboten, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und -reduzierung sowie stadtplanerische Maßnahmen für eine „Stadt der kurzen Wege“. Von Verkehrsberuhigung können gerade auch Haushalte mit Kindern und geringem Einkommen in dicht besiedelten Gebieten mit wenig Naherholungsgelegenheiten profitieren, da Straßen und Plätze für Freizeitaktivitäten genutzt werden können. Damit wird dann auch die Lebensqualität der unteren Einkommensgruppen erhöht.



Handlungsfeld II: Entlastung des Haushaltsbudgets

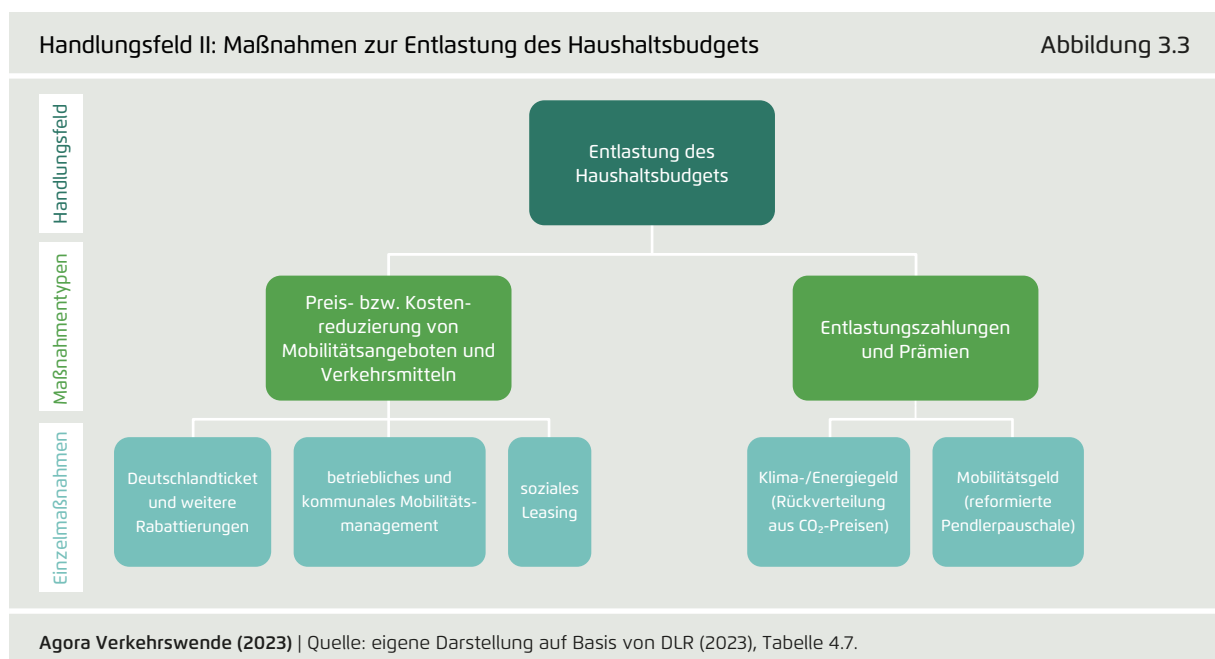
Maßnahmen aus dem Handlungsfeld „Entlastung des Haushaltsbudgets“ zielen vor allem darauf ab, die finanziellen Belastungen besonders vulnerabler Haushalte abzuschwächen und ihnen damit ein Mindestmaß an Mobilität zu gewährleisten, ohne Ausgaben in anderen elementaren Lebensbereichen stark einschränken zu müssen. Doch nicht alle Maßnahmen eignen sich gleichermaßen, um die besonders vulnerablen Haushalte zu adressieren. So sind Instrumente wie der in Form einer pauschalen Energiesteuersenkung umgesetzte „Tankrabbatt“ ungeeignet, da der finanzielle Mitteleinsatz sehr hoch ist, Anreize zum Autofahren gesetzt werden und auch Haushalte profitieren, die Preiserhöhungen auch ohne unterstützende Maßnahmen abfedern können.

Auch das im Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket, ein zusätzlich staatlich subventioniertes, deutlich im Preis reduziertes Abo für den öffentlichen Nahverkehr, steht im Sinne des Gießkannenprinzips zunächst allen gleichermaßen zur Verfügung. Gleichzeitig ist eine höhere Problemorientierung gegeben und eine positive Klimawirkung der Maßnahme zu erwarten. Wenn niedrigere Preise im öffentlichen Verkehr auch zu einem Umstieg vom Pkw zu Bus und Bahn führen, begünstigt das die Verkehrswende. Die Maßnahme kommt allen Personen zugute, die an Orten mit guten öffentlichen Nahverkehrsangeboten leben

und diese Angebote grundsätzlich auch nutzen können. Besonders profitieren jene, die sehr häufig Bus und Bahn fahren und denen trotz geringem Einkommen keine vergünstigten regionalen Ticketalternativen wie Sozialtickets zur Verfügung stehen. Gleichzeitig werden auch Haushalte finanziell entlastet, die sich die bisherigen Abo-Preise gut leisten könnten, während der Preis des Deutschlandtickets mit 49 Euro monatlich für sehr arme Haushalte immer noch hoch ist. Eine Rabattierung des Deutschlandtickets für Menschen, die Sozialleistungen beziehen, könnte die sozialpolitische Zielgenauigkeit der Maßnahme erhöhen; entsprechende bundesweit gültige Sozialtickets gibt es bislang jedoch nur in einzelnen Städten sowie in Hessen.³⁴

Neben Maßnahmen wie dem Deutschlandticket, die auf eine Preisreduktion von Mobilitätsangeboten abzielen, können auch Entlastungszahlungen und Prämien soziale Teilhabe sicherstellen. Je nach Ausgestaltung haben sie das Potenzial, zielgerichtet besonders betroffene Haushalte finanziell zu entlasten. Das Klimageld, das Mobilitätsgeld sowie das soziale Leasing von Verkehrsmitteln spielen in der politischen Debatte eine besondere Rolle, zudem gibt es internationale Vorbilder. Daher werden diese drei Maßnahmen des Handlungsfeldes im Abschnitt 3.2 näher vorgestellt.

34 Aberle (2023 b).



Handlungsfeld III: Erhöhung der zeitlich-räumlichen Flexibilität

Das dritte Handlungsfeld setzt dort an, wo alltägliche Wege überflüssig gemacht und so die zeitliche wie auch räumliche Flexibilität der Menschen erhöht werden könnte. Das Handlungsfeld adressiert daher die Dimensionen mobilitätsbedingte Zeitarmut und Erreichbarkeit.

Mobiles Arbeiten, das auch nach der Corona-Pandemie deutlich öfter genutzt wird, ist zur Reduktion von bislang oft unflexiblen Arbeitswegen besonders effektiv.³⁵ Ein Recht auf Telearbeit könnte diese Entwicklung zusätzlich stärken. Gleichzeitig profitieren nur Erwerbstätige in bestimmten Berufen; geringbezahlte Tätigkeiten sind dagegen oft nicht mit mobilem Arbeiten vereinbar.³⁶ Gerade die körpernahen Dienstleistungsberufe in Erziehung und Pflege können nur in Präsenz erledigt werden. Insofern erscheint eine Kombination mit weiteren

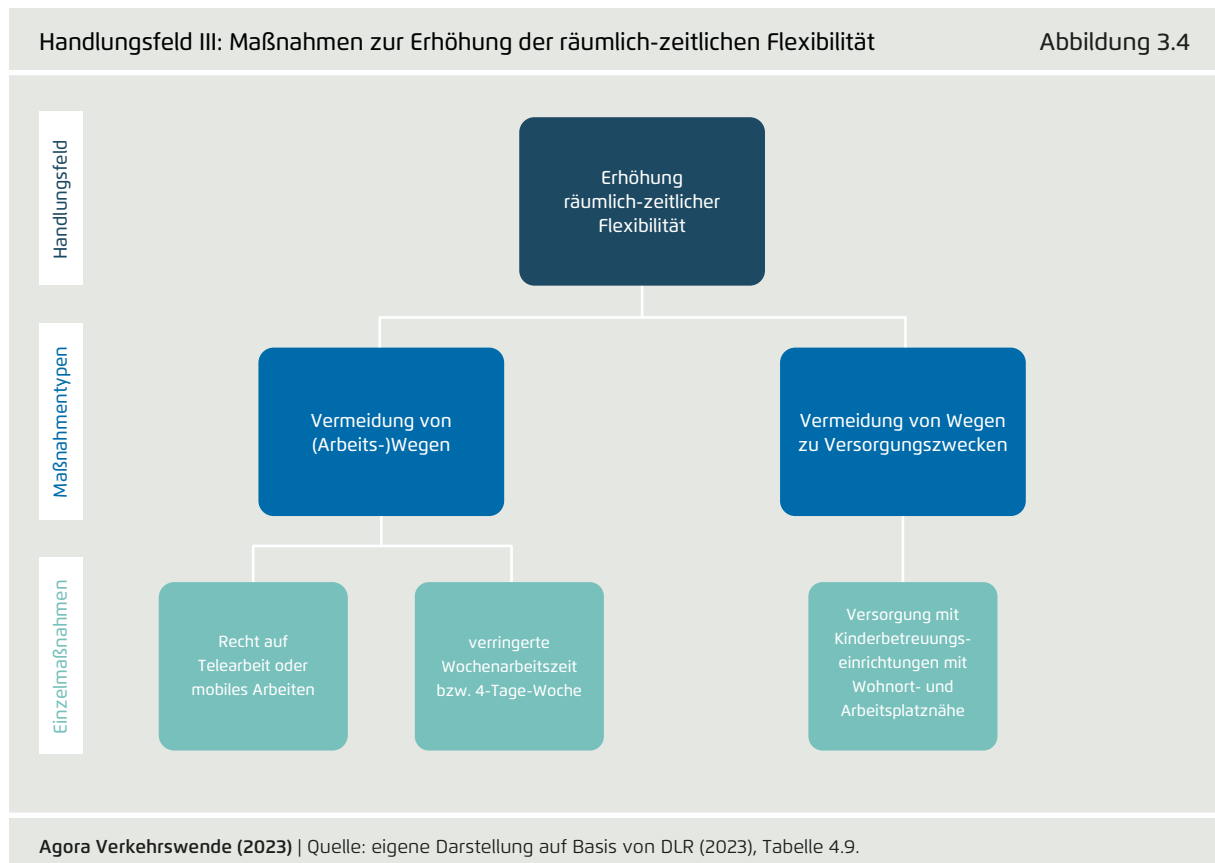
Maßnahmen wie der 4-Tage-Woche sinnvoll, da sie das Potenzial haben, Arbeitswege zu verringern und dadurch mobilitätsbedingte Zeitarmut zu reduzieren.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist die wohn- oder arbeitsortnahe Versorgung mit Kinderbetreuungseinrichtungen oder Bildungsstätten und Ähnlichem, damit Betreuungsverantwortliche möglichst wenige zusätzliche Wege haben und zeitlich entlastet werden. Die Verbesserung der sozialen Infrastruktur wäre langfristig anzulegen und hat zahlreiche Überschneidungen zum Ansatz einer Stadtplanung mit kurzen Wegen.

Für die beschriebenen Maßnahmen ist ein neutraler oder positiver Klimaeffekt zu erwarten, sie stehen damit den Zielen einer Verkehrswende nicht entgegen. Sie betreffen jedoch in erster Linie arbeits- und sozialpolitische Ressorts und können nur sehr indirekt von Seiten der Verkehrspolitik verfolgt werden.

35 WZB (2023).

36 Alipour et al. (2020).



3.2 Im Fokus: Vier Maßnahmen zur Verringerung von Mobilitätsarmut

Einige der oben beschriebenen Maßnahmen erscheinen hinsichtlich einer Reduktion von Mobilitätsarmut besonders vielversprechend und es lohnt sich ein genauere Blick darauf, um die aktuelle politische Debatte zu bereichern. Vier der Maßnahmen werden daher im Detail vorgestellt sowie einzeln hinsichtlich des notwendigen finanziellen Mitteleinsatzes des Staates, ihrer Problemorientierung und ihrer Wirkung diskutiert. Die Maßnahmen sollen erste Ideen für mögliche Ansatzpunkte in der Verkehrspolitik geben und sind somit nicht erschöpfend gemeint.

Drei der Maßnahmen sind dem Handlungsfeld „Entlastung des Haushaltsbudgets“ zuzuordnen, eine weitere Maßnahme dem Handlungsfeld „Verringerung von Autoabhängigkeit“. Die Auswahl der Maßnahmen orientiert sich damit insbesondere an der Gewährleistung einer erschwinglichen Mobilität. Dieser Schwerpunkt ist Ergebnis der Datenlage, die die aussagekräftigsten Ergebnisse für die Dimension der Erschwinglichkeit zulässt. Zur Verringerung von Mobilitätsarmut braucht es jedoch ein sinnvolles und sich ergänzendes Gesamtpaket an Maßnahmen.

| SOZIALES LEASING | |
|---|--|
| <p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> • staatlich subventioniertes Leasing klimaverträglicher Verkehrsmittel mit hohen Anschaffungskosten (z. B. E-Bikes oder E-Autos) • Zielgruppe: Haushalte mit geringem Einkommen, ggf. weitere Vulnerabilitätskriterien • Fahrzeuge: Kriterien wie Preis, Effizienz, Größe denkbar • Beispiel Frankreich: soziales Leasing für E-Autos mit Leasingraten ab 100 €/Monat ab 2024 geplant* | <p>Fiskalische Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Kosten der Maßnahme sind davon abhängig, wie hoch die Subventionierung des Leasings ist, wie viele Haushalte anspruchsberechtigt sein sollen und wie hoch die Inanspruchnahme ist. + Allgemeine Kaufförderung von E-Pkw (Umweltbonus, Dienstwagenbesteuerung) könnte durch zielgerichtete Förderung einkommensärmerer Haushalte ersetzt werden. ○ Beispiel Frankreich: T&E; IDDRI (2023) schätzen, dass für ein ambitioniertes soziales-Leasing-Programm bis zu 1 Mrd. € jährlich eingeplant werden müssen.** |
| <p>Problemorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> + adressiert Dimensionen der Erschwinglichkeit, Verfügbarkeit und Erreichbarkeit + Besonders einkommensschwache Haushalte, die stark von einem Auto abhängig sind, würden von der Maßnahme profitieren. + Anspruch könnte nicht nur einkommensabhängig gestaltet sein, sondern auch abhängig von weiteren individuellen oder regionalen Vulnerabilitätsmerkmalen wie ÖV-Verfügbarkeit sein. | <p>Wirkung</p> <ul style="list-style-type: none"> + Vermindert Risiko von Mobilitätsarmut bei vulnerablen Gruppen und deckt ggf. auch ungedeckten Bedarf. - Eventuell werden Anreize zum (zusätzlichen) Autofahren gesetzt und damit Abhängigkeiten verschärft. + Umstieg von Verbrennern auf Elektrofahrzeuge hat eine positive Klimawirkung. |

* T&E; IDDRI (2023).

** In Frankreich könnten zwischen 2024 und 2030 geschätzt 900.000 einkommensarme Personen von diesem Angebot profitieren. Damit könnten 15% der elektrischen Flotte von diesen sozialen Leasingmodellen stammen. Die Höhe des Leasings richtet sich nach der Größe des Autos und zielt in erster Linie auf Kleinst- und Kleinwagen mit Basisausstattung ab (T&E; IDDRI 2023).

| MOBILITÄTSGARANTIE* | |
|--|---|
| <p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Mobilitätsgarantie zur Sicherstellung von Mobilität und Teilhabe, bspw. durch garantierte Mindestanzahl von Fahrten mit Bus und Bahn in allen Gemeinden, Erreichbarkeitsziele oder Infrastrukturvorgaben im ÖPNV ● würde sowohl die Erschließungsqualität (räumlich) als auch die Angebotsqualität (zeitlich) umfassen ● Ist im Koalitionsvertrag der Ampelregierung angekündigt: „Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Mobilitätsangebot“ zwischen Bund, Ländern und Kommunen zu definieren, um eine „vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ und möglichst „gleichwertige Lebensverhältnisse in alle Regionen“ zu schaffen. ● internationale Beispiele: Schweiz und Österreich | <p>Fiskalische Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Höhe der Kosten hängt ab von Definition des garantieren Angebots und dem jeweiligen regionalen Ausbaubedarf für den öffentlichen Verkehr. ○ Kosten sollten anteilig von Bund, Ländern und Kommunen getragen werden. ⊖ Es ist langfristig von steigenden Zuschüssen zu den Betriebskosten auszugehen. |
| <p>Problemorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ adressiert Dimensionen der Verfügbarkeit und der Erreichbarkeit ⊕ soll flächendeckende Mobilität ohne eigenes Auto sicherstellen ⊕ Gerade autoabhängige einkommensarme Gruppen würden stark von einem besseren öffentlichen Verkehr profitieren. | <p>Wirkung</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ Langfristig sollen Bund und Länder den ÖPNV lokal ausbauen: Öffentlicher Verkehr wird als Teil der sozialen Daseinsvorsorge angesehen. ⊕ reduziert die Ausgaben für (Pkw-)Mobilität bei vulnerablen Bevölkerungsgruppen |

* Zur Mobilitätsgarantie siehe ausführlicher: Agora Verkehrswende (2023 a).

| KLIMAGELD | |
|---|---|
| <p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Personen erhalten eine Pro-Kopf-Pauschale als Entlastung für steigende Preise, die durch eine für den Klimaschutz notwendige, ambitionierte CO₂-Abgabe entstehen. ● Einführung ist im Koalitionsvertrag vereinbart, Auszahlungsmechanismus jedoch noch nicht etabliert (für das Jahr 2025 erwartet); konkrete Ausgestaltung wird derzeit diskutiert. ● soziale Staffelung nach Einkommen oder Differenzierung nach individueller/regionaler Vulnerabilität zur Erhöhung der Zielgenauigkeit denkbar (Beispiel: Klimabonus in Österreich) | <p>Fiskalische Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ soll aus den Einnahmen der CO₂-Bepreisung finanziert werden – damit kostenneutral ⊕ fiskalischer Ressourcenbedarf kann durch soziale Staffelung reduziert werden |
| <p>Problemorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ adressiert Dimension der Erschwinglichkeit ⊕ adressiert im Falle einer Differenzierung der Kompensationshöhe nach regionaler Anpassungsfähigkeit/ÖV-Qualität auch (fehlende) Verfügbarkeit und Erreichbarkeit ○ als einheitliche Kopfpauschale zwar wenig Verwaltungsaufwand, aber auch wenig zielgerichtet ○ Bei sozialer Staffelung oder räumlicher Differenzierung ergeben sich zahlreiche offene Fragen der praktikablen Umsetzung; ist in dieser Form aber im Sinne der Reduzierung von Mobilitätsarmut deutlich zielgerichteter. | <p>Wirkung</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Die konkrete Wirkung unterscheidet sich je nach Höhe des CO₂-Preises, dem Anteil der Einnahmen, der in direkte Rückverteilung fließt sowie der konkreten Ausgestaltung des Klimageldes. ○ Bei einheitlicher Rückverteilung pro Kopf: einkommensarme Haushalte profitieren im Durchschnitt, da ihr CO₂-Ausstoß unter dem Durchschnitt liegt; besonders vulnerable Haushalte bleiben ohne weitere Instrumente (z.B. Härtefallfonds) jedoch netto belastet.* ⊕ Bei vollständiger Rückverteilung und Differenzierung nach Vulnerabilität erhöht das Klimageld das Einkommen einkommensarmer, autoabhängiger Haushalte besonders stark und kann so deren Ausgabenanteile für Mobilität reduzieren. |

* Agora Verkehrswende (2019).

| MOBILITÄTSGELD | |
|--|---|
| <p>Beschreibung</p> <ul style="list-style-type: none"> ● einkommensunabhängiger Entlastungsbetrag von der Steuerschuld für Pendler:innen, der je Entfernungskilometer zur Arbeit berechnet wird ● ersetzt die Pendlerpauschale ● Begrenzung auf Höchstbetrag denkbar, wenn gute ÖV-Anbindung für den Arbeitsweg vorhanden ist (Beispiel: Pendlerpauschale in Österreich, die an die Zumutbarkeit der ÖV-Verbindung anknüpft) | <p>Fiskalische Kosten</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ Maßnahme kann als Ersatz der bestehenden Pendlerpauschale kostenneutral implementiert werden. ○ Die Höhe des Mobilitätsgelds wird dann so bemessen, dass die Subventionshöhe des Mobilitätsgelds in etwa jener der bisher bestehenden Entfernungspauschale gleicht. |
| <p>Problemorientierung</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ adressiert Dimension der Erschwinglichkeit in Bezug auf erwerbstätige Haushalte ⊕ im Falle einer Staffelung/Differenzierung des Mobilitätsgelds nach ÖV-Zumutbarkeit: adressiert (fehlende) Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Zeitarmut | <p>Wirkung</p> <ul style="list-style-type: none"> ⊕ erhöht die effektive Entlastung bei Geringverdienenden, verringert sie bei Gutverdienenden* ⊕ Reform entlastet insbesondere einkommensarme Erwerbstätige mit längeren Pendelwegen und kann damit in der Folge auch ggf. ungedeckten Bedarf abdecken. ⊖ Setzt je nach Ausgestaltung weiterhin Anreize zum Pendeln und hat damit eine potenziell negative Klimawirkung. |

* Agora Verkehrswende (2023b).

4 | Ausblick

Die Ergebnisse und Empfehlungen dieses Diskussionspapiers sind am Anfang zusammengefasst (S. 4). Mobilitätsarmut ist demnach ein vielschichtiges und auch in Deutschland relevantes Phänomen. Sie zu reduzieren und umweltfreundliche Mobilität sowie soziale Teilhabe für alle zu ermöglichen, ist eine zentrale Aufgabe der Politik. Dafür braucht es Maßnahmen und Instrumente, die gezielt jene erreichen, die besonders vulnerabel sind – weil sie zum Beispiel keine brauchbare Alternative zum eigenen, oft kostenintensiven Pkw haben; weil sie sich die vorhandenen Mobilitätsangebote nicht leisten können; weil Orte des täglichen Bedarfs für sie weit entfernt sind und die Wege viel Zeit kosten; oder weil sie auf barrierefreie Busse und Bahnen angewiesen sind.

Dieses Diskussionspapier kann jedoch an vielen Stellen nur eine erste Annäherung an das Thema Mobilitätsarmut in Deutschland bieten. Die Datenlage ist an vielen Stellen begrenzt und lückenhaft. Empirische Untersuchungen zum Thema sind mit vielen Einschränkungen verbunden. Eine umfassende, deutschlandweite Analyse von Mobilitätsarmut auf Ebene der Haushalte scheitert daran, dass Haushaltsbefragungen nicht alle Dimensionen abdecken und sich die fehlenden Informationen nicht aus weiteren Quellen hinzufügen lassen. Beispielsweise ermöglicht die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe zwar eine umfassende Analyse der Ausgaben der privaten Haushalte für Mobilität in Relation zu ihrer ökonomischen Lage. Die Verfügbarkeit von ÖV-Angeboten oder die Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge als weitere Dimensionen von Mobilitätsarmut können hingegen nicht einbezogen werden, weil die im Datensatz enthaltenen Rauminformationen (Bundesland, Regionsgrundtyp) hierfür nur beschränkt geeignet sind. Das erschwert fundierte Schätzungen, wie viele Menschen in Deutschland in welcher Form von Mobilitätsarmut betroffen sind.

Mit einer besseren Datenbasis könnten zukünftige Studien konkrete Ausgestaltungsvorschläge für Einzelmaßnahmen entwickeln. Forschungsbedarf besteht unter anderem zu den sozial-, umwelt- und finanzpolitischen Vor- und Nachteilen sowie den datenschutzrechtlichen Hindernissen einer besonders zielgerichteten Ausgestaltung von Maßnahmen, die personen-, haushalts- oder raumbezogene Merkmale der Vulnerabilität gegenüber höheren Kraftstoffpreisen berücksichtigen. Konkret geht es dabei zum Beispiel um ein Klimageld oder ein soziales

Leasingprogramm für E-Pkw. Andere europäische Länder wie Österreich zeigen, wie solche Regelungen administrativ umgesetzt werden könnten.

Erste politische Schritte stehen bereits auf der Tagesordnung. Im Koalitionsvertrag hat die Bundesregierung angekündigt, Erreichbarkeits- und Qualitätsstandards für das Bus- und Bahnangebot in Deutschland zu entwickeln. Angekündigt hat die Regierungskoalition außerdem, die Entfernungspauschale nach sozialen und ökologischen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Beide Elemente, Mobilitätsgarantie und Mobilitätsgeld, könnten tragende Säulen eines Gesamtkonzepts zur Reduzierung von Mobilitätsarmut sein. Eine Grundversorgung mit Bus und Bahn senkt gerade in ländlichen Räumen die Abhängigkeit vom eigenen Auto, während die stärkere finanzielle Unterstützung einkommensarmer Pendler:innen zielgerichtet vulnerable Haushalte vor einer Überlastung bei den Mobilitätsausgaben schützt, statt Geld mit der Gießkanne zu verteilen.

Die Diskussion wird weiter Fahrt aufnehmen. Wissenschaft und Politik haben viel vor sich. Es geht darum, Mobilitätsarmut in Deutschland besser zu verstehen und gezielt zu adressieren. Der Erfolg wird sich daran messen, inwiefern es gelingt, Mobilität, soziale Teilhabe und Klimaschutz gleichzeitig zu stärken.

Literaturverzeichnis

Aberle (2023 a): Aberle, Christoph. *Warum war MobileInclusion wichtig?* Ein Resümee aus drei Jahren Forschung zu Armut und Mobilität. URL: <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/mobilitaet-gerechtigkeit-fazit/>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Aberle (2023 b): Aberle, Christoph. *Was bringt das Deutschlandticket.* URL: <https://wn49.stadtarmmobil.de/>. Letzter Zugriff am: 29.08.2023.

Agora Verkehrswende (2019): *Klimaschutz auf Kurs bringen: Wie eine CO₂-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt.* URL: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/CO₂-Bepreisung/Agora-Verkehrswende_Agora-Energiewende_CO₂-Bepreisung_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2019/CO2-Bepreisung/Agora-Verkehrswende_Agora-Energiewende_CO2-Bepreisung_WEB.pdf). Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Agora Verkehrswende (2021): *Wie fair sind die Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr? Soziale Verteilungseffekte der CO₂-Bepreisung sowie der Förderung der Elektromobilität.* URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Faktenblatt_Klimaschutzmassnahmen_sozial/55_Faktenblatt_Klimaschutzmassnahmen_sozial.pdf. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Agora Verkehrswende (2022 a): *ÖV-Atlas Deutschland 2022.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland/>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Agora Verkehrswende (2022 b): *Die Schwachstellen der Pendlerpauschale.* URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerpauschale/2022_08_10_Hintergrundpapier_Pendlerpauschale_v17_final.pdf. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Agora Verkehrswende (2023 a): *Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil I. Ausgangslage und Praxisbeispiele für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn.* URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsgarantie_Teil-1/102_Mobilitaetsgarantie.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Agora Verkehrswende (2023 b): *Entfernungspauschale nicht anheben, sondern reformieren!.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/entfernungspauschale-nicht-anheben-sondern-reformieren/>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Aktion Mensch; Ipsos (2022): *Aktion Mensch e. V.; Ipsos Public Affairs. Inklusionsbarometer Mobilität 2022.* URL: <https://aktion-mensch.stylelabs.cloud/api-public/content/inklusionsbarometer-mobilitaet.pdf?v=ebc7d6ea>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Alipour et al. (2020): Alipour, Jean-Victor; Fadinger, Harald; Schymik, Jan. *My home is my castle: The benefits of working from home during a pandemic crisis.* Evidence from Germany. ifo Working Paper (329). URL: <https://www.ifo.de/DocDL/wp-2020-329-alipour-fadinger-schymik-pandemic-crisis-working-from-home.pdf>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

BA (2023): Bundesagentur für Arbeit. *Sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigte der Kerngruppe mit Angaben zum Bruttomonatsentgelt und mittleres Bruttoarbeitsentgelt (Median in Euro).* Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Auftragsnummer 338417.

BBSR (2023 a): Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. *Module für ÖV-Analysen.* URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/moro/studien/2021/module-oev-analysen/01-start.html>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

BBSR (2023 b): Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. *Die Abgrenzung des ländlichen Raums – ein (un)mögliches Unterfangen?* Dokumentation des BBSR-Online-Workshops am 29. April 2022. BBSR-Online-Publikation 18/2023, Bonn. URL: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2023/bbsr-online-18-2023-dl.pdf>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

BKA (2022): Bundeskriminalamt. *Sicherheit und Kriminalität in Deutschland.* URL: https://www.bka.de/DE/UnsereAufgaben/Forschung/ForschungsprojekteUndErgebnisse/Dunkelfeldforschung/SKiD/skid_node.html. Letzter Zugriff am: 10.08.2023.

BMFSFJ (2019): Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. *Gender Care Gap - ein Indikator für die Gleichstellung*. URL: <https://www.bmfsfj.de/bmfsfj/themen/gleichstellung/gender-care-gap/indikator-fuer-die-gleichstellung/gender-care-gap-ein-indikator-fuer-die-gleichstellung-137294>. Letzter Zugriff am: 01. August 2023).

Bundeszentrale für politische Bildung (2020): Soziale Situation in Deutschland. *Voll- und Teilzeitbeschäftigte*. Online: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61705/voll-und-teilzeitbeschaeftigte/>. Letzter Zugriff am: abgerufen am 01. August 2023.

Büttner et al. (2013): Büttner, Benjamin; Wulfhorst, Gebhard; Crozet, Yves; Mercier, Aurélie. *The impact of sharp increases in mobility costs analysed by means of the Vulnerability Assessment*. Proceedings of 13th World Conference on Transport Research (WCTR).

Destatis (2018): Forschungsdatenzentrum des Statistischen Bundesamts. *Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2018*.

Destatis (2022): Statistisches Bundesamt. *Pressemitteilung Nr. N 012 vom 7. März 2022*. URL: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2022/03/PD22_N012_12.html. Letzter Zugriff am: 01. August 2023.

Destatis (2023): Statistisches Bundesamt. *Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen – Deutschland*. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Ausstattung-Gebrauchsgueter/Tabellen/liste-fahrzeuge-d.html#>. Letzter Zugriff am: 22.08.2023.

DLR (2023): Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt. *Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland*. Studie im Auftrag von Agora Verkehrswende. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/mobilitaetsarmut-und-soziale-teilhabe-in-deutschland/>. Letzter Zugriff am: 14.09.2023.

FÖS (2022): Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft. *#Mobilitätsarmut. Die soziale Frage der Verkehrspolitik (Teil 1/2)*. URL: https://foes.de/publikationen/2022/2022-08_FOES_Policy-Brief_Mobilitaetsarmut.pdf. Letzter Zugriff am: 22.08.2023.

ICCT (2022): International Council on Clean Transportation. *Elektro-Pkw und für alle? Räumliche Verteilungsmuster, Zusammenhänge, soziale Ausgewogenheit und Handlungsempfehlungen für die deutsche Politik*. ICCT Briefing. URL: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2022/04/de-ev-uptake-patterns-germany-may22.pdf>. Letzter Zugriff am: 22.08.2023.

infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 a): infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, IVT Research und infas 360. *Mobilität in Tabellen (MiT 2017)*. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. URL: <https://mobilitaet-in-tabellen.dlr.de/>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 b): infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, IVT Research und infas 360. *Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur*. URL: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

infas; DLR; IVT; infas 360 (2018 c): infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, IVT Research und infas 360. *Mobilität in Deutschland. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur*.

KBA (2023): Kraftfahrt-Bundesamt. *Fahrzeugzulassungen (FZ 3) – Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. Datenlizenz by-2-0*. URL: https://www.kba.de/SharedDocs/Downloads/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ3/fz3_2022.xlsx?__blob=publicationFile&v=5. Letzter Zugriff am: 26.05.2023.

Lucas et al. (2016): Lucas, Karen; Mattioli, Giulio; Verlinghieri, Ersilia; Guzman, Alvaro. *Transport poverty and its adverse social consequences*. In: Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport 2016 169 (6), S. 353–365.

Mattioli et al. (2019): Mattioli, Giulio; Philips, Ian; Anable, Jillian; Chatterton, Tim. *Vulnerability to motor fuel price increases: Socio-spatial patterns in England*. In: Journal of Transport Geography 78, S. 98–114.

Mattioli (2021): Mattioli, Giulio. *Chapter Four – Transport poverty and car dependence: A European perspective*. In: Pereira, Rafael H.M.; Boisjoly, Geneviève (Hrsg.): *Advances in Transport Policy and Planning* 8, Academic Press, S. 101–133.

Reidl (2023): Reidl, Andrea. *Wie genderspezifische Mobilitätsangebote zum Klimaschutz beitragen*. URL: <https://emmett.io/article/wie-genderspezifische-mobilitaetsangebote-zum-klimaschutz-beitragen>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Rozynek et al. (2022): Rozynek, Caroline; Schwerdtfeger, Stefanie; Lanzendorf, Martin. *The influence of limited financial resources on daily travel practices. A case study of low-income households with children in the Hanover Region (Germany)*. Journal of Transport Geography, Volume 100. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692322000527#bb0305>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

Statistische Ämter (2023): Statistische Ämter des Bundes und der Länder. *Einkommen der privaten Haushalte in den kreisfreien Städten und Landkreisen der Bundesrepublik Deutschland 1995 bis 2020. Reihe 2, Kreisergebnisse Band 3*. URL: https://www.statistikportal.de/sites/default/files/2022-10/vgrdl_r2b3_bs2021_0.xlsx. Letzter Zugriff am: 26.05.2023.

Thünen-Institut (2023): *Thünen-Landatlas, Ausgabe 16/08/2023*. URL: <https://karten.landatlas.de/>. Letzter Zugriff am: 24.08.2023.

T&E; IDDRI (2023): Transport & Environment; IDDRI. *Un leasing social avec des voitures 100% électriques, fabriquées en France et en Europe, c'est possible!* URL: <https://www.transportenvironment.org/discover/un-leasing-social-avec-des-voitures-100-electriques-fabriquees-en-france-et-en-europe-cest-possible/>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

WZB (2023): Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. *Mobilitätsreport 08, Homeoffice und digitale Mobilität als das Neue Normal – Ergebnisse von Panel-Befragungen zur Mobilität*. URL: <https://wzb.eu/download/file/36793>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Weiterführende Literatur

Publikationen zu Mobilitätsarmut

Altenburg et al. (2009): Altenburg, Sven; Gaffron, Philine; Gertz, Carsten. *Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen*. In: WISO Diskurs der Friedrich-Ebert-Stiftung (Hg.). URL: <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Bündnis sozialverträgliche Mobilität (2020): *Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können*. URL: https://www.vdk.de/deutschland/downloadglobalmime/274/B%C3%BCndnis+sozialvertr%C3%A4gliche+Mobilit%C3%A4tswende_Brosch%C3%BCre.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Caritas (2022): Deutsche Caritasverband. *Mobilitätsarmut? Muss nicht sein*. URL: <https://klima.caritas.de/mobilitaetsarmut-argumente-und-hintergruende/>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Daubitz et al. (2023): Daubitz, Stephan; Aberle, Christoph; Schwedes, Oliver; Gertz, Carsten. *Mobilität und soziale Exklusion. Alltag – Strategien – Maßnahmen*. Berlin: LIT Verlag. URL: https://tore.tuhh.de/bitstream/11420/13466/1/Daubitz_et_al_2023_Mobilitaet_und_soziale_Exklusion.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

FÖS (2023): Forum Ökologische-Soziale Marktwirtschaft. *#Mobilitätsarmut: Politikansätze für eine gerechte Verkehrswende (Teil 2/2)*. URL: https://foes.de/publikationen/2023/2023-01_FOES_Mobilitaetsarmut-Massnahmen.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Sommer et al. (2023): Sommer, Carsten; Henkel, Franziska; Fischer, Alena; Lanzendorf, Martin; Rozynek, Caroline; Engbers, Moritz; Geschwinder, Klaus; Gapski, Jörg; Dietrich, Antje-Mareike; Meier, Nicolai. *Social-2Mobility Policy Brief. Mobilitätsarmut verhindern. Wie kann soziale Teilhabe durch Mobilität im Rahmen von integrierter Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung ermöglicht werden?* Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung (34). URL: https://www.social2mobility.de/wp-content/uploads/2023/02/Social2Mobility_Policy_Brief_2023_Mobilitaetsarmut_verhindern_Endfassung.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

UBA (2020): Umweltbundesamt. *Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität*. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

VCD (2021): Verkehrsclub Deutschland. *Forderungen für eine sozial gerechte Verkehrswende*. URL: https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/Forderungspapier_soziale_Verkehrswende.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Publikationen zu Umweltgerechtigkeit

Cairns et al. (2003): Cairns, Shannon; Greig, Jessica; Wachs, Martin. *Environmental Justice & Transportation. A Citizen's Handbook*.

Böhme et al. (2015): Böhme, Christa; Preuß, Thomas; Bunzel, Arno; Reimann, Bettina; Seidel-Schulze, Antje; Landua, Detlef. *Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum. Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen*. URL: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umwelt_und_gesundheit_01_2015.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

SRU (2017): Sachverständigenrat für Umweltfragen. *Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor (Sondergutachten)*. URL: https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.pdf%3F__blob=publicationFile&v=26. Letzter Zugriff am 25.08.2023.

Publikationen zu Geschlecht und Mobilität:

Bersch; Osswald (2021): Bersch, Ann-Kathrin; Osswald, Lena. *An alle gedacht?! Frauen, Gender, Mobilität – Wie kommen wir aus der Debatte in die Umsetzung?* URL: https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP19_BerschOsswald.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Diehl; Cerny (2021): Diehl, Katja; Cerny, Philipp.
Women on the Move: Sustainable Mobility and Gender.
URL: <https://eu.boell.org/en/women-on-the-move-sustainable-mobility-and-gender>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Kläver (2021): Kläver, Anke. *Frauen, Gender, Mobilität.*
URL: <https://www.rifs-potsdam.de/de/blog/2021/06/frauen-gender-und-mobilitaet>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Publikationen von Agora Verkehrswende

Agora Verkehrswende (2021): *Wie fair sind die Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr? Soziale Verteilungseffekte der CO₂-Bepreisung sowie der Förderung der Elektromobilität.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/wie-fair-sind-die-klimaschutzmassnahmen-im-strassenverkehr/>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Agora Verkehrswende (2022): *Faire Preise im Straßenverkehr. Leitlinien für eine klimagerechte, effiziente und sozial ausgewogene Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen rund um den Pkw.* URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/faire-preise-im-strassenverkehr/>. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Agora Verkehrswende (2023): *Kosten der Mobilität. Zahlen und Fakten zu den Preisen im Straßen- und Schienenverkehr sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft und den Klimaschutz.* URL: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/user_upload/99_Faktenblatt-Mobilitaetskosten.pdf. Letzter Zugriff am: 25.08.2023.

Agora Verkehrswende ist ein Thinktank für klimaneutrale Mobilität mit Sitz in Berlin. Im Dialog mit Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft setzt sich die überparteiliche und gemeinnützige Organisation dafür ein, die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor auf null zu senken. Dafür entwickelt das Team wissenschaftlich fundierte Analysen, Strategien und Lösungsvorschläge.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin

T +49 (0)30 700 14 35-000

F +49 (0)30 700 14 35-129

www.agora-verkehrswende.de

info@agora-verkehrswende.de

