



© Scusi | Fotolia

GesellschaftsReport BW
Ausgabe 2 – 2021

Mobilität für alle – Nachhaltige Mobilität und soziale Teilhabe in Baden-Württemberg



Baden-Württemberg

STATISTISCHES LANDESAMT
FAFO FAMILIENFORSCHUNG



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR SOZIALES, GESUNDHEIT UND INTEGRATION

Mobilität für alle – Nachhaltige Mobilität und soziale Teilhabe in Baden-Württemberg

Das Wichtigste in Kürze

- Die Mobilität in Baden-Württemberg ist unter verschiedenen Personengruppen unterschiedlich hoch. Vergleicht man einzelne Gruppen mit der Gesamtgesellschaft, so wird deutlich, dass insbesondere ältere Menschen, arbeitslose Personen, alleinerziehende Personen, Menschen mit niedrigem Einkommen und auch Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen weniger mobil sind. Auch sind Frauen im Schnitt weniger mobil als Männer. Zudem sind einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger auch stärker von Mobilitätsnachteilen betroffen, zum Beispiel von einer schlechten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und von anderen ungünstigen Wohnlagen.
- Mobilitätseinschränkungen und Benachteiligungen in anderen Gesellschaftsbereichen (Arbeitsmarkt, Gesundheitsbereich, Bildungschancen und Freizeitgestaltung) verstärken sich wechselseitig. Im Umkehrschluss erleichtern Mobilitätschancen die Teilhabe an der Gesellschaft und eine soziale Teilhabe erhöht die Mobilitätsoptionen. Zum Beispiel sind berufstätige Personen mit einer höheren Wahrscheinlichkeit mobil und mobilere Personen sind mit einer höheren Wahrscheinlichkeit berufstätig. Die Ergebnisse verdeutlichen, wie wichtig es ist, sowohl vonseiten der Verkehrspolitik als auch der Sozialpolitik die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen in den Blick zu nehmen.
- Die Corona-Pandemie hat in Baden-Württemberg zu einer Verlagerung weg von dem öffentlichen Verkehr und der Kombination mehrerer Verkehrsmittel hin zum Pkw-Verkehr aber auch Rad- und Fußverkehr geführt. Insbesondere ist bei den Haushalten mit hohem Einkommen die Anzahl derer gestiegen, die vermehrt das Auto nutzen und die auch in Zukunft beabsichtigen öffentliche Verkehrsmittel zu vermeiden. Haushalte mit geringem Einkommen sind jedoch häufiger auf letztere angewiesen.
- Die reduzierte Mobilität während der Kontaktbeschränkungen hat den Flächenverbrauch durch den Pkw-Verkehr stärker sichtbar gemacht. Praxisbeispiele verdeutlichen, dass eine nachhaltige und sozial gerechtere Verkehrspolitik zu der Verbesserung der Mobilität und sozialen Teilhabe beitragen kann, sodass alle Bürgerinnen und Bürger davon profitieren. So können beispielsweise Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zum Ausbau von Geh- und Fahrradwegen die Mobilitätsoptionen verbessern, den verfügbaren öffentlichen Raum vergrößern und zu einer besseren Aufenthaltsqualität beitragen.

1. Einleitung

Menschen gehen in ihrem Alltag Aktivitäten an unterschiedlichen Orten außerhalb der eigenen Wohnung nach. Sie gehen arbeiten oder besuchen Bildungseinrichtungen und müssen zur Grundversorgung in Geschäften einkaufen. Sie verbringen ihre Freizeit in der Natur, bei kulturellen Veranstaltungen, mit ehrenamtlichem Engagement oder besuchen Familie, Freundinnen und Freunde. So machten Wege mit dem Zweck der Freizeitgestaltung, Einkauf oder sonstige Erledigungen in Baden-Württemberg 2017 knapp zwei Drittel (64 %) aller zurückgelegten Wege aus, berufliche und ausbildungsbedingte Wege knapp 30 %. Diesen Aktivitäten nachgehen zu können, wird als soziale Teilhabe an der Gesellschaft bezeichnet.

Die räumliche Mobilität ist somit die Grundvoraussetzung, um sozial teilhaben zu können. Gemeint sind damit die konkreten Ortsveränderungen von Personen sowie auch ihre Möglichkeiten für solche Ortsveränderungen, beispielsweise ihr Zugang zu Verkehrsmitteln (Giesel und Köhler 2015).¹ Ein Mangel an Mobilitätsoptionen kann Benachteiligungen in anderen gesellschaftlichen, sozialen und wirtschaftlichen Bereichen nach sich ziehen und dadurch zu sozialer Exklusion führen (Stark 2017, Daubitz 2014, Altenburg et al. 2009, Runge 2005).

Fragen der sozialen Teilhabe spielten in Verkehrspolitik sowie Verkehrsplanung lange eine eher nachgeordnete Rolle (Daubitz 2018, 2017). Der gegenwärtige Diskurs nimmt zunehmend Gerechtigkeitskonzeptionen² in den Blick, nach denen die Verkehrspolitik die gesellschaftliche Teilhabe und Selbstverwirklichung für alle Personen ermöglichen sollte. Um dies zu erreichen, wäre vor allem zu vermeiden, dass einzelne soziale Gruppen mobilitätsbedingt vom sozialen Leben ausgeschlossen werden (Daubitz 2014). So diskutierten der Minister für Soziales, Gesundheit und Integration, Manne Lucha, und der Minister für Verkehr, Winfried Hermann, am 7. Oktober 2020 im Rahmen eines Fachgesprächs gemeinsam mit Interessenvertreterinnen und Interessenvertretern, wie Personen mit Mobilitätseinschränkungen und benachteiligte Bevölkerungsgruppen von nachhaltiger Mobilität profitieren können.^{3,4}

Die Auseinandersetzung mit Mobilität und sozialer Gerechtigkeit hat durch die Corona-Pandemie zusätzlich an Bedeutung gewonnen. Die Pandemie hat dazu beigetragen, dass der Verkehr während der Kontaktbeschränkungen insgesamt zurückgegangen ist. Allerdings hat der relative Anteil am Verkehr, der zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem Auto zurückgelegt wurde, zugenommen. Insbesondere ist bei den Haushalten mit hohem Einkommen die Anzahl derer gestiegen, die ver-

1 Damit besteht ein Unterschied zwischen den Begriffen Verkehr und Mobilität. Verkehr schließt im Vergleich zum Konzept der Mobilität neben Personen auch Güter und Informationen ein. Im Vergleich zur Mobilität werden nur konkrete Ortsveränderungen berücksichtigt und nicht das Potenzial für Ortsveränderungen (Giesel & Köhler 2015).

2 Ein in diesem Zusammenhang oft zitierter Ansatz ist das Gerechtigkeitskonzept „Capability Approach“ von Martha Nussbaum (2012) und Amartya Sen (2012). Grundlage des Konzeptes ist es, dass die umfassende gesellschaftliche Teilhabe und die Ermöglichung eines „guten Lebens“ als von der Politik und Gesellschaft anzustrebendes Maß angesehen wird (Daubitz 2021).

3 Siehe https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/20210104_VM_Fachgespr%C3%A4ch_Dokumentation.pdf sowie <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/nachhaltige-mobilitaet-und-soziale-gerechtigkeit/>

4 Auch eine Studie des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales untersucht wie Klimaschutz und Sozialverträglichkeit im Verkehr erreicht werden können (Blanck et al. 2021).

mehrt das Auto nutzen und die auch in Zukunft beabsichtigen öffentliche Verkehrsmittel zu vermeiden. Haushalte mit geringen Einkommen sind jedoch auf letztere angewiesen (INFAS 2020).

Zahlreiche Kommunen in Deutschland haben während der Corona-Pandemie den Fuß- und Radverkehr erleichtert und durch verkehrsberuhigte Bereiche den öffentlichen Raum vergrößert, um Abstände zwischen Personen zu ermöglichen. Pop-Up-Radwege, die Erweiterung von Außenflächen von Restaurants und Kneipen durch Umwidmung von Parkplätzen oder temporäre Spielstraßen sind Beispiele dafür (weitere siehe AGORA Verkehrswende 2020a). Die Verbesserung des Angebots an Mobilitätsoptionen sowie die Vergrößerung des öffentlichen Raums können damit neben mehr Sicherheit im Straßenverkehr auch nachhaltige Mobilität und soziale Teilhabe fördern (Heinrich-Böll-Stiftung 2020). Insbesondere die Förderung des Fuß- und Radverkehrs kommt denen zugute, die beispielsweise aus finanziellen oder gesundheitlichen Gründen in ihrer Pkw-Nutzung eingeschränkt sind. Insofern können auch Verkehrspolitik und Verkehrsplanung einen wichtigen Beitrag zur Linderung von Armutfolgen leisten.

Mobilität und soziale Teilhabe stehen in einem wechselseitigen Zusammenhang und können sich gegenseitig verstärken oder abschwächen. Einschränkungen in den Möglichkeiten, den eigenen Mobilitätsbedürfnissen und -ansprüchen nachgehen zu können, können damit sowohl Ursache als auch Folge sozialer Exklusion sein (Huber 2016). Mit diesen beiden Blickwinkeln beschäftigt sich der vorliegende GesellschaftsReport BW. *Kapitel 2* zeigt, welche Bevölkerungsgruppen in Baden-Württemberg – auch unter den Bedingungen der Corona-Pandemie – im Vergleich zur Gesamtbevölkerung weniger mobil sind und welche Verkehrsmittel sie in ihrem Alltag verwenden. *Kapitel 3* stellt dar, wie Mobilität und soziale Teilhabe zusammenhängen. Es werden dafür aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse zusammengefasst und Daten der Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ (MID 2017) analysiert. *Kapitel 4* illustriert anhand von Praxisbeispielen, wie eine nachhaltig gestaltete Mobilität zur sozialen Teilhabe aller beitragen kann und *Kapitel 5* beleuchtet schließlich, wie die Ergebnisse des vorliegenden GesellschaftsReports BW für die Gestaltung einer sozial gerechten und nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg nutzbar gemacht werden können.

2. Mobilität vulnerabler Gruppen in Baden-Württemberg

Im Folgenden wird zunächst die Alltagsmobilität sogenannter vulnerabler Gruppen betrachtet. Die Mobilitätsliteratur definiert vulnerable Gruppen als soziale Gruppen, die aufgrund ihrer Merkmale eine höhere Wahrscheinlichkeit aufweisen von mobilitätsbedingter sozialer Exklusion betroffen zu sein (Maffi und Bossetti 2020, Stark 2017, Paez et al. 2009). Dazu werden etwa ältere Menschen, arbeitslose Personen, alleinerziehende Personen, Mitglieder großer Haushalte, Menschen mit niedrigen Einkommen, Menschen mit körperlichen oder gesundheitlichen Beeinträchtigungen, Personen mit Migrationshintergrund und auch Frauen gezählt (siehe auch Dangschat und Segert 2011, Runge 2005).⁵

5 Die Forschungsliteratur weist auch auf Mobilitätseinschränkungen von Jugendlichen hin (Runge 2005). Die Daten des MID 2017 erlauben es nur eingeschränkt, die Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu erfassen. In den folgenden Analysen der MID-Daten werden mit einer Ausnahme der separaten Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung von Kindern und Jugendlichen in Kapitel 2 nur Personen ab 16 Jahren berücksichtigt.

Die Auflistung macht deutlich, dass die Summe der vulnerablen Gruppen zwar den Großteil der baden-württembergischen Bevölkerung ausmacht, dennoch macht es Sinn, hier im Einzelnen jeweils genauere Betrachtungen anzustellen: Inwiefern unterscheiden sich diese Bevölkerungsgruppen in Baden-Württemberg jeweils in ihrer Alltagsmobilität von der Gesamtbevölkerung? Hierfür werden im Folgenden zunächst ihre konkreten Ortsveränderungen (*realisierte Mobilität*) betrachtet sowie ihr Zugang zu Verkehrsmitteln (*Potenzial für Mobilität*) (Giesel und Köhler 2015, Daubitz 2014). Mit dieser Herangehensweise werden beide Dimensionen von Mobilität betrachtet (*siehe Kapitel 1*). Eine unterdurchschnittliche realisierte Mobilität oder eine geringe Anzahl an Verkehrsmitteln impliziert nicht notwendigerweise, dass die soziale Teilhabe der betroffenen Personen beeinträchtigt ist, erhöht allerdings die Wahrscheinlichkeit dafür. Die möglichen Folgen der Mobilitätsunterschiede in der Bevölkerung für die soziale Teilhabe werden in *Kapitel 3* betrachtet.

Wie wird Mobilität gemessen?

Die konkreten Ortsveränderungen erfasst man in der Forschungsliteratur anhand mehrerer Indikatoren. Dazu gehört der Anteil an Personen, die an einem durchschnittlichen Tag mindestens einmal den Wohnsitz verlassen (**Mobilitätsquote**), die Anzahl der Bewegungen von einem Ort zu einem anderen Ort außerhalb des Wohnsitzes (**Wegeanzahl**), der an einem Tag zurückgelegten Strecke (**Tagesstrecke**) und die Anzahl an Stunden pro Tag, an denen Personen mobil sind (**Unterwegszeit**) (BMVI 2018a, Huber 2016).⁶ In Baden-Württemberg sind es vor allem die zurückgelegten Tagesstrecken, die die größten Unterschiede zwischen den Bevölkerungsgruppen ausmachen (siehe auch BMVI 2018a). Deshalb geht der GesellschaftsReport BW im Folgenden der Frage nach, inwiefern sich bestimmte vulnerable Gruppen in ihrer am Tag insgesamt zurückgelegten Strecke von der Gesamtbevölkerung unterscheiden.⁷ Der Zugang zu Verkehrsmitteln wird anhand der Anzahl der Verkehrsmittel betrachtet, die einer Person zur Verfügung stehen. Zu den hier berücksichtigten Verkehrsmitteln zählen das Auto, eine Carsharing-Mitgliedschaft, eine Zeitkarte für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)⁸ und das Fahrrad.

Wie mobil sind vulnerable Gruppen? – Betrachtung der realisierten Mobilität

Pro Tag erreicht eine Person in Baden-Württemberg im Schnitt eine Strecke von 40,1 km. Ihre Tagesstrecke liegt damit leicht über dem bundesweiten Durchschnittswert (37,5 km). Auch die vulnerablen Gruppen weisen im Bundesländervergleich in Baden-Württemberg eine leicht überdurchschnittliche Tagesstrecke auf. Arbeitslose Personen legen im Durchschnitt pro Tag 25 km zurück (*siehe Abbildung 1*). Vergleicht man die Einflussfaktoren der tatsächlichen Ortsveränderungen (realisierte Mobilität) in Baden-Württemberg, trägt eine Berufstätigkeit am meisten zu einer

6 Regelmäßige berufliche Wege werden bei der Erfassung der Mobilitätsindikatoren nicht miteinbezogen, die Wegstrecken von und zu der Arbeitsstelle hingegen schon.

7 Die Verwendung der anderen Indikatoren (Mobilitätsquote, Wegeanzahl und Unterwegszeit) der realisierten Mobilität führt weitgehend zu ähnlichen Resultaten (siehe auch Hesse und Scheiner 2011).

8 Die verwendeten MID-Daten erfassen bezüglich der Verfügbarkeit einer Zeitkarte des öffentlichen Verkehrs explizit eine Zeitkarte im ÖPNV. Der ÖPNV bezieht sich hier auf öffentliche Verkehrsmittel im Nahbereich und umfasst damit zum Beispiel Straßenbahnen, U- und S-Bahnen, Stadt- und Regionalbusse und Taxis (BMVI 2018a).

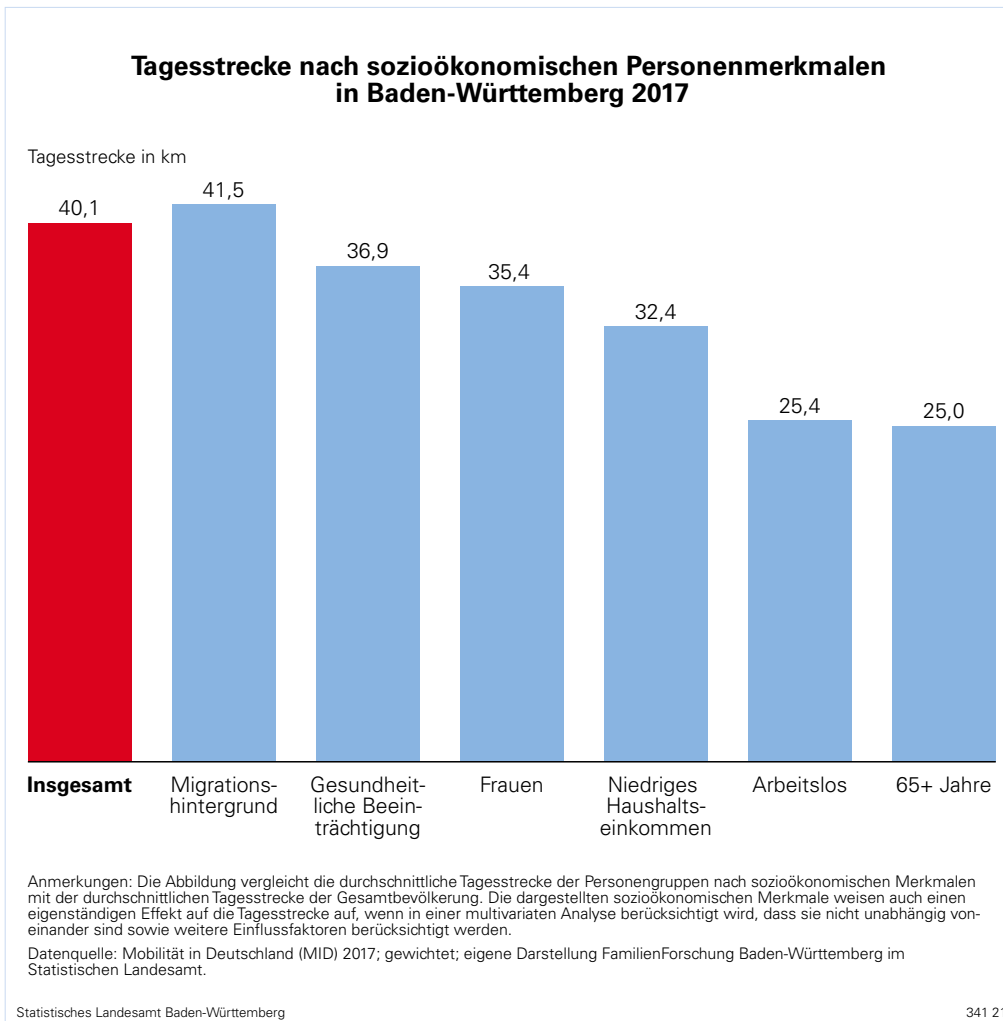


Abbildung 1:
Tagesstrecke nach
sozioökonomischen
Personenmerkmalen in
Baden-Württemberg 2017

hohen Mobilität bei. Personen mit geringen Haushaltseinkommen⁹ sind ebenfalls unterdurchschnittlich mobil (*siehe Abbildung 1*). Zudem sind mit 7 % relativ viele Personen mit niedrigem Haushaltseinkommen in einer durchschnittlichen Woche überhaupt nicht unterwegs.¹⁰ Insgesamt besteht ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen beruflicher und finanzieller Situation und realisierter Mobilität. Nach der Forschungsliteratur beeinträchtigen finanzielle Einschränkungen auch die Möglichkeiten, mobil zu sein (Daubitz 2021, 2018, Maffi und Bossetti 2020, BMVI 2018a, Hesse und Schneider 2011, Dangschat und Scheiner 2010).

Vergleicht man die Tagesstrecke der einzelnen vulnerablen Bevölkerungsgruppen mit der Gesamtbevölkerung, weisen ältere Personen die geringste Tagesstrecke (*siehe Abbildung 1*) sowie auch die geringste Wegeanzahl pro Tag auf (*siehe auch BMVI 2018a, Giesel und Köhler 2015*). Mobilitätsunterschiede zwischen älteren Menschen werden unter anderem auf gesundheitliche Beeinträchtigungen zurückgeführt (Maffi und Bossetti 2020).¹¹ In Baden-Württemberg sind zwei Fünftel der

9 Das Haushaltseinkommen wird hier anhand von fünf Kategorien – sehr niedrig bis sehr hoch – erfasst. Hierfür wurde es zunächst bedarfsgewichtet, also in Abhängigkeit zu Anzahl und Alter der Haushaltsmitglieder gesetzt. Die erste Person im Haushalt, die mindestens 14 Jahre alt ist, wurde mit 1 gewichtet und alle weiteren mit 0,5. Kinder, die jünger als 14 sind, wurden mit 0,3 gewichtet.

10 Das bedeutet, dass Personen im Wochenverlauf kein Verkehrsmittel nutzen.

11 Auch die MID-Daten bestätigen diesen Zusammenhang.

über 65-Jährigen aufgrund gesundheitlicher Beeinträchtigungen in ihrer Mobilität eingeschränkt. Unabhängig vom Alter ist bei Personen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Anteil am höchsten, der an einem durchschnittlichen Tag den Wohnsitz nicht verlässt (Mobilitätsquote). Insbesondere in ländlichen Regionen¹² kommen sie auf eine vergleichsweise geringe Strecke pro Tag.

Frauen legen im Schnitt kürzere durchschnittliche Tagesstrecken zurück als die Gesamtbevölkerung (siehe auch BMVI 2018a, Giesel und Köhler 2015, Hesse und Scheiner 2011). Alleinerziehende weisen ebenfalls eine unterdurchschnittliche Mobilität auf. Die Mobilitätsunterschiede zwischen Frauen und Männern werden unter anderem darauf zurückgeführt, dass Frauen mehr in die Hausarbeit sowie Betreuung von Kindern und älteren Familienmitgliedern involviert sind als Männer (Maffi und Bossetti 2020, Stark 2017).¹³ Damit in Übereinstimmung weisen Hausfrauen und Hausmänner eine unterdurchschnittliche Tagesstrecke (28 km) und Unterwegszeit auf.

Insgesamt sind in Baden-Württemberg insbesondere ältere Menschen, arbeitslose Personen, alleinerziehende Personen, Menschen mit niedrigen Einkommen und auch Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen weniger mobil. Auch sind Frauen im Schnitt weniger mobil als Männer.

Inwiefern unterscheiden sich vulnerable Gruppen in ihrem Zugang zu Verkehrsmitteln von der Gesamtbevölkerung? – Betrachtung des Potenzials für Mobilität

Insgesamt verfügen 27 % der Gesamtbevölkerung von Baden-Württemberg über kein oder nur über ein Verkehrsmittel. Dies entspricht ungefähr dem bundesweiten Durchschnitt (28 %). Im Vergleich zur Gesamtbevölkerung haben überdurchschnittlich viele Personen mit niedrigen Haushaltseinkommen kein oder nur ein Verkehrsmittel zur Verfügung (*siehe Abbildung 2*). Mit steigendem Haushaltseinkommen steigt die Anzahl der verfügbaren Verkehrsmittel. Im Bundesländervergleich (bundesweiter Durchschnitt: 42 %) ist der Anteil von Personen mit niedrigen Haushaltseinkommen, die kein oder nur auf ein Verkehrsmittel Zugriff haben, in Baden-Württemberg (37 %) allerdings unterdurchschnittlich. Der Zugang zu mindestens zwei Verkehrsmitteln ist keine notwendige Voraussetzung für Mobilität. Die Verfügbarkeit mehrerer Verkehrsmittel kann allerdings dazu beitragen, dass Personen ihre Mobilitätsbedürfnisse einfacher realisieren können, weil sie mehr Mobilitätsoptionen haben (BMVI 2018a, Huber 2016, Daubitz 2014).

Wenn man den Zusammenhang zwischen der finanziellen bzw. beruflichen Situation und der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln betrachtet, sind auch die Rahmenbedingungen mit in den Blick zu nehmen. Zu den Rahmenbedingungen zählen etwa die Qualität der Wohnlage, der Nahversorgung und des öffentlichen Verkehrs sowie Unterschiede zwischen Stadt und Land (Hesse und Scheiner 2011).

12 Die Klassifikation in Stadtregionen und ländlichen Regionen basiert hier auf der regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Stadtregionen beziehen sich auf Großstädte ab einer Bevölkerungsgröße von 100 000 sowie einem Einzugsbereich, das heißt der Bereich mit einer Fahrzeit des motorisierten Individualverkehrs (also motorisierten Fahrzeugen wie Autos, motorisierten Zweirädern ohne Elektrofahrräder und Lkws) in die nächste Großstadt von unter 30 Minuten oder einem Auspendleranteil in die nächste Großstadt von mindestens 25 % (BMVI 2018b). Alle anderen Städte und Gemeinden werden als ländliche Region klassifiziert.

13 Dennoch bleibt der Unterschied zwischen Männern und Frauen auch bei der Kontrolle von Hausfrauen und Hausmännern in einer gleichzeitigen (multivariaten) Analyse bestehen.

- Die Standortwahl des Wohnsitzes und die damit verbundene Erreichbarkeit sind von subjektiven Entscheidungen bzw. Lebensstilen, aber auch vom Einkommen abhängig (Hesse und Scheiner 2011). Die Qualität der Wohnlage berücksichtigt hier unter anderem die Entfernung zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie zu Dienstleistern, der Lage innerhalb der Gemeinde und die Art des Wohnhauses.¹⁴ Sie wirkt sich positiv auf die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln aus. Insbesondere bei Personen mit geringen Haushaltseinkommen oder Nicht-Berufstätigen ist die Anzahl von Verkehrsmitteln abhängig von der Qualität der Wohnlage.
- Personen mit geringen Haushaltseinkommen sowie Berufstätige verfügen über weniger Verkehrsmittel, wenn die Qualität des öffentlichen Verkehrs als positiv beurteilt wird, als wenn sie als schlecht betrachtet wird. Vermutlich ist dies darauf zurückzuführen, dass die betroffenen Personen dann seltener zusätzliche Verkehrsmittel benötigen.
- Allgemein verfügen Personen, die in Gebieten mit guter oder sehr guter Nahversorgung¹⁵ leben, über weniger Verkehrsmittel. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass sie weniger auf diese angewiesen sind, weil Angebote der Nahversorgung in kurzer Distanz erreichbar sind (BMVI 2019).

Fast die Hälfte der Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen¹⁶ hat kein oder nur ein Verkehrsmittel zur Verfügung (*siehe Abbildung 2*). Das gilt auch für 40 % der ab 65-Jährigen. Während sich Personen mit Migrationshintergrund nicht in ihrer realisierten Mobilität von der Gesamtbevölkerung unterscheiden, verfügen ebenfalls zwei Fünftel von ihnen nur über ein oder überhaupt kein Verkehrsmittel. Dieser Unterschied zwischen Personen mit und ohne Migrationshintergrund wird mit durchschnittlich geringeren Einkommen erklärt (Maffi und Bossetti 2020). Auch Sprachbarrieren sowie eine schlechte Wohnlage können zu einem geringeren Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln beitragen (Maffi und Bossetti 2020, van Egmond et al. 2020). Frauen verfügen etwas seltener über zwei oder mehr Verkehrsmittel als die Gesamtbevölkerung (*siehe Abbildung 2*).¹⁷ Personen aus Familienhaushalten allgemein sind in Baden-Württemberg relativ gut mit Verkehrsmitteln ausgestattet (*siehe auch BMVI 2018a*). Dies trifft auch auf kinderreiche Haushalte (mindestens drei Kindern) zu. Alleinerziehende sind dagegen weniger mobil sowohl hinsichtlich der realisierten Mobilität als auch hinsichtlich ihrem Zugang zu Verkehrsmitteln (*siehe auch BMVI 2015, Paez et al. 2009*).

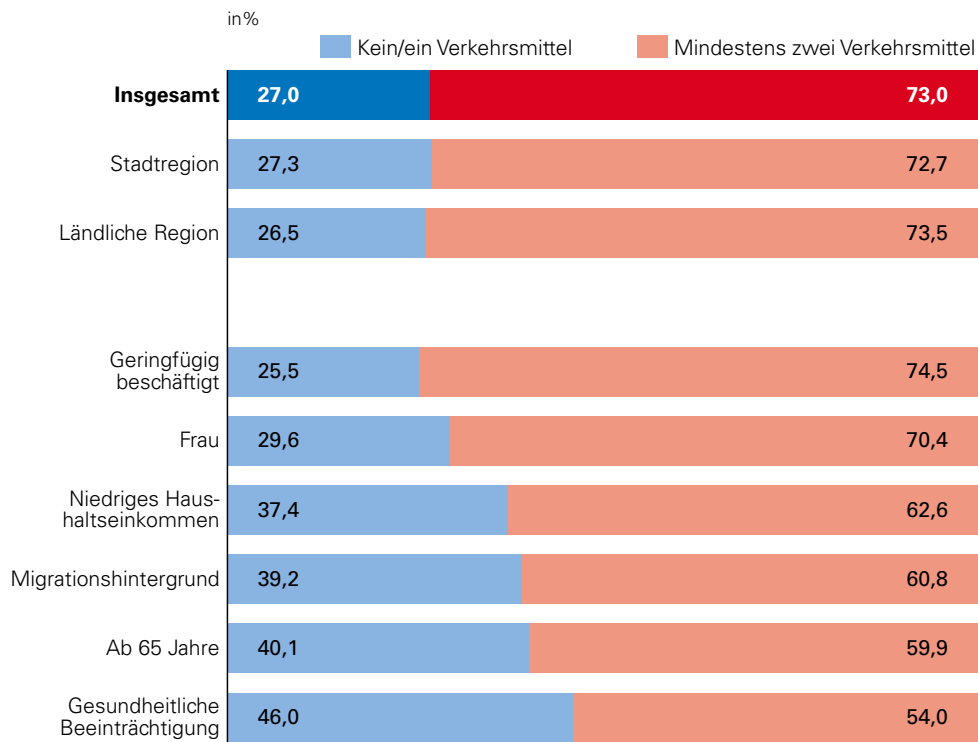
14 Die Qualität der Wohnlage klassifiziert hier die Qualität der Wohnadresse als gut (sehr gut oder gut) oder einfach (sehr einfach und einfach). Sie wird erfasst mittels eines additiven Index, der folgende Informationen zusammenfasst: Arbeitslosenquote, Bautyp (Wohngebiet, Gewerbegebiet, Mischgebiet), soziale Schicht, Blockdichte, Distanz zur nächsten ÖPNV-Haltestelle, Art des Wohnhauses, Art der Gebäudenutzung, Distanz zum nächsten Geschäftszentrum, Straßentyp, Kaufspiegel pro Quadratmeter und die Lage des Hauses innerhalb der Gemeinde (BMVI 2019).

15 Die Qualität der Nahversorgung wird erfasst anhand eines gemittelten Index, der die Entfernungen zwischen Angeboten der Nahversorgung (Supermärkten, Schulen, Ämtern usw.) und dem Wohnsitz der Befragten zusammenfasst (BMVI 2019). In den vorliegenden Analysen wird zwischen einer guten (sehr guten oder guten) und schlechten (sehr schlechten oder schlechten) Nahversorgungsqualität unterschieden.

16 9,8 % der Bevölkerung in Baden-Württemberg sind von gesundheitsbedingten Mobilitätseinschränkungen betroffen.

17 Dies trifft auch auf Hausfrauen und Hausmänner zu.

Verkehrsmittelverfügbarkeit nach sozioökonomischen Personenmerkmalen in Baden-Württemberg 2017



Anmerkungen: Als Verkehrsmittel werden hier berücksichtigt: die Verfügbarkeit eines Pkws, einer Carsharing-Mitgliedschaft, eines normalen oder Elektrofahrrads und einer ÖPNV-Zeitkarte. Stadtregionen beziehen sich auf Großstädte ab einer Bevölkerungsgröße von 100 000 sowie einem Einzugsbereich, das heißt der Bereich mit einer Fahrzeit des motorisierten Individualverkehrs (also motorisierten Fahrzeugen wie Autos, motorisierten Zweirädern ohne Elektrofahräder und Lkws) in die nächste Großstadt von unter 30 Minuten oder einem Auspendleranteil in die nächste Großstadt von mindestens 25 % (BMVI 2018b). Alle anderen Städte und Gemeinden werden als ländliche Region klassifiziert.

Datenquelle: Mobilität in Deutschland (MID) 2017; gewichtet; eigene Darstellung Familienforschung Baden-Württemberg im Statistischen Landesamt.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

342 21

Abbildung 2:
Verkehrsmittelverfügbarkeit
nach sozioökonomischen
Personenmerkmalen in
Baden-Württemberg 2017

Insgesamt zeigt sich damit, dass in Baden-Württemberg vulnerable Gruppen im Schnitt weniger mobil sind und weniger Verkehrsmittel zur Verfügung haben als die Gesamtbevölkerung. Multivariate Analysen ermöglichen es, den eigenständigen Effekt der Einflussfaktoren zu bestimmen. Sie bestätigen ebenfalls, dass die Tagesstrecke sowie die Verkehrsmittelverfügbarkeit vom Haushaltseinkommen, dem beruflichen Status, dem Geschlecht, dem Alter, dem Vorhandensein eines Migrationshintergrunds und gesundheitlichen Beeinträchtigungen abhängig ist. Die Ergebnisse unterstützen zudem den Befund bisheriger Studien, dass sich diese Effekte gegenseitig verstärken (Giesel und Köhler 2015). Die geringere Mobilität von älteren Menschen, Personen mit Migrationshintergrund sowie Frauen in ländlichen Regionen wird beispielsweise durch ein geringeres Haushaltseinkommen nochmals verstärkt.

Welche Verkehrsmittel verwenden vulnerable Gruppen in ihrer Alltagsmobilität?

Hierfür werden im Folgenden drei Gruppen unterschieden: **monomodal mobile Personen**, die innerhalb einer Woche in der Regel das Auto, das Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel¹⁸ verwenden, **multimodal mobile Personen**, die im Wochenverlauf mindestens zwei der drei Verkehrsmittel nutzen und **wenig mobile Personen**, die angeben, üblicherweise auf keines der drei Verkehrsmittel zurückzugreifen bzw. wenig mobil zu sein (*siehe auch Infobox 1*).

Sowohl bei vulnerablen Bevölkerungsgruppen wie auch bei der Gesamtbevölkerung (*siehe Abbildung 3*) variiert die Verkehrsmittelnutzung erheblich zwischen ländlichen Regionen und Stadtregionen. Auf dem Land wird deutlich häufiger nur das Auto im Alltag verwendet als in Städten. Sowohl eine Berufstätigkeit als auch ein hohes Haushaltseinkommen tragen zur Nutzung von



Welche Verkehrsmittel werden in der Alltagsmobilität in Baden-Württemberg genutzt?

In Baden-Württemberg, wie auch bundesweit, nutzt knapp die Hälfte der Bevölkerung ausschließlich das Auto als Verkehrsmittel. In ländlichen Regionen verwenden mehr Personen den Pkw als einziges Verkehrsmittel als in Stadtregionen (57 % vs. 42 %). Zudem leben in Baden-Württemberg die meisten der Personen, die über keinen Pkw im Haushalt verfügen (12 %), in den Großstädten mit mindestens 100 000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Entfernung zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sowie Qualitätsdefizite öffentlicher Verkehrsmittel führen oft dazu, dass der Pkw als einziges Verkehrsmittel genutzt wird. Wenn der öffentliche Verkehr als gut beurteilt wird, liegt der Anteil derjenigen, die nur das Auto verwenden, nur noch bei einem Drittel. Auch wenn das Auto als „das dominante Verkehrsmittel der Alltagsmobilität in Deutschland“ (BMVI 2018a) gilt, ist für ein Drittel der Bevölkerung in Baden-Württemberg die Nutzung von mindestens zwei Verkehrsmitteln (Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw) Alltag. Am häufigsten werden das Fahrrad und das Auto kombiniert. Relativ wenige fahren ausschließlich mit dem öffentlichen Verkehr (7 %) oder ausschließlich mit dem Fahrrad (5 %). Die Nutzung dieser beiden Verkehrsmittel ist allerdings in Stadtregionen deutlich ausgeprägter als in ländlichen Regionen. In städtischen Regionen verfügen zudem deutlich mehr Personen über eine ÖPNV-Zeitkarte oder eine Carsharing-Mitgliedschaft. In Stadtregionen werden mit steigender Entfernung zu Haltestellen weniger Verkehrsmittel kombiniert oder ausschließlich das Fahrrad verwendet. Fast 5 % der Bevölkerung nutzen innerhalb einer durchschnittlichen Woche keines dieser Verkehrsmittel bzw. sind wenig mobil. Die Unterschiede zwischen ländlichen und städtischen Räumen werden auf weitere Entfernungen zu Wegezielen (beispielsweise Einkaufsmöglichkeiten) auf dem Land sowie Differenzen in der Qualität der Infrastruktur zurückgeführt. Die Qualität der Nahversorgung fördert dementsprechend in städtischen Gebieten die ausschließliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, während sie in ländlichen Regionen die Fahrradnutzung und die Kombination von Verkehrsmitteln unterstützt.

¹⁸ Als öffentliche Verkehrsmittel werden hier Nahverkehrsbusse, Fern- und Reisebusse, alle Bahnen, Flugzeug und Taxi berücksichtigt (BMVI 2018).

mindestens zwei Verkehrsmitteln (Auto, öffentlicher Verkehr, Fahrrad) im Alltag bei. Personen mit niedrigen Haushaltseinkommen nutzen dagegen häufiger den öffentlichen Verkehr oder das Fahrrad¹⁹ als einziges Verkehrsmittel. Während knapp die Hälfte aller Bürgerinnen und Bürger nur das Auto in der Alltagsmobilität verwendet, sind es bei Personen mit niedrigen Einkommen deutlich weniger.²⁰ Diese Mobilitätsmuster haben auch Auswirkungen auf die Kinder im Haushalt. Der Anteil von Wegen, auf denen hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel verwendet werden, ist bei Kindern aus Haushalten mit niedrigen Haushaltseinkommen doppelt so hoch wie bei Kindern aus ökonomisch besser gestellten Haushalten. Bei älteren Kindern und Jugendlichen steigt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel unabhängig vom Haushaltseinkommen.

Im Alter nimmt die Anzahl der Personen, die ausschließlich das Auto nutzen, zu und die Anzahl derer, die mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Verkehr oder mehreren Verkehrsmitteln im Alltag unterwegs sind, sinkt. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Autonutzung bei Menschen im fortgeschrittenen Alter, die erheblich von gesundheitlichen Beeinträchtigungen betroffen sind, weniger stark steigt. Vergleichsweise wenige ältere Menschen sowie Personen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen sind in ihrem Alltag multimodal mit mehreren Verkehrsmitteln unterwegs. Bei beiden Bevölkerungsgruppen ist zudem der Anteil der wenig mobilen Personen am höchsten.

Relativ wenige Alleinerziehende nutzen ausschließlich das Auto im Alltag. Bei ihnen ist auch der Anteil derjenigen, die keinen Zugang zu einem Auto haben, größer als in Paarfamilien (BMVI 2015). Alleinerziehende sind – ebenso wie Personen aus kinderreichen Haushalten – häufiger multimodal unterwegs als die Gesamtbevölkerung.²¹ Hausfrauen und Hausmänner, sind dagegen die Bevölkerungsgruppe, die am häufigsten nur das Auto nutzt (in ländlichen Regionen häufiger als in Stadtregionen).²² Frauen sowie Personen mit Migrationshintergrund unterscheiden sich in ihrer Verkehrsmittelnutzung nur geringfügig von der Gesamtbevölkerung. Frauen in Stadtregionen und Personen mit Migrationshintergrund in ländlichen Regionen verwenden allerdings häufiger den öffentlichen Verkehr und kombinieren seltener mehrere Verkehrsmittel als Männer und Personen ohne Migrationshintergrund.

Insgesamt zeigen sich die Mobilitätsunterschiede der einzelnen vulnerablen Gruppen im Vergleich zur Gesamtbevölkerung zum Teil auch in ihrer Verkehrsmittelnutzung im Alltag. Gleichzeitig bestehen allerdings auch Unterschiede zwischen den Bevölkerungsgruppen.

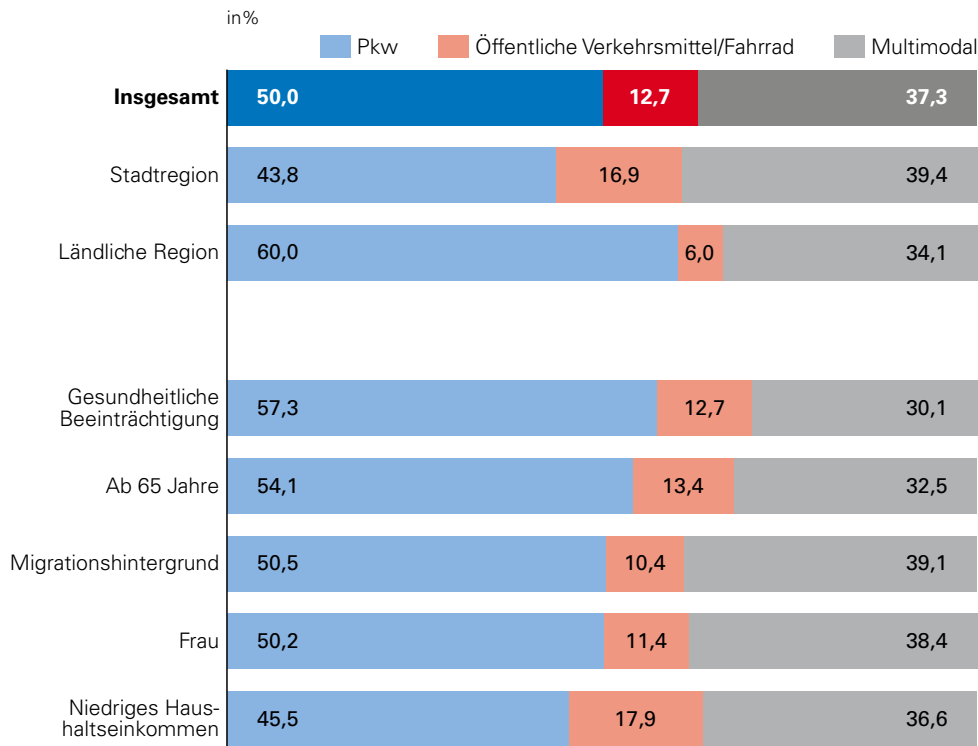
19 In Stadtregionen trägt ein höheres Haushaltseinkommen allerdings unter Kontrolle anderer Einflussvariablen zur Nutzung des Fahrrads als einziges Verkehrsmittel bei.

20 Geringfügig Beschäftigte verwenden dagegen anteilig häufiger ausschließlich das Auto als die Gesamtbevölkerung.

21 Die Aussagekraft der Zahlenwerte ist aufgrund geringer Fallzahlen eingeschränkt.

22 Unter Kontrolle anderer Faktoren verwenden auch Frauen in Stadtregionen häufiger als Männer das Auto als einziges Verkehrsmittel. Allerdings ist der Unterschied zwischen Hausfrauen und Hausmännern und anderen größer.

Verkehrsmittelnutzung nach sozioökonomischen Personenmerkmalen in Baden-Württemberg 2017



Anmerkungen: Pkw = Personen, die innerhalb einer durchschnittlichen Woche ausschließlich das Auto verwenden, Öffentliche Verkehrsmittel/Fahrrad = Personen, die innerhalb einer durchschnittlichen Woche entweder ausschließlich Nahverkehrsbusse, Fern- und Reisebusse, alle Bahnen, Flugzeug und Taxi oder nur das Fahrrad verwenden, Multimodal = Personen, die innerhalb einer durchschnittlichen Woche mit mindestens zwei Verkehrsmitteln (Pkw, öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad) unterwegs sind. Stadtregionen beziehen sich auf Großstädte ab einer Bevölkerungsgröße von 100 000 sowie einem Einzugsbereich, das heißt der Bereich mit einer Fahrzeit des motorisierten Individualverkehrs (also motorisierten Fahrzeugen wie Autos, motorisierten Zweirädern ohne Elektrofahrräder und Lkws) in die nächste Großstadt von unter 30 Minuten oder einem Auspendleranteil in die nächste Großstadt von mindestens 25 % (BMVI 2018b). Alle anderen Städte und Gemeinden werden als ländliche Region klassifiziert.

Datenquelle: Mobilität in Deutschland (MID) 2017; gewichtet; eigene Darstellung Familienforschung Baden-Württemberg im Statistischen Landesamt.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

343 21

Abbildung 3:
Verkehrsmittelnutzung
nach sozioökonomischen
Personenmerkmalen in
Baden-Württemberg 2017

Exkurs: Welche Auswirkungen hat die Corona-Pandemie auf die Alltagsmobilität von vulnerablen Bevölkerungsgruppen?

In Baden-Württemberg wurde die Tagesstrecke von Personen mit niedrigen Haushaltseinkommen durch die Kontaktbeschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie stärker eingeschränkt als die von Personen mit hohen Haushaltseinkommen (INFAS und WZB 2020, INFAS, Motiontag, WZB 2020). Zum einen ist die Zahl der Wege von Personen mit niedrigen Einkommen zur bzw. von der Arbeit nach Hause sowie dienstliche Wege deutlicher gesunken, da sie häufiger von Kurzarbeit betroffen sind (INFAS und WZB 2020). Personen mit höheren Einkommen konnten häufiger im Homeoffice arbeiten. Sie konnten die zusätzlich verfügbare Zeit für Freizeitwecke verwenden, die einen höheren Anteil ihrer Wege ausmachen (INFAS und WZB 2020). Die Einkommensgruppen unterscheiden sich dagegen auch unter Pandemie-Bedingungen nur geringfügig hinsichtlich der Unterwegszeit. Grund dafür ist, dass die höheren Einkommensgruppen trotz eines hohen Homeoffice-Anteils eine relativ hohe Unterwegszeit aufgrund ihres höheren Anteils an Freizeitwegen aufwiesen und gleichzeitig Personen mit niedrigen Einkommen während der Pandemie häufiger zur Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln pendelten (INFAS, Motiontag, WZB 2020).

Die Corona-Pandemie hat insgesamt durch eine Verlagerung von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und der Kombination von Verkehrsmitteln zur Nutzung des Autos bzw. Fahrrads geführt (DLR 2020, AGORA Verkehrswende 2020a, INFAS und WZB 2020). Während den Kontaktbeschränkungen ist auch der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege deutlich gestiegen (INFAS 2020, INFAS, Motiontag, WZB 2020). Allerdings hat vor allem der motorisierte Individualverkehr, das heißt die Nutzung motorisierter Fahrzeuge (zum Beispiel Autos, motorisierte Zweiräder ohne Elektrofahrräder und Lkws), im Verlauf der Pandemie immer mehr an Bedeutung gewonnen (INFAS, 2020, WZB 2020, BMVI 2018). Das Fahrrad wurde hauptsächlich für Freizeitaktivitäten verwendet (AGORA Verkehrswende 2020a, INFAS, Motiontag, WZB 2020). Personen mit einem (sehr) hohen Haushaltseinkommen vermieden häufiger öffentliche Verkehrsmittel und ersetzten sie häufiger durch das Auto als Personen mit einem niedrigeren Haushaltseinkommen (WZB 2020, INFAS 2020). Die Mehrheit derjenigen, die auch während der Kontaktbeschränkungen öffentliche Verkehrsmittel nutzte, verfügte nicht über ein Auto im Haushalt (INFAS, Motiontag, WZB 2020). Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs lag auch während der Lockerungen der Kontaktbeschränkungen im Sommer 2020 nicht auf dem Niveau von vor der Pandemie (DLR 2020). Die Mehrheit der Bevölkerung (in ländlichen Regionen 60 %) und derjenigen, die während der Pandemie auf das Auto umgestiegen sind, beabsichtigt auch in Zukunft nicht verstärkt öffentliche Verkehrsmittel zu verwenden (INFAS 2020). Insbesondere die höheren Einkommensgruppen sind weniger bereit, nach der Pandemie wieder auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen (INFAS 2020). Dagegen ist beispielsweise bei denjenigen, die auf das Fahrrad umgestiegen sind, die Bereitschaft relativ hoch, wieder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen (INFAS 2020).

3. Der Zusammenhang von Mobilität und sozialer Teilhabe

Ein Großteil der alltäglichen Aktivitäten findet außerhalb der eigenen Wohnung statt. Dazu gehören vor allem das Aufsuchen von Bildungs- oder Arbeitsstätten, Einkaufen, soziale Kontakte zu treffen oder die Freizeitgestaltung in der Natur, bei kulturellen Veranstaltungen oder dem ehrenamtlichen Engagement. Um diesen Aktivitäten nachgehen zu können und am sozialen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben teilhaben zu können, ist es erforderlich, mobil zu sein. Haben Personen eingeschränkte Möglichkeiten, ihren Mobilitätsansprüchen und -bedürfnissen nachzugehen oder nehmen subjektiv Mobilitätseinschränkungen wahr²³, kann das Benachteiligungen in anderen gesellschaftlichen Bereichen nach sich ziehen und zu sozialer Exklusion führen (*siehe Infobox 2*). In diesem Fall spricht man von Mobilitätsarmut (Stark 2017, Daubitz 2014, Altenburg et al. 2009, Runge 2005).

Mobilitätseinschränkungen und soziale Exklusion stehen in einem wechselseitigen Zusammenhang und können sich daher gegenseitig verstärken oder abschwächen. Eingeschränkte Mobilitätsoptionen können somit sowohl als Ursache als auch als Folge sozialer Exklusion betrachtet werden (Huber 2016). Im Umkehrschluss erleichtern Mobilitätschancen die soziale Teilhabe an der Gesellschaft und eine Teilhabe an der Gesellschaft erhöht die Mobilitätsoptionen.

23 Die eigene Wahrnehmung, welche Orte man potenziell erreichen (unter Erreichbarkeit wird im Allgemeinen die Möglichkeit/Leichtigkeit verstanden, im Raum verteilte Aktivitätsstandorte zur gewünschten Zeit, am gewünschten Ort, mit dem gewünschten Verkehrsmittel aufsuchen zu können) kann, ist dabei ausschlaggebend und weniger, ob man sie auch wirklich aufsucht (Stark 2017, Daubitz 2014, Altenburg et al. 2009, Runge 2005).



Soziale Exklusion

Soziale Exklusion beschreibt den Ausschluss aus verschiedenen Bereichen der Gesellschaft. Der Ausschluss aus einem Bereich kann dabei den Ausschluss aus und negative Folgen in weiteren Bereichen nach sich ziehen. Soziale Exklusion ist relational und relativ und bezieht sich damit immer auf Teilhabestandards der jeweiligen Gesellschaft. In der Literatur wird in der Regel unterschieden zwischen verschiedenen Dimensionen, in denen Ausgrenzung stattfinden kann: ökonomische Dimension (Einkommen; Zugang zum Arbeitsmarkt; Bildung), soziale Dimension (soziale Kontakte; soziale Aktivitäten), kulturelle Dimension (Diskriminierung; Zugang zu Medien, Kunst, Kultur), politische Dimension (Rechte; Mitwirkungsmöglichkeiten; Ausschluss von sozialstaatlichen Institutionen), gesundheitliche Dimension (Rozynek et al. 2020, Huber 2016, Schwanen et al. 2015, Runge 2005). Soziale Exklusion ist nicht gleichzusetzen mit Armut. Armut kann eine Ursache für soziale Exklusion sein. Weitere Ursachen sind beispielsweise gesundheitliche Beeinträchtigungen, Sprach- und Informationsdefizite oder Mobilitätseinschränkungen. Soziale Exklusion kann zu einer verminderten Lebensqualität führen (Huber 2016).

Mobilität als Voraussetzung für die Teilnahme am Arbeitsmarkt

Inwiefern eine geringe Mobilität die soziale Teilhabe beeinträchtigt, hängt von individuellen Merkmalen und der angestrebten Aktivität ab. Studien in verschiedenen europäischen Ländern²⁴ zeigen allerdings bestimmte Muster: Eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten können die Suche nach einem Arbeitsplatz oder die Aufnahme einer neuen und besser bezahlten Arbeit erschweren, wenn es in der Nähe keine entsprechenden Arbeitsstellen gibt. Können die Betroffenen ein potenzielles Pendeln finanziell oder zeitlich nicht leisten, dann sind sie unter Umständen gezwungen Arbeitsstellen anzunehmen, die nicht ihrem Qualifikationsniveau entsprechen und haben weniger Chancen, ihre Lebensgrundlage zu verbessern. Ein ausreichendes Einkommen wiederum ist ein zentraler Einflussfaktor auf die soziale Teilhabe. Da gerade Personen mit einem niedrigeren Einkommen im Schnitt weniger mobil sind und weniger Verkehrsmittel zur Verfügung haben, kann sich ihre Situation dadurch weiter verfestigen (Rozynek et al. 2020, Runge 2005, Kenyon et al. 2002).

Auch die MID-Daten geben für Baden-Württemberg Hinweise für diesen Zusammenhang zwischen Mobilität und der ökonomischen Dimension sozialer Teilhabe. Personen, die ein Auto oder eine ÖPNV-Zeitkarte besitzen, sind im Schnitt seltener arbeitslos und gehen seltener einer prekären

24 Hier vor allem im angelsächsischen und nordamerikanischen Raum, siehe unter anderem Lucas 2019, 2012; Stanley et al. 2011; Kenyon et al. 2002.

ren²⁵ Beschäftigung nach (*siehe Tabelle 1 Anhang*²⁶). Das durchschnittliche Haushaltseinkommen mobiler Personen ist höher als das nicht mobiler²⁷ Personen. Bei diesen Ergebnissen handelt es sich um wechselseitige Zusammenhänge.

Mobilität beeinflusst Bildungschancen, Freizeitgestaltung und Gesundheitsversorgung

Auch Bildungs- und Weiterbildungschancen haben einen Einfluss auf die soziale Teilhabe und können durch eingeschränkte Mobilitätsmöglichkeiten gefährdet sein. So sind beispielsweise in dünn besiedelten Gebieten weiterführende Schulen oft schwer und nur mit langen Schulwegen zu erreichen, was eine Folge für die Bildungsentscheidungen von Eltern und Kindern haben kann. Dies trifft insbesondere für Familien, in denen kein Auto zur Verfügung steht zu. Zudem können weitere Entfernungen dazu führen, dass man sich gegen den Besuch einer Musik- oder Kunstschule oder einer Weiterbildung entscheidet (Runge 2005, Kenyon et al. 2002). Das gleiche gilt für Theater-, Kino- oder Museumsbesuche. Das kann dazu führen, dass sich eine geringe soziale Teilhabe durch Mobilitätsarmut weiter verfestigt.

Auch für ältere oder gesundheitlich beeinträchtigte Personen kann das Ziel lebenslangen Lernens oder die freie Wahl der Freizeitgestaltung dadurch beschränkt sein. Für diese Personengruppen entscheidet die Mobilität auch darüber, welche Art der Gesundheitsvorsorge oder Behandlung erreichbar ist. Spezielle Behandlungszentren, die weiter entfernt sind, sind unter Umständen nicht erreichbar, was im schlimmsten Fall einen Einfluss auf die Lebensdauer haben kann (Rozynek et al. 2020, Runge 2005). Diese Problematik trifft aufgrund des demografischen Wandels zunehmend auf mehr Personen zu (Schlag und Beckmann 2013).

Die Möglichkeit, soziale Beziehungen zu pflegen und zu erhalten sowie Personen außerhalb eines bestimmten Kreises kennenzulernen und nicht sozial segregiert zu leben, wird ebenfalls unter soziale Teilhabe gefasst. Soziale Netzwerke sind neben dem zwischenmenschlichen Aspekt und ihrer Wirkung auf die Lebensqualität auch als Informationsquellen für den Zugang zum Arbeits- oder Wohnungsmarkt bedeutsam (Granovetter 1973). Auch in diesem Fall ist Mobilität maßgeblich, um Personen besuchen oder gemeinsamen Aktivitäten außerhalb der eigenen Wohnung nachgehen zu können (Rozynek et al. 2020, Kenyon et al. 2002). Eine eingeschränkte Mobilität kann außerdem gerade benachteiligte Bevölkerungsgruppen hemmen, sich für die eigenen Belange und die der anderen politisch und ehrenamtlich zu engagieren.²⁸

Die Daten der MID-Studie erlauben es, die Zwecke einzelner Wege der Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs hinsichtlich der verschiedenen Dimensionen sozialer Teilhabe differen-

25 Geringfügige Beschäftigung, Teilzeit oder Nebenbeschäftigung.

26 Bei den hier durchgeführten Analysen handelt es sich um multivariate logistische Regressionen (*siehe Tabelle 1 im Anhang*), die die Wahrscheinlichkeit eines statistischen Zusammenhangs prüfen. Sie können allerdings nicht die Ursache-Wirkungs-Richtung des Zusammenhangs, also die Kausalität, prüfen. Die Analysen zeigen daher nur, dass es einen Zusammenhang zwischen Mobilität und der ökonomischen Dimension sozialer Teilhabe gibt. Wie beschrieben wird theoretisch aber ein wechselseitiger Zusammenhang angenommen. Dargestellt sind nur statistisch signifikante Ergebnisse.

27 Gemessen durch „am Stichtag mobil“.

28 Siehe auch GesellschaftsReport BW 2/2019 „Politische und gesellschaftliche Teilhabe von Armutsgefährdeten“.

ziert darzustellen (*siehe Tabelle 1 Anhang*). Je mobiler²⁹ eine Person ist, desto höher ist auch die Wahrscheinlichkeit, dass sie an einem durchschnittlichen Wochentag mindestens eine Aktivität in den Bereichen „Kultur“, „soziale Kontakte“, „Sport“ oder „politische Aktivität“ getätigt hat.^{30,31} Auch die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln wie beispielsweise eines Autos und der Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte wirken sich positiv darauf aus. Ebenso erhöht die Qualität öffentlicher Verkehrsmittel die Wahrscheinlichkeit sozialer Teilhabe, wohingegen die Wahrscheinlichkeit geringer ist, je weiter der nächste Bahnhof entfernt ist. Strukturelle Rahmenbedingungen bestimmen den Zusammenhang zwischen Mobilitätsdefiziten und der Gefahr der sozialen Exklusion maßgeblich mit. Ändern sich beispielsweise die Verkehrskosten, wird das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel verringert oder ausgedehnt oder wird ein Geschäft oder Kindergarten eröffnet oder geschlossen, so verändern sich Erreichbarkeiten und die soziale Teilhabe kann zu- bzw. abnehmen (BMVBS 2012).

Die Folgen einer hohen gesellschaftlichen Mobilität

Für den generellen Zusammenhang zwischen Mobilität und sozialer Teilhabe ist feststellbar: Je mobiler eine Gesellschaft ist, desto eher tritt mobilitätsbedingte Exklusion auf. Gesellschaftliche Erwartungen und Erfordernisse, eine bestimmte Distanz in einer bestimmten Zeit zu bewältigen, führen zu sogenannten Mobilitätswängen (Stark 2017, Huber 2016, Schwanen et al. 2015). Deshalb ist nicht selten von „forced car ownership“ die Rede, dem Druck, aufgrund fehlender Mobilitätsalternativen ein Auto besitzen zu müssen (Daubitz 2014). Bei ökonomisch schlechter gestellten Personen kann dies dazu führen, dass sie an anderer Stelle sparen müssen, um sich ein Auto leisten zu können. Personen, die beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen kein Auto fahren können, sind damit vermehrt auf private oder organisierte Fahrdienste angewiesen.

Zusätzlich zu mobilitätsbedingten ungleichen sozialen Teilhabechancen sind einzelne Bevölkerungsgruppen auch stärker von den negativen Folgen einer hohen gesellschaftlichen Mobilität betroffen als andere. Gerade ökonomisch schlechter gestellte Personen wohnen aufgrund geringerer Mieten häufiger in Wohngebieten, die größerer Luftverschmutzung, stärkerem Verkehrslärm und weniger Verkehrssicherheit ausgesetzt sind. Sie haben weniger direkten Zugang zu Grün- und Erholungsflächen. Ein überdurchschnittlich erhöhtes Risiko an umweltbezogenen Krankheiten zu erkranken ist die Folge (Bolte et al. 2018, Huber 2016, Schwanen et al. 2015).

29 „Mobil zu sein“ wurde gemessen durch die Tagesstrecke und die Unterwegszeit.

30 Kultur wird erfasst anhand von Wegen zu kulturellen Einrichtungen oder Veranstaltungen sowie Weiterbildungen. Soziale Kontakte beziehen sich hier auf Wege, um Freundinnen und Freunde oder Familie zu treffen sowie Restaurant-, Bar- und Discobesuche. Sport wird erhoben anhand der Wege zu sportlicher Betätigung alleine oder in Gruppen. Politische Aktivitäten werden erhoben anhand von Wegen mit dem Zweck einer politischen Aktivität oder eines Ehrenamtes.

31 Bei den hier durchgeführten Analysen handelt es sich um multivariate logistische Regressionen (*siehe Tabelle 1 im Anhang*).

4. Wie nachhaltige Mobilität soziale Teilhabe fördern kann

In der Verkehrsentwicklung spielte der Aspekt der sozialen Teilhabe in den letzten Jahrzehnten eine untergeordnete Rolle. Die Verkehrsplanung orientierte sich eher an bestehenden Bedarfen und an der mobilen Mehrheit (Daubitz 2018, 2017). In Deutschland lag der Fokus dabei meist auf dem Pkw-Verkehr. Seit einiger Zeit beruft man sich aber auf Gerechtigkeitskonzeptionen³², nach denen die Verkehrsplanung und Politik gefordert sind, die gesellschaftliche Teilhabe und Selbstverwirklichung für alle Personen zu gewährleisten. Ein Weg, wie das gelingen kann, ist die gemeinsame Betrachtung von sozialer Teilhabe und nachhaltiger Mobilität.

Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Unter nachhaltiger Mobilität versteht man im Allgemeinen, die gesellschaftlich notwendige Mobilität aller Bevölkerungsgruppen und Güter dauerhaft umwelt- und klimaverträglich, ressourcenschonend und sozial gerecht zu gestalten (Lexikon der Nachhaltigkeit 2021, MVI 2015). Ein Ansatz³³, wie nachhaltige Mobilität zur Förderung der sozialen Teilhabe gerade von Bevölkerungsgruppen mit weniger Mobilitätsmöglichkeiten und der Erhöhung der Lebensqualität aller beitragen kann, ist auf kommunaler und regionaler Ebene die integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Diese bezieht sich auf die aufeinander abgestimmte Planung von Wohngebieten und Verkehr (Agora Verkehrswende 2020a, Holz-Rau und Scheiner 2020, Daubitz 2018, Altenburg et al. 2009). Um die Erreichbarkeit von Orten des alltäglichen Lebens und der sozialen Teilhabe möglichst Pkw-unabhängig zu machen und Verkehrswegelängen zu reduzieren, ist die „Stadt der kurzen Wege“ die maßgebliche Orientierung (Dangschat und Segert 2011). Dies bedeutet zum einen, dass Innenstädte wieder mehr zu Wohnquartieren umgestaltet werden, indem bezahlbarer³⁴ Wohnraum gefördert und der Pkw-Verkehr reduziert, verlangsamt oder ganz verboten wird. Zum anderen können auch neue Wohnviertel entsprechend geplant und angelegt werden (siehe Praxisbeispiel Seestadt Aspern). Generell sollte die Nutzungsmischung in Wohngebieten stärker fokussiert werden. Wenn Kultur- und Freizeitangebote, der Einzelhandel sowie Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen in die direkte Wohnumgebung integriert werden, sind weitere und (kosten-)aufwendige Wege nicht zwingend notwendig (Holz-Rau und Scheiner 2020, Altenburg et al. 2009). Dies würde Erreichbarkeiten verbessern und mobilitätsarmen Personen mehr soziale Teilhabe ermöglichen. Gleichzeitig könnte dadurch umweltschädlicher Verkehr reduziert werden.

Umverteilung der Flächennutzung

Da sich die öffentliche Flächengestaltung jahrzehntelang am Pkw-Verkehr und der Suburbanisierung³⁵ des Wohnens ausgerichtet hat, ist der Großteil des öffentlichen Raumes für den fahrenden

32 Siehe Einleitung.

33 Die hier vorgestellten Ansätze und Maßnahmen sind nur ein Auszug aus dem komplexen Feld der nachhaltigen Mobilität und beziehen sich vor allem auf den städtischen Raum. Eine umfassendere Übersicht auch mit den Punkten ländlicher Raum und überregionale Mobilität siehe unter anderem Holz-Rau und Scheiner 2020, Agora 2020a, Umweltbundesamt 2020, Heinrich-Böll-Stiftung 2020, BUND 2015, MVI 2015.

34 Der Aspekt des bezahlbaren Wohnraums und auch geförderter Wohnformen sind in diesem Zusammenhang besonders zu beachten, da nachhaltige Umstrukturierungen die Gefahr der Gentrifizierung mit sich bringen. Siehe bspw. Orestad/Kopenhagen (Cucca 2017).

35 Abwanderung der städtischen Bevölkerung und Funktionen in das städtische Umland oder darüber hinaus.

und ruhenden Pkw-Verkehr vorgesehen. Die öffentliche Fläche kommt somit nur dessen Nutzerinnen und Nutzern zugute (Daubitz 2021, März et al. 2020). Um die Flächen gerechter zu verteilen und mehr Personen zu animieren, das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen, könnte man Straßen und Parkraum verkehrsberuhigt umgestalten und zugänglich machen. Zudem könnte man die freigewordenen Flächen über Möblierung als Aufenthaltsbereich attraktiver machen. Auf diese Weise erhöht sich auch die Verkehrssicherheit. Eine barrierefreie Gestaltung dieser Flächen nutzt dabei allen und erleichtert es gesundheitlich beeinträchtigten und älteren Personen genauso wie Eltern mit Kinderwagen mobil zu sein.

Gerade die Beschränkung der Zahl von Innenstadteinfahrten sowie des Parkraums und die Erhöhung von Parkkosten dürfte auch zur Folge haben, dass Personen seltener das Auto nutzen und die allgemeine Abhängigkeit vom Auto reduziert wird (Agora Verkehrswende 2020a, März et al. 2020). Dies gelingt allerdings nur, wenn auch die Alternativen zum Pkw-Verkehr gefördert werden, wie beispielsweise Carsharing-Angebote, Bürgerbusse, „walking busses“ für Schulwege, die Förderung von Fahrgemeinschaften oder der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel. Die sinnvolle Vernetzung der einzelnen Fortbewegungsmöglichkeiten des Umweltverbundes³⁶ wäre ebenfalls ein wichtiger Aspekt (Agora Verkehrswende 2020b, Altenburg et al. 2009). Weitere Anreize, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen und damit gleichzeitig beispielsweise Bevölkerungsgruppen mit geringerem Einkommen die Mobilität zu erleichtern, sind die Subventionierung des öffentlichen Verkehrs durch Sozialtickets, fahrscheinfreie Tarifangebote, Jobtickets oder „Schnupperangebote“ für Neubürgerinnen und Neubürger (Daubitz 2018, Altenburg et al. 2009). Auch hier ist ein barrierefreier Ausbau ausschlaggebend, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für alle zu ermöglichen.

Einbindung der Bürgerinnen und Bürger

Wichtig ist zudem, dass Maßnahmen auf kommunaler Ebene nicht nur umgesetzt, sondern auch kommuniziert werden. Bürgerinnen und Bürger sollten die Möglichkeit haben, sich an verschiedenen Stellen, wie beispielsweise Schule, Arbeitsplatz oder Jobcenter über einfachere oder kostengünstigere Mobilitätsalternativen für ihre täglichen Wege zu informieren (Daubitz 2017). Auch partizipative Verfahren bei der Verkehrs- und Siedlungsplanung anzuwenden und Bürgerinnen und Bürger an Entscheidungsprozessen direkt teilhaben zu lassen, kann mobilitätsbedingte Benachteiligungen abbauen (März et al. 2020, Daubitz 2018). Die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkten Mobilitätsoptionen direkt zu erfassen und in Planungen zu integrieren ist besonders wichtig, da es nicht ausreicht, den Ist-Zustand zu betrachten, der beispielsweise durch die großen Verkehrsumfragen dargestellt wird. Nicht getätigte, aber gewünschte Wege können auf diese Weise nicht erfasst werden, genauso wenig wie der Unterschied zwischen freiwilliger und erzwungener Mobilität (Huber 2016, Runge 2005). Dafür bedarf es des direkten Dialoges.^{37,38}

36 Zum Umweltverbund zählen der ÖPNV, Fahrrad fahren und zu Fuß gehen, sowie Carsharing-Angebote.

37 Siehe dazu auch Daubitz 2021, Rozynek et al. 2020, Huber 2016.

38 Ein Beispiel, wie solch eine direkte Beteiligung aussehen kann, ist das europäische Projekt HiReach, an dem sich neben weiteren europäischen Regionen auch die Landkreise Esslingen und Göppingen von 2017 bis 2020 beteiligten. Ziel des Projektes ist es, innovative Lösungen zur Bewältigung von Mobilitätsarmut zu finden. Weiteres siehe <https://hireach-project.eu/content/germany>.

Einen Einblick, wie die verschiedenen Ansätze umgesetzt werden können, gibt im Folgenden ein Praxisbeispiel aus Wien.

Praxisbeispiel Seestadt Aspern (Wien)

Ein exemplarisches Projekt der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist der neue Wiener Stadtteil Seestadt Aspern³⁹, der seit 2015 besiedelt wird. Bis 2028 soll auf einer Fläche von 240 Hektar in mehreren Etappen ein multifunktionaler Stadtteil entstehen, in dem rund 20 000 Personen in verschiedenen Wohnformen leben können. Außerdem sollen rund 20 000 Arbeitsplätze entstehen. Ziel soll es sein, einen Stadtteil zu entwickeln, in dem „das ganze Leben Platz hat“. Dafür wurden beispielsweise zentral organisierte Einkaufsstrassen angelegt, durch die ein vielfältiges Angebot an Geschäften, Gastronomie und Kleingewerbe gewährleistet ist. Dazu kommen mehrere Parks, Sportanlagen und Stadtgärten, die zusammen rund 50 % der Grundfläche ausmachen, sowie (Weiter-)Bildungseinrichtungen, kulturelle Stätten und Gesundheitsangebote. Durch die Ermöglichung der gesellschaftlichen Teilhabe in all ihren Facetten durch kurze Wege wird eine nachhaltige Mobilität mit 40 % Radfahren und Gehen, 40 % ÖPNV und 20 % motorisiertem Verkehr angestrebt. Sammelgaragen ermöglichen viel Fläche für Fußgängerzonen und gut ausgebaute Radwege. Leihstationen für Fahrräder, Elektrofahrräder und Lastenfahrräder sowie diverse Abstellmöglichkeiten sollen zur Nutzung des Fahrrades motivieren. Kostenlose Einkaufstrolleys und extra auf Kinder abgestimmte Wege rund um Kindergärten und Schulen sollen die Entscheidung, zu Fuß zu gehen, fördern. Für weitere Wege wurden U-Bahnlinien ausgebaut, Umsteigeknotenpunkte eingerichtet sowie mehrere Buslinien und Carsharing-Angebote eingeführt. Partizipative Angebote sowie Informationsstellen sollen gewährleisten, dass Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner erfüllt werden können. Bezahlbarer Wohnraum und eine soziale Durchmischung sollen unter anderem durch sozial geförderte Wohnformen erreicht werden, die rund zwei Drittel der Wohnungen ausmachen. Erste Untersuchungen⁴⁰ zeigen, dass die bisherige Bevölkerung des Stadtteils sozial durchaus gemischt ist, allerdings mit Überrepräsentation der jungen bildungsnahe Mittelschicht. Der Anteil des motorisierten Verkehrs lag zu Jahresbeginn 2021 bei 28 %.

Auch in kleineren Dimensionen kann man etwas bewirken, wie Beispiele aus Baden-Württemberg zeigen. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung einzelner Straßen sind beispielsweise flächenhafte und abschnittsweise Tempolimits, Anzeigen der aktuellen Geschwindigkeit als Feedback für Pkw- und Lkw-Fahrerinnen und -Fahrer, die verstärkte Kontrolle der Einhaltung von Tempolimits sowie sogenannte „Shared Spaces“. Bei Letzteren handelt es sich um Mischverkehrsflächen, die von den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern unabhängig von ihrem Verkehrsmittel gleichberechtigt genutzt werden können. Ein städtisches und ein ländliches Praxisbeispiel zeigen, dass solche Maßnahmen zeitnah, relativ kostengünstig und effektiv umsetzbar sind.

39 <https://www.aspern-seestadt.at/>; Wien 3420 aspern Development AG (2021).

40 Reinprecht et al. 2019, 2015. <https://www.wohnbauforschung.at/index.php?id=457>; <https://www.boell.de/de/2021/02/22/die-seestadt-aspern-aus-gruener-sicht>.

Praxisbeispiele in Baden-Württemberg – Stuttgart und Rudersberg

In der Stuttgarter Innenstadt⁴¹ wurde in einzelnen Straßen (beispielsweise Tübinger Straße, Dorotheen-Viertel, Lautenschlagerstraße) ein Tempolimit eingeführt, Gehwege abgesenkt und die Parkmöglichkeiten reduziert. Für ehemalige größere Parkflächen wurden innovative Nutzungskonzepte mithilfe der Bürgerinnen und Bürger entwickelt und durch zahlreiche Sitzgelegenheiten Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen. Somit entstand durch Umwidmung von Flächen mehr Raum fürs Flanieren, zum Spielen und Verweilen. Ganze Quartiere haben erheblich an Attraktivität gewonnen. Dies gilt gleichermaßen für den Einzelhandel, für die Gastronomie wie für die Anwohnerinnen und Anwohner. Seit einiger Zeit gibt es in Stuttgart auch die Wanderbaum-Allee, das Projekt einer bürgerschaftlich getragenen Initiative, bei dem mobile Bäume mit Sitzgelegenheiten temporär in verschiedenen Stadtteilen auf den Straßen aufgestellt werden. 2020 wurden so rund 250 m² öffentlicher Raum zeitweise zurückgewonnen.⁴²

In Rudersberg, einer ländlich geprägten Kleinstadt im Rems-Murr-Kreis, wurde ein Tempolimit auf der Ortsdurchfahrt⁴³ eingeführt sowie bauliche Maßnahmen durchgeführt. Gehwege wurden verbreitert und abgesenkt, Pflastersteine für Gehwege und Straßen verwendet sowie Straßen durch Straßenleuchten optisch verengt. Die baulichen Veränderungen sollten dazu beitragen, dass Fuß- und Gehwege als eine durchgehende Fläche wahrgenommen werden, sodass sie zu einer Entschleunigung und Nutzung als „Shared Space“ beitragen. Darüber hinaus wurde anhand von Noppensteinen ein Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderungen ermöglicht. Eine E-Ladesäule am Rathaus erlaubt das kostenlose Aufladen von Elektroautos. Das Tempolimit minimierte die Anzahl der Unfälle deutlich. Die Straßenleuchten haben dazu geführt, dass die Lkw-Fahrer automatisch ihre Geschwindigkeit reduzieren. Das generelle Verkehrsaufkommen verringerte sich um ein Drittel und der Lkw-Anteil um die Hälfte. Zudem haben sich die Möglichkeiten der sozialen Teilhabe verbessert. Die höhere Attraktivität des öffentlichen Raums hat zur Eröffnung neuer Einzelhandelsgeschäfte und Restaurants sowie zur Sanierung von Gebäuden geführt. Schließlich konnten durch die Vermeidung des Baus einer Umgehungsstraße auch deren negative Konsequenzen auf die Umwelt verhindert werden.

Ob und wie Maßnahmen aus dem Bereich der integrierten Stadt- und Verkehrsentwicklung einen Einfluss auf die soziale Teilhabe und hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes haben, lässt sich allerdings erst mit einiger Zeitverzögerung feststellen, da es sich um tiefgreifende Umstrukturierungen handelt. Die Politik tendiert im Kontext nachhaltiger Mobilität oftmals dazu, Steuerungsinstrumente einzuführen, deren Erfolge schneller sichtbar sind und die damit auch einfacher Anklang in der Bevölkerung finden (Altenburg et al. 2009). Dies birgt allerdings die Gefahr, dass das bestehende Mobilitätsverhalten und damit bestehende Ungleichheiten eher konserviert werden und zusätzliche Nachteile entstehen (siehe Infobox 3). Entscheidend wird letztendlich eine sinnvolle Mischung aus verschiedenen Maßnahmen sein.

41 Weiteres siehe Umweltbundesamt (2020).

42 <http://www.wanderbaumallee-stuttgart.de/>

43 <https://ortsdurchfahrt-rudersberg.de>



Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr und soziale Gerechtigkeit

Zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzplanes der Bundesregierung ist es notwendig, die Emissionen im Personenverkehr deutlich zu senken (Schelewsky et al. 2020). Auch wenn ihre Pro-Kopf CO₂-Emissionen gesunken sind, verursachen Haushalte mit hohen Haushaltseinkommen im Verkehr weiterhin mehr als doppelt so viel CO₂-Emissionen pro Tag als Personen mit niedrigen Haushaltseinkommen (Schelewsky et al. 2020). Aktuelle Studien (zum Beispiel AGORA Verkehrswende 2021, Blanck et al. 2020) zeigen, dass die höheren Einkommensgruppen gleichzeitig am meisten unmittelbar von Förderprogrammen und anderen Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr profitieren. Dazu gehören insbesondere Fördermaßnahmen zum Antriebswechsel, wie Kaufprämien für Elektrofahrzeuge, die Entfernungspauschale sowie steuerliche Entlastungen der Nutzung von elektrischen Dienstwagen (AGORA Verkehrswende 2021, Blanck et al. 2020). Zudem tragen die Dienstwagenbesteuerung und Entfernungspauschale in ihrer bisherigen Form zu mehr Emissionen bei (Blanck et al. 2020). Die Einnahmen aus dem CO₂-Preis für Benzin, Diesel, Heizöl und Erdgas werden hauptsächlich zur Stabilisierung der Erneuerbaren-Energien-Umlage verwendet (AGORA Verkehrswende 2021). Davon profitieren zwar Haushalte mit niedrigen Einkommen mehr als Haushalte mit mittleren oder hohen Einkommen (AGORA Verkehrswende 2021). Da die Haushalte mit hohen Einkommen allerdings in den nächsten Jahren schneller auf einen Elektro-Pkw sowie Wärmeenergie umsteigen können, werden sie in Zukunft auch stärker von den sinkenden Strompreisen profitieren (AGORA Verkehrswende 2021). Expertinnen und Experten empfehlen daher, dass die Einkünfte aus der CO₂-Besteuerung dafür verwendet werden sollten, einkommensschwache Haushalte finanziell dabei zu unterstützen, auf einen Elektro-Pkw umzusteigen. Ihnen könnte beispielsweise auch durch den Ersatz der Entfernungspauschale durch ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld (abhängig von der Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel) sowie einkommensunabhängige Klimaprämien für Elektro-Pkws geholfen werden (AGORA Verkehrswende 2021, Schelewsky et al. 2020).

5. Schlussbetrachtung

Die Ergebnisse des vorliegenden GesellschaftsReport BW zeigen, dass in Baden-Württemberg insbesondere ältere Menschen, arbeitslose Personen, alleinerziehende Personen, Menschen mit niedrigen Einkommen und auch Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen weniger mobil sind. Auch sind Frauen im Schnitt weniger mobil als Männer. Berufstätige Personen sind mit einer höheren Wahrscheinlichkeit mobil und mobilere Personen sind mit einer höheren Wahrscheinlichkeit berufstätig. Zudem sind einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger stärker von Mobilitätsnachteilen betroffen, zum Beispiel von einer schlechten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und von ungünstigen Wohnlagen.

Gleichzeitig können Mobilitätseinschränkungen die Teilhabe am sozialen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben beeinträchtigen und die Gefahr der sozialen Exklusion erhöhen. So kann beispielsweise die Verbesserung der Mobilität die Teilhabe von geringverdienenden und arbeits-

losen Personen am Arbeitsmarkt verbessern. Die Reduktion von Hindernissen in der Mobilität ermöglicht Personen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen sowie älteren Menschen die Teilhabe an der Gesellschaft. Mobilität und soziale Teilhabe sind damit wechselseitig voneinander abhängig.⁴⁴ Die Ergebnisse verdeutlichen damit, wie wichtig es ist, sowohl vonseiten der Verkehrspolitik als auch der Sozialpolitik die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen in den Blick zu nehmen.

Der Klimaschutz erfordert eine erhebliche Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor (Schelewsky et al. 2020). Während allerdings einkommensschwache Personen im Alltag weniger Verkehrsaufkommen verursachen und häufiger den öffentlichen Verkehr verwenden als Personen mit höheren Einkommensgruppen (siehe auch Hesse und Scheiner 2011), profitieren insbesondere Personen mit hohem Einkommen von heutigen Förderprogrammen und Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr (AGORA Verkehrswende 2021, Blanck et al. 2020).

Die Corona-Pandemie hat in Baden-Württemberg zudem zu einer Verlagerung weg von dem öffentlichen Verkehr und der Kombination mehrerer Verkehrsmittel hin zum Pkw-Verkehr und insbesondere bei Personen mit höherem Einkommen zu einer „weiteren Verfestigung von Routinen der Autonutzung“ (DLR 2020) geführt. Das könnte, wenn hier nicht gegengesteuert wird, langfristig zu Problemen für den öffentlichen Verkehr führen (INFAS 2020), auf den aber gerade einkommensschwache und sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen angewiesen sind. Eine Verschlechterung des Angebots und der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel würde für Personen, die auf diese Fortbewegungsmittel angewiesen sind, nicht nur eine Beeinträchtigung ihrer Mobilitätsmöglichkeiten und ihrem Zugang zu sozialer Teilhabe bedeuten, sie müssten sich darüber hinaus in anderen Bereichen (zum Beispiel Freizeitaktivitäten) stärker einschränken (Stark 2017).

Die reduzierte Mobilität während der Kontaktbeschränkungen hat allerdings auch den Flächenverbrauch durch den Pkw-Verkehr stärker sichtbar gemacht und die öffentliche Aufmerksamkeit auf Kommunen und Städte gelenkt, die verstärkt nachhaltige Mobilität gefördert sowie zur Verkehrsberuhigung beigetragen und den Pkw-Verkehr eingeschränkt haben (AGORA Verkehrswende 2020a). Auf diese Weise konnten sie mehr Raum für Geh- und Fahrradwege und Gastgewerbe schaffen sowie damit die Aufenthaltsqualität verbessern. Diese Kommunen zeigen, dass eine nachhaltige und sozial gerechtere Verkehrspolitik zum Klimaschutz sowie der Verbesserung der Mobilität und sozialen Teilhabe beitragen kann, sodass alle Bürgerinnen und Bürger davon profitieren. Die Herausforderung für die Politik besteht darin, auch unter Bedingung geringerer Haushaltsmittel die Mobilität für alle zu sichern und nachhaltige Mobilität mit Blick auf den Klimaschutz attraktiver zu machen (AGORA Verkehrswende 2020a). Die Praxisbeispiele verdeutlichen in dieser Hinsicht, dass auch weniger kostenintensive Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zu nachhaltiger Mobilität und sozialer Teilhabe beitragen können (Heinrich-Böll-Stiftung 2020). Die Auseinandersetzung mit den bisherigen Erfahrungen in Deutschland und im Ausland (Cucca 2017) unterstreichen zudem, dass die Auswirkungen von verkehrspolitischen Entscheidungen auf sozial benachteiligte Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden müssen. So sollte insbesondere sichergestellt werden, dass

44 Auf Basis der verfügbaren Daten kann keine Aussage getroffen werden, in welche Richtung der Zusammenhang stärker ist.

die Aufwertung und bessere Verkehrsanbindung von Stadtteilen nicht zu einer Verdrängung und damit weiteren Verschlechterung der Mobilität von sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen führt (Hesse und Scheiner 2011).

Das Land Baden-Württemberg unterstützt Stadt- und Landkreise, Kommunen sowie Zusammenschlüsse von Kommunen bereits in der Entwicklung von Fachkonzepten nachhaltiger Mobilität, hierzu gehören unter anderem Fuß- und Radverkehrskonzepte und Klimamobilitätspläne, die infrastrukturelle und kommunikative Maßnahmen umfassen. Auch der Personalausbau im Bereich nachhaltige Mobilität in Stadt- und Landkreisen sowie Städten und Verwaltungsgemeinschaften wird vom Land mitfinanziert. Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots unterstützt das Land Baden-Württemberg unter anderen die Anschaffung von Linienbussen und lokal organisierter und ehrenamtlich getragener Bürgerbusse sowie den Einsatz von Elektro- und Hybridbussen. Kommunen werden über das Landes-Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (LGVFG) auch im Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur unterstützt.

Seit 2020 gewährt das Land über das LGVFG auch eine Förderung für den Umbau zur lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitte, also unter anderem Maßnahmen zur Flächenumverteilung vom fließenden und ruhenden KfZ-Verkehr zur Stärkung der Lebens- und Aufenthaltsqualität, die allen Nutzerinnen und Nutzern des öffentlichen Straßenraumes zugute kommt.

Das Modellprojekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ wurde im Rahmen des ressortübergreifenden Impulsprogramms für den gesellschaftlichen Zusammenhalt der Landesregierung konzipiert. Die Federführung liegt beim Ministerium für Verkehr. Beteiligt sind das Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz sowie das Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration. 20 Modellkommunen werden in dem Projekt vom Land dabei unterstützt, lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten zu planen. Deren Kernfunktion als sozialer, kultureller, öffentlich und vielfältig nutzbarer Raum soll dadurch gestärkt werden, sodass Ortsmitten wieder zum Aufenthalt und zum Austausch der Menschen anregen und somit soziale Teilhabe ermöglichen. Das Ziel der Schaffung lebendiger und verkehrsberuhigter Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten ist auch im Koalitionsvertrag der grün-schwarzen Landesregierung verankert, bis 2030 strebt das Ministerium für Verkehr die Umsetzung von 500 solcher Ortsmitten an.

Zudem arbeitet das Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration derzeit an der Errichtung des Landeskompetenzzentrums Barrierefreiheit (LZ-BARR). Ziel des LZ-BARR ist es, die Umsetzung der unterschiedlichen Aspekte der Barrierefreiheit in Baden-Württemberg weiter voranzubringen und hierbei vor allem Behörden, Kommunen sowie Planerinnen und Planer beratend zu unterstützen. Die Tätigkeitsschwerpunkte werden sich insbesondere auf Beratungen in den Bereichen Bauen, Öffentlicher Personennahverkehr, Informationstechnik, Information und Kommunikation (Leichte/einfache Sprache, Deutsche Gebärdensprache, Untertitelung, Audiodeskription) und Nutzung assistiver Technologien konzentrieren. Die Eröffnung ist für das Frühjahr/Sommer 2022 geplant.

Dieser GesellschaftsReport BW hat aufgezeigt, dass eine gerechte Ausgestaltung der Mobilitätswende bewusst in den Blick genommen werden sollte. Hieran lohnt es sich seitens der Sozial- und

der Verkehrspolitik auf kommunaler Ebenen wie auch landes- und bundesweit gemeinsam weiter zu arbeiten. Dann kann eine nachhaltige Mobilität zugleich die Chancen für soziale Teilhabe in Baden-Württemberg deutlich verbessern.

6. Literatur

AGORA Verkehrswende (2020a): Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität. Berlin.

AGORA Verkehrswende (2020b): Baustellen der Mobilitätswende. Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was da für die Verkehrspolitik bedeutet. Berlin.

AGORA Verkehrswende (2021): Wie fair sind die Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr. Soziale Verteilungseffekte der CO₂-Bepreisung sowie Förderung der Elektromobilität. Faktenblatt. Berlin.

Ahrend, Christina; Oliver Schwedes; Stephan Daubitz; Uwe Böhme und Melanie Herget (2013): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper 2013, 1.

Altenburg, Sven; Philine Gaffron und Carsten Gertz (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn.

Blanck, Ruth; Konstantin Kreye und Wiebke Zimmer (2020): Impulse für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit in der Verkehrspolitik. Öko-Institut e.V. Berlin.

Blanck, Ruth; Konstantin Kreye und Öko-Institut e.V. (2020): Verteilungswirkungen ausgewählter klimapolitischer Maßnahmen im Bereich Mobilität. Öko-Institut e.V. Berlin.

Bolte, Gabriele; Christiane Bunge; Claudia Hornberg und Heike Köckler (2018): Umweltgerechtigkeit als Ansatz zur Verringerung sozialer Ungleichheiten bei Umwelt und Gesundheit. Bundesgesundheitsblatt 61, S. 674–683.

BUND (2015): Nachhaltig mobil im ländlichen Raum. Vorbildliche Beispiele aus ganz Deutschland. BUND Landesverband Stuttgart. Stuttgart.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2019): Mobilität in Deutschland – MID. Nutzerhandbuch. Dokumentation Raumvariablen. Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, durchgeführt von infas in Kooperation mit DLR, IVT und infas 360. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)/ Nobis, Claudia und Tobias Kuhnimhof (2018a): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn und Berlin.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2018b): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Arbeitspapier. Version V1.1.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2015): Familienmobilität im Alltag. Herausforderungen und Handlungsempfehlungen. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) (2012): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. BMVBS-Online-Publikation Nr. 27/2012.

Cucca, Roberta (2017): The social impact of green urban renewal in two European Capital Cities: Copenhagen and Vienna in comparison. Colorado State University.

Dangschat, Jens S. und Astrid Segert (2011): Nachhaltige Alltagsmobilität – soziale Ungleichheiten und Milieus. Österreichische Zeitschrift für Soziologie 36, 2, S. 55–73.

Daubitz, Stephan (2014): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In: Schwedes, Oliver; Weert Canzler und Andreas Knie (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer VS, S. 433–449.

Daubitz, Stephan (2017): Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement. In: Wilde, Mathias; Matthias Ganther; Cordula Neiberger und Joachim Scheiner (Hrsg.): Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie. Ökologische und soziale Perspektiven. Wiesbaden: Springer VS, S. 53–64.

Daubitz, Stephan (2018): Mobilität und Exklusion. Die soziale Frage in der Verkehrspolitik. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: Springer VS, S. 209–224.

Daubitz, Stephan (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik. In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer VS, S. 77–104.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (2020): Dritte DLR-Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität? <https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dritte-dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>

Giesel, Flemming und Katja Köhler (2015): Mobilität armutsgefährdeter älterer Menschen in deutschen Großstädten. Europa Regional 21. 2013, 3, S. 94–106.

Granovetter, Mark S. (1973): The strength of weak ties. American Journal of Sociology 78, 6, S. 1360–1380.

Heinrich-Böll-Stiftung (2020): Praxis kommunale Verkehrswende. Ein Leitfaden. Berlin: Heinrich-Böll-Stiftung Ökologie Band 47.

Heinrichs, Dirk und Julia Jarass (2020): Alltagsmobilität in Städten gesund gestalten: wie Stadtplanung Fuß- und Radverkehr fördern kann. Bundesgesundheitsblatt 63, S. 945–952.

Hesse, Markus und Joachim Scheiner (2010): Mobilität, Erreichbarkeit und gesellschaftliche Teilhabe: die Rolle von strukturellen Rahmenbedingungen und subjektiven Präferenzen. Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung 79, 2, S. 94–112.

Holz-Rau, Christian und Joachim Scheiner (2020): Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels – Schlussfolgerungen für Politik, Planungspraxis und Forschung. In: Reutter, Ulrike, Christian Holz-Rau, Janna Albrecht und Martina Hülz (Hrsg.): Wechselwirkungen von Mobilität und Raumentwicklung im Kontext gesellschaftlichen Wandels. Hannover: Verlag der ARL, S. 380–408.

Huber, Kerstin (2016): Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen bei sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Verkehrsökologische Schriftenreihe 1/2016. TU Dresden Lehrstuhl für Verkehrsökologie.

INFAS (2020): Mobilitätsreport Baden-Württemberg 02. Krise als Dauerzustand? Mobilität in Baden-Württemberg vor dem zweiten Lockdown „light“. Bonn.

INFAS und WZB (2020): Mobilitätsreport Baden-Württemberg 01. Mehr zu Fuß und auf dem Fahrrad? Wie sich die Mobilität während der Corona-Pandemie ändert. Ausgabe 13.08.2020. Bonn.

INFAS; Motiontag und WZB (2020): Mobilitätsreport 02. Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzenden Mobilitätstracking bis Ende Juni, Ausgabe 30.07.2020. Bonn, Berlin mit Förderung des MBF.

Kenyon, Susan; Glenn Lyons und Jackie Rafferty (2002): Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. Journal of Transport Geography 10 (2002), S. 201–219.

Lexikon der Nachhaltigkeit (2021): Nachhaltige Mobilität. Online unter: https://www.nachhaltigkeit.info/artikel/nachhaltige_mobilitaet_1774.htm

Lucas, Karen (2012): Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy 20 (2012), S. 105–113.

Lucas, Karen (2019): A new evolution for transport-related social exclusion research? Journal of Transport Geography 81 (2019) 102529.

März, Steven, Ralf Schüle, Carina Koop und Lena-Katharina Peter (2020): Lebenswerte Straße in resilienten urbanen Quartieren. Wuppertal Report Nr. 17, Wuppertal: Institut für Klima, Umwelt, Energie.

Maffi, Silvia und Simone Bossetti (2020): Preface. In: Kuttler, Tobias und Massimo Moraglio (Hrsg.): Re-Thinking Mobility Poverty. Understanding User's Geographies, Backgrounds and Aptitudes. London & New York: Routledge.

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden- Württemberg (MVI) (2015): Nachhaltige Mobilität – Für Alle. Strategie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur.

Nussbaum, Martha C. (2012): Gerechtigkeit oder das gute Leben. Frankfurt a.M.: Suhrkamp.

Páez, Antonio; Ruben G. Mercado; Steven Farber; Catherine Morency und Matthew Roorda (2009): Mobility and Social Exclusion in Canadian Communities. An Empirical Investigation of Opportunity Access and Deprivation from the Perspective of Vulnerable Groups. Final Report. Quebec: Human Resources and Social Development Canada Publications Centre.

Reinprecht, Christoph; Cornelia Dlabaja; Christoph Stoik; Johannes Kellner und Katharina Kirsch-Soriano da Silva (2015): Forschungsbericht der Studie Besiedlungsmonitoring Seestadt Aspern.

Reinprecht, Christoph; Cornelia Dlabaja; Lena Coufal; Irina Kachapova; Honja Hama, Christoph Stoik; Magdalena Habringer; Tanja Gerlich und Katharina Kirsch-Soriano da Silva (2019): Endbericht der Studie Besiedlungsmonitoring Seestadt Aspern II.

Rozynek, Caroline; Stefanie Schwerdtfeger und Martin Lanzendorf (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23.

Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. IVP-Schriften 6. Berlin: Technische Universität Berlin: Institut für Land- und Seeverkehr.

Scheiner, Joachim (2019): Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte. Raumforschung und Raumordnung 77, 5, S. 441–456.

Schelewsky, Marc; Robert Follmer und Christian Dickmann (infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) (2020): CO2-Fußabdrücke im Alltagsverkehr. Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Schlag, Bernhard und Klaus J. Beckmann (2013): Mobilität und demografische Entwicklung. Eugen-Otto-Butz-Stiftung.

Schwanen, Tim; Karen Lucas; Nihan Akyelken; Diego Cisternas Solsona; Juan-Antonio Carrasco und Tijs Neutens (2015): Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. Transportation Research Part A. Policy and Planning 74, S. 123–135.

Sen, Amartya (2012): Die Idee der Gerechtigkeit. München: Deutscher Taschenbuchverlag.

Stanley, John; David A. Hensher; Janet Stanley; Graham Currie; William H. Greene und Dianne Vella-Brodrick (2011): Social Exclusion and the Value of Mobility. *Journal of Transport Economics and Policy* 45, 2, S. 197–222.

Stark, Kerstin (2017): Mobilitätsarmut in der sozialwissenschaftlichen Debatte. In: Großmann, Katrin, André Schaffrin und Christian Smigiel (Hrsg.): *Energie und soziale Ungleichheit. Zur gesellschaftlichen Dimensionen der Energiewende in Deutschland und Europa*. Wiesbaden: Springer VS, S. 79–100.

Stark, Kerstin (2020): *Zu Entstehung von Mobilitätsbenachteiligung und ihrer Vermeidung im Kontext ökologischer Nachhaltigkeit. Entwicklung und Anwendung eines Konstellationsansatzes zur differenzierten Betrachtung sozialer und ökologischer Anforderungen an Mobilität*. Kassel: Kassel University Press.

Umweltbundesamt (2020): *Quartiersmobilität gestalten. Verkehrsbelastungen reduzieren und Flächen gewinnen*. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

Van Egmond, Patrick; Tobias Kuttler und Joanne Wirtz (2020): *Migrants, ethnic minorities and mobility poverty*. In: Kuttler, Tobias und Massimo Moraglio (Hrsg.): *Re-Thinking Mobility Poverty. Understanding User's Geographies, Backgrounds and Aptitudes*. London & New York: Routledge.

Wien 3420 aspern Development AG (2021): *Mobilitätsinfo aspern Seestadt*. Wien 3420AG.

WZB (2020): *Mobilitätsreport 03. Ergebnisse aus Beobachtungen per repräsentativer Befragung und ergänzendem Mobilitätstracking bis Ende Oktober*. Ausgabe 15.12.2020. Bonn, Berlin, mit Förderung des BMBF.

7. Anhang

Statistische Zusammenhänge zwischen Mobilitätsindikatoren und sozialer Teilhabe (logistische Regressionen)				
	Modell 1	Modell 2	Modell 3	Modell 4
	AV: Berufstätigkeit	AV: prekäre Beschäftigung	AV: Arbeitslosigkeit	AV: soziale Teilhabe
Am Stichtag mobil	0,60***	- 0,25**	0,12	/
Unterwegszeit (min)	0,01***	- 0,01**	0,01	0,01***
Tagesstrecke (km)	0,01***	- 0,01**	- 0,00	0,01***
Autoverfügbarkeit (Referenz: nie)	/	/	/	/
Auto verfügbar: jederzeit	0,94***	- 0,35**	- 1,61***	0,39***
Auto verfügbar: manchmal	0,64***	- 0,01	- 1,14***	0,56***
ÖPNV Zeitkarte	1,00***	- 0,02	- 0,41*	0,11*
ÖPNV Qualität gut	/	/	/	0,13**
Entfernung zum BHF (Referenz: unter 1 km)	/	/	/	/
1 km bis unter 5 km zum BHF	/	/	/	- 0,12**
Mehr als 5 km zum BHF	/	/	/	- 0,35***

Anmerkungen: multivariate logistische Regressionen. Für jede der zentralen unabhängigen Variablen (am Stichtag mobil; Unterwegszeit (ohne rein berufliche Wege); Tagesstrecke (ohne rein berufliche Wege); Autoverfügbarkeit; ÖPNV Abo; ÖPNV Qualität (gut/schlecht nach infas360-Index); Entfernung zum Bahnhof) wurde je ein einzelnes Modell mit KV berechnet. Kontrollvariablen (KV): Alter; Geschlecht; Migrationshintergrund; Bildung; ökonomischer Status; Ländliche/städtische Region; Wochentage (nur M4). M1-M3: ohne Rentnerinnen und Rentner, Schülerinnen und Schüler und Studentinnen und Studenten. M2: Prekäre Beschäftigung = geringfügige Beschäftigung, Teilzeit oder Nebenbeschäftigung. M4: soziale Teilhabe = am Stichtag mindestens einen Weg mit dem Zweck Kultur (Weg zu kulturellen Einrichtungen oder Veranstaltungen sowie Weiterbildungen); soziale Kontakte (Wege, um Freundinnen und Freunde und Familie zu treffen sowie Restaurant- Bar- und Discobesuche); Sport (Wege zu sportlicher Betätigung) oder politische Aktivität (Weg mit dem Zweck einer politischen Aktivität oder eines Ehrenamtes). Signifikanzniveau: *** $p < 0,001$, ** $p < 0,01$, * $p < 0,05$. BHF = Bahnhof; AV: abhängige Variable. Auf die Darstellung der jeweiligen Modellgüte wurde im Sinne der Übersichtlichkeit verzichtet. Diese können auf Anfrage eingesehen werden.

Datenquelle: Mobilität in Deutschland (MID) 2017; gewichtet; eigene Darstellung Familienforschung Baden-Württemberg im Statistischen Landesamt.

Lesebeispiel M4: Die Wahrscheinlichkeit am Stichtag einen Weg mit dem Zweck der sozialen Teilhabe getätigt zu haben, ist für Personen, die ein Auto manchmal oder jederzeit zur Verfügung haben signifikant höher als für Personen, die nie ein Auto zur Verfügung haben.

Tabelle 1:
Statistische Zusammenhänge zwischen Mobilitätsindikatoren und sozialer Teilhabe (logistische Regressionen)

Impressum

Der GesellschaftsReport BW wird herausgegeben vom
Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration
Baden-Württemberg
Else-Josenhans-Straße 6
70173 Stuttgart

Tel.: 0711 123-0
Internet: www.msi-bw.de

Autorinnen

FaFo FamilienForschung Baden-Württemberg
Dr. Stephanie Saleth, Dr. Romy Escher und Gabrina Mätzke
Böblinger Str. 68
70199 Stuttgart

Tel.: 0711 641-2033
Internet: www.faf0-bw.de

Redaktion

Regina Koch-Richter

Layout

Andrea Mohr

Copyright-Hinweise

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2021

Fotonachweis Titelbild

Scusi / Fotolia

Verteilerhinweis

Diese Informationsschrift wird von der Landesregierung in Baden-Württemberg im Rahmen ihrer verfassungsmäßigen Verpflichtung zur Unterrichtung der Öffentlichkeit herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von deren Kandidatinnen und Kandidaten oder Helferinnen und Helfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für alle Wahlen.

Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel.

Untersagt ist auch die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die vorliegende Druckschrift nicht so verwendet werden, dass dies als Parteinahme des Herausgebers zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Diese Beschränkungen gelten unabhängig vom Vertriebsweg, also unabhängig davon, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Informationsschrift dem Empfänger zugegangen ist.

Erlaubt ist es jedoch den Parteien, diese Informationsschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu verwenden.