



Gesellschaft
nachhaltig
entwickeln

Begrenzte Wege, begrenzte Teilhabe? Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen in Baden-Württemberg

GesellschaftsReport Baden-Württemberg

Ausgabe 1 – 2026



Baden-Württemberg
Statistisches Landesamt

FaFo
FamilienForschung



Baden-Württemberg
Ministerium für Soziales,
Gesundheit und Integration

Begrenzte Wege, begrenzte Teilhabe?

Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen in Baden-Württemberg

Das Wichtigste in Kürze

- **Für die gesellschaftliche Teilhabe ist Mobilität eine zentrale Voraussetzung.** Sie ermöglicht den Zugang zur Erwerbstätigkeit, Bildung, Kultur und zu sozialen Kontakten. Können diese Wege nicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, sind damit häufig Kosten verbunden, die für Menschen mit geringem Einkommen zu einer Herausforderung werden können.
- **Personen mit geringem Einkommen haben weniger Verkehrsmittel zur Verfügung.** So haben rund 33 % der Personen kein Fahrrad und 19,2 % der Personen haben nie ein Auto zur Verfügung. 11,0 % der Personen mit niedrigem Einkommen leben in einem Haushalt, in dem weder ein Auto, ein Fahrrad noch eine Carsharing-Mitgliedschaft vorhanden sind. Bei weiteren Wegen sind sie daher oftmals auf ein gutes ÖPNV-Angebot angewiesen. Personen mit niedrigem ökonomischem Status haben mit 43,2 % häufiger ein ÖPNV-Abonnement als Personen mit hohem ökonomischem Status mit 30,0 %.
- **Die Unterschiede in der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln wirken sich auf die Nutzung von Verkehrsmitteln aus.** Rund 40 % der Personen mit geringem Einkommen geben an, nie oder fast nie mit dem Fahrrad zu fahren. Personen mit geringem Einkommen nutzen zudem seltener das Auto als Menschen mit höherem Einkommen. Sie gehen häufiger zu Fuß und nutzen häufiger den ÖPNV als Menschen mit höherem Einkommen.
- **Hohe Mobilitätskosten führen zu individuellen Abwägungsprozessen, welche Wege finanziell leistbar sind.** In Baden-Württemberg verzichten 47,2 % der Menschen mit geringem Einkommen auf Wege und damit auch auf Aktivitäten. 31,3 % verzichten aus finanziellen Gründen auf Wege, etwa jede fünfte Person, weil die Ziele mit den ihnen verfügbaren Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind und jeweils rund 10 %, weil es keine attraktiven Freizeitangebote gibt oder sie auf Unterstützung angewiesen sind.
- **Mobilitätsarmut ist bei Menschen mit geringem Einkommen besonders ausgeprägt** und schränkt die soziale, ökonomische und politische Teilhabe ein. Dies kann Einsamkeit und soziale Exklusion zur Folge haben.
- Der GesellschaftsReport zeigt auf, wie eine Reduzierung der Mobilitätsarmut von Menschen mit geringem Einkommen erreicht werden kann. Ansätze, die den Zugang zum ÖPNV erleichtern, die Fahrradmobilität stärken und die Fußwegsicherheit verbessern, können zugleich die gesellschaftliche Teilhabe und das Wohlbefinden stärken.

1. Einleitung

Mobilität ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe. Um beispielsweise die Arbeitsstätte, Bildungsinstitutionen, kulturelle oder politische Angebote aufsuchen sowie Bekannte und Familie treffen zu können, müssen Wege außerhalb des eigenen Haushalts zurückgelegt werden. Mit der Bewältigung dieser alltäglichen Wege sind häufig Aufwand und finanzielle Ausgaben verbunden. Insbesondere weitere Strecken werden vor dem Hintergrund steigender Kosten im individuellen und öffentlichen Verkehr für Menschen mit geringem Einkommen schnell zur Herausforderung. So kann beispielsweise der finanzielle Aufwand, der für die Fahrt zur Arztpraxis oder zu Freizeitaktivitäten notwendig ist, zu einem erheblichen Hindernis werden (Hille und Gather 2022). Die mit Mobilität verbundenen Kosten können schlussendlich dazu führen, dass Menschen abwägen müssen, welche Wege sie in ihrem Alltag finanzieren können und welche Wege aufgrund von zu hohen Kosten vermieden werden müssen. Neben finanziellen Belastungen können außerdem eine geringe Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten und damit einhergehend ein erhöhter Zeitaufwand die Mobilität im Alltag erschweren (Stark et al. 2023).

Das heißt: „Der Zugang zum Verkehrssystem bestimmt nicht nur darüber, wo ich einkaufe oder wohin ich zum Wochenendausflug fahre, sondern auch darüber, wie beispielsweise mein Zugang zum Gesundheitssystem, zum Bildungssystem oder zum Sozialsystem ist“ (Hille und Gather 2022, S. 42). Ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, Auto oder ÖPNV – die Möglichkeit, auf verschiedene Weise mobil zu sein, kann die persönliche Entwicklung und den Lebensverlauf bestimmen. Ist Mobilität nur eingeschränkt möglich, kann dies zu sozialer Exklusion führen (Hille und Gather 2022).

Ein begrenzter Zugang zu Mobilität ist nicht nur ein individuelles Problem im Alltag der Menschen, sondern stellt auch eine gesellschaftliche Herausforderung dar. In diesem GesellschaftsReport wird deshalb für Baden-Württemberg untersucht, inwiefern sich die Mobilität differenziert nach ökonomischen Status unterscheidet. Die Ergebnisse der Analysen und zusätzliche Praxisbeispiele aus Baden-Württemberg zeigen mögliche Ansatzpunkte zur Verbesserung der gesellschaftlichen Teilhabe durch Mobilität.

2. Mobilitätsarmut und ökonomischer Status

Mobilitätsarmut bezeichnet eine Situation, in der Menschen aufgrund eingeschränkter Mobilitätsoptionen alltägliche Aktivitäten nur unzureichend oder mit viel Mobilitätsaufwand erledigen können. Dabei handelt es sich um ein komplexes Zusammenspiel verschiedener Dimensionen (Stark et al. 2023, European Commission 2024):

- Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten,
- Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten, Zielorten und Aktivitätszielen,
- Erschwinglichkeit von Mobilitätsoptionen

Anhand dieser drei Dimensionen von Mobilitätsarmut wird im GesellschaftsReport die Alltagsmobilität von Menschen mit geringem Einkommen untersucht. Die Dimensionen zeigen auf, in welchen Bereichen es aufgrund von nicht vorhandenen Mobilitätsoptionen zur „Aktivitätsarmut“ oder „Chancenarmut“ kommt. Auch wenn sich Mobilitätsarmut nicht auf Einkommensarmut reduzieren lässt, hat die finanzielle Situation starke Auswirkungen auf die Mobilität und in Folge auf die Teilhabe der Menschen (Sommer et al. 2024).

Die Datengrundlage für die Untersuchungen bildet die Studie Mobilität in Deutschland (MiD)^{1,2}. Der ökonomische Status wird verwendet, um die Einkommensverteilung innerhalb der Bevölkerung abzubilden (*siehe Infobox: Ökonomischer Status*). Dieser ist in den MiD-Daten in fünf Kategorien von sehr niedrig bis sehr hoch untergliedert. Die Ergebnisse werden nachfolgend differenziert nach niedrigem (sehr niedrigem und niedrigem) ökonomischen Status und höherem ökonomischen Status (mittel, hoch und sehr hoch) dargestellt.

Info-Box

Ökonomischer Status

Der ökonomische Status wird unter Berücksichtigung des Nettoäquivalenzeinkommens ermittelt. Das Nettoäquivalenzeinkommen setzt sich aus dem Haushaltsnettoeinkommen und der gewichteten Haushaltsgröße zusammen. Die Haushaltsgröße wird gewichtet, um das Einkommen von verschiedenen Haushaltstypen vergleichbar zu machen. Dafür wird die Anzahl und das Alter der Personen in die Berechnung miteinbezogen.¹ Dieser Gewichtung liegt die Annahme zugrunde, dass größere Haushalte durch gemeinsames Wirtschaften (zum Beispiel durch das gemeinsame Nutzen von Strom und Haushaltsgegenständen) Geld einsparen. Nach dieser Form der Berechnung gelten in den MiD-Daten 2023 Ein-Personen-Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von bis zu 2.000 Euro als Personen mit niedrigem ökonomischem Status. Eine Familie mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern unter 14 Jahren hat bis zu einem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen von unter 4.000 Euro einen niedrigen ökonomischen Status (infas, DLR, IVT und infas 360 (2025b)).

¹ Die erste erwachsene Person eines Haushalts erhält das Gewicht 1. Alle weiteren Haushaltsmitglieder, die 14 Jahre oder älter sind, werden mit dem Faktor 0,5 einbezogen. Kinder unter 14 Jahren mit dem Faktor 0,3. Demnach erhält eine vierköpfige Familie mit zwei Kindern unter 14 Jahren eine gewichtete Haushaltsgröße von 2,1 (1+0,5+0,3+0,3=2,1). Mit dieser Gewichtung ist das Haushaltsnettoeinkommen einer Familie mit dem Haushaltseinkommen einer alleinlebenden Person vergleichbar.

3. Dimensionen von Mobilitätsarmut

Laut der MiD-Daten waren 84,5 % der Personen mit niedrigem ökonomischem Status und 87,7 % der Personen mit höherem ökonomischem Status am Stichtag außerhalb des eigenen Haushalts unterwegs. Damit unterscheiden sich die Mobilitätsquoten³ nur geringfügig zwischen den beiden Personengruppen. Einen größeren Einfluss hat der ökonomische Status auf die Mobilitätsvoraussetzungen und das Nutzungsverhalten, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen.

- ¹ Die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) von infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH) durchgeführt. Die MiD-Daten wurden in den Jahren 2002, 2008, 2017 und 2023 erhoben. In Baden-Württemberg liegen für das Jahr 2023 Informationen zu insgesamt 34.100 Haushalten und 67.683 Personen vor. Weiterführende Informationen zur Studie: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de> (abgerufen am 27.01.2026).
- ² Aus Gründen der besseren Vergleichbarkeit zwischen Menschen mit hohem und niedrigem Einkommen wird die Stichprobe auf Personen in der Altersgruppe zwischen 18 und 65 Jahren beschränkt. Je nach Lebensphase (Kindheit, Jugend oder Rente) unterscheiden sich das Mobilitätsverhalten, die Ressourcen und Einschränkungen anderenfalls zu stark vom Kern der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter. Altersspezifische Effekte wie eingeschränkte körperliche Funktionen könnten ansonsten den Zusammenhang zwischen Einkommen und Mobilität überlagern und verzerren.
- ³ Mithilfe der Variable „Mobilität am Stichtag“ wird gemessen, ob die befragten Personen am vorgegebenen Berichtstag Wege außer Haus zurückgelegt haben. Die Mobilitätsquote misst den Anteil der Personen, die an einem durchschnittlichen Tag außer Haus unterwegs waren.

Dimension 1: Verfügbarkeit und Nutzung von Verkehrsmitteln

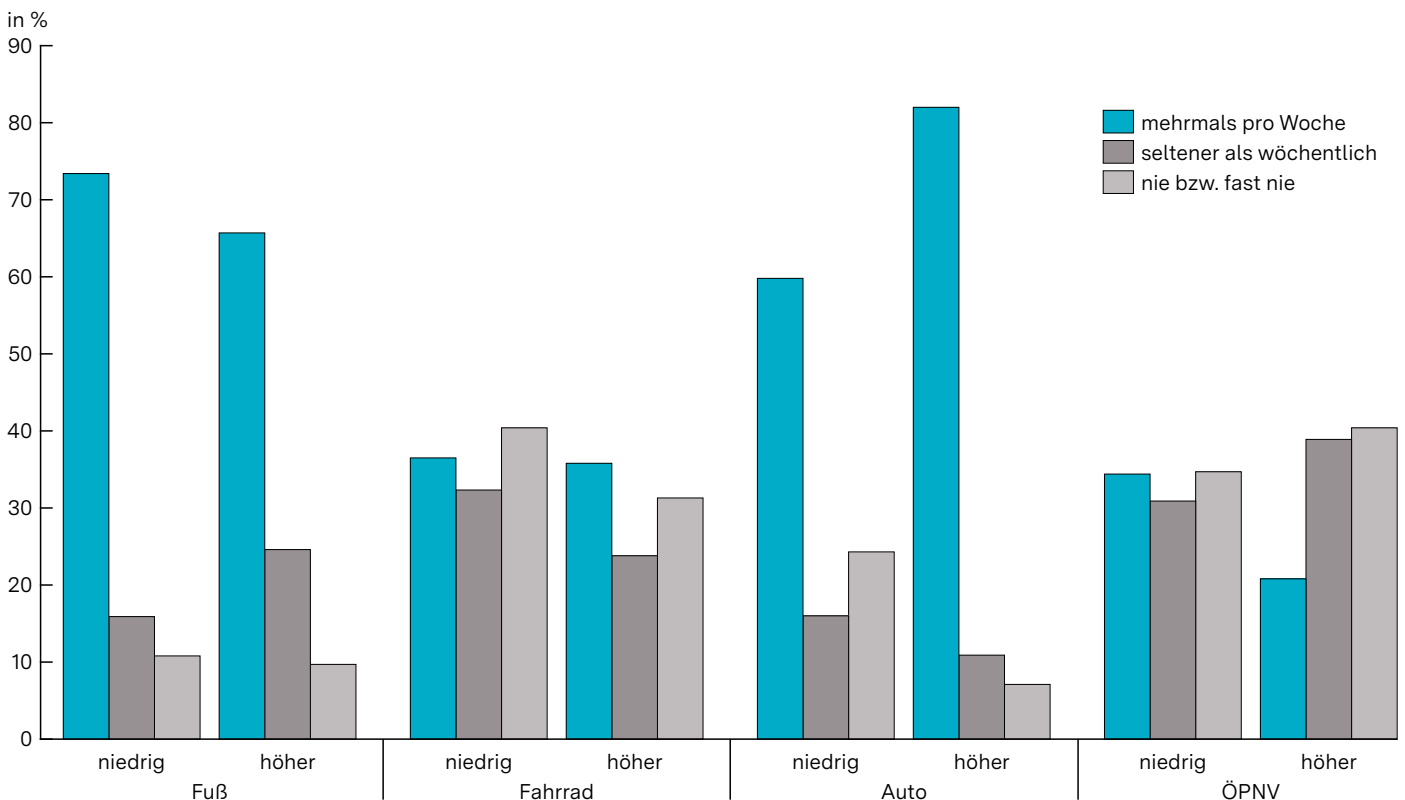
Der ökonomische Status wirkt sich auf die Ausstattung mit Fahrrädern und Autos aus. Menschen mit niedrigem ökonomischem Status haben zu 33,1 % weder ein funktionierendes Fahrrad noch ein Elektrofahrrad zur Verfügung (hoher ökonomischer Status: 19,2 %). Die Unterschiede lassen sich durch Reparaturkosten oder zu hohe Kosten für die Neubeschaffung eines Fahrrads erklären (Daubitz et al. 2023). Auch der Zugang zu einem Auto (eigenes Auto, Mitnutzung oder Carsharing) ist bei Personen mit niedrigem ökonomischem Status begrenzter – 56,1 % haben jederzeit ein Auto zur Verfügung (hoher ökonomischer Status: 82,5 %). Mit 19,7 % hat knapp jede fünfte Person mit niedrigem ökonomischem Status niemals ein Auto zur Verfügung (hoher ökonomischer Status: 5,6 %). 11,0 % der Personen mit niedrigem ökonomischem Status leben in einem Haushalt, in dem weder ein Auto, ein Fahrrad noch eine Carsharing-Mitgliedschaft zur Verfügung stehen (hoher ökonomischer Status: 1,5 %).

Die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel spiegelt sich im Nutzungsverhalten wider (vgl. Schaubild 1). 73,4 % der Personen mit niedrigem ökonomischem Status gehen mehrmals pro Woche zu Fuß (hoher ökonomischer Status: 65,7 %) und 59,8 % nutzen mehrmals pro Woche das Auto (hoher ökonomischer Status: 82,0 %). Menschen mit niedrigem ökonomischem Status nutzen häufiger mehrmals pro Woche ÖPNV-Angebote als Personen mit hohem ökonomischem Status (34,4 % vs. 20,8 %). 40,4 % der Personen mit niedrigem ökonomischem Status geben an, nie oder fast nie mit dem Fahrrad zu fahren (hoher ökonomischer Status: 31,3 %).

Die Daten zeigen, dass Personen mit niedrigem ökonomischem Status weniger Freiheit in der Wahl der Verkehrsmittel haben. Sie sind eher zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

Schaubild 1

Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln in Baden-Württemberg 2023 nach ökonomischem Status



Datenquelle: MiD 2023, eigene Auswertung FaFo im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

114 26

Dimension 2: Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten, Zielorten und Aktivitäten

Ein mangelnder Zugang zu Verkehrsmitteln und -angeboten erschwert das Erreichen von Zielorten und schränkt die Möglichkeiten und Aktivitäten erheblich ein (Stark et al. 2023).

Die **Qualität der ÖPNV-Versorgung** wird in Baden-Württemberg laut einem Index⁴ sowohl für die Wohnorte von Personen mit niedrigem ökonomischem Status (65,1 %) als auch von Personen mit hohem ökonomischem Status (69,5 %) überwiegend als schlecht eingestuft. Die Folgen der schlechten ÖPNV-Versorgung am Wohnort fallen für die beiden Gruppen jedoch unterschiedlich aus. So verzichtet knapp jede zweite Person mit niedrigem ökonomischem Status und schlechter ÖPNV-Versorgung auf Wege oder Aktivitäten (48,0 %). Bei Personen mit höherem ökonomischem Status trifft dies lediglich auf jede fünfte Person zu (19,6 %). Sie können den schlechten Zugang zum ÖPNV durch die Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel besser kompensieren (Stark et al. 2023). Personen mit niedrigem ökonomischem Status sind in höherem Maße auf eine gute ÖPNV-Anbindung (kurze Distanz zu Haltestellen und häufige Taktung) oder die Nutzung von Fußwegen und Fahrrädern angewiesen. Dies zeigt sich bei der Erreichbarkeit von Zielorten und Aktivitäten, die im Folgenden anhand der drei Hauptwegezwecke Nahversorgung, Arbeit und Freizeit untersucht werden.

Die **Nahversorgung** ist laut MiD-Daten in Baden-Württemberg unabhängig vom Einkommen der Menschen im Durchschnitt auf einem ähnlichen Niveau.⁵ In beiden Gruppen leben 84 % in strukturell gut erschlossenen Gegenden, in denen die wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb von 20 Minuten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind. Für Einkäufe legen Menschen mit niedrigem ökonomischem Status durchschnittlich kürzere Wege zurück, benötigen dafür aber mehr Zeit (6,2 km in 28 Minuten vs. 7,6 km in 24 Minuten). Zudem sind sie am Stichtag signifikant häufiger für den Einkauf unterwegs. Dies kann unter anderem daran liegen, dass Personen mit niedrigem ökonomischem Status den Weg zum Einkauf häufiger zu Fuß gehen und somit geringere Transportkapazitäten haben.

Bei dem Weg zur **Arbeit** sind ähnliche Muster zu erkennen: Personen mit niedrigem ökonomischem Status legen im Durchschnitt um 32,0 % kürzere Wege zurück, sind aber in etwa gleich lang unterwegs wie Personen mit höherem ökonomischem Status (täglich 10,2 km in 33 Minuten vs. 14,9 km in 32 Minuten). Dies kann durch eine stärkere ÖPNV-Abhängigkeit erklärt werden: Während 17,1 % der Erwerbstätigen mit hohem ökonomischem Status ihre Arbeitswege mit dem ÖPNV bewältigen, sind es von den Erwerbstätigen mit niedrigem ökonomischen Status 28,6 %. Die häufigere Nutzung von ÖPNV und damit entsprechenden Warte- und Umsteigezeiten können die längeren Wegezeiten erklären.

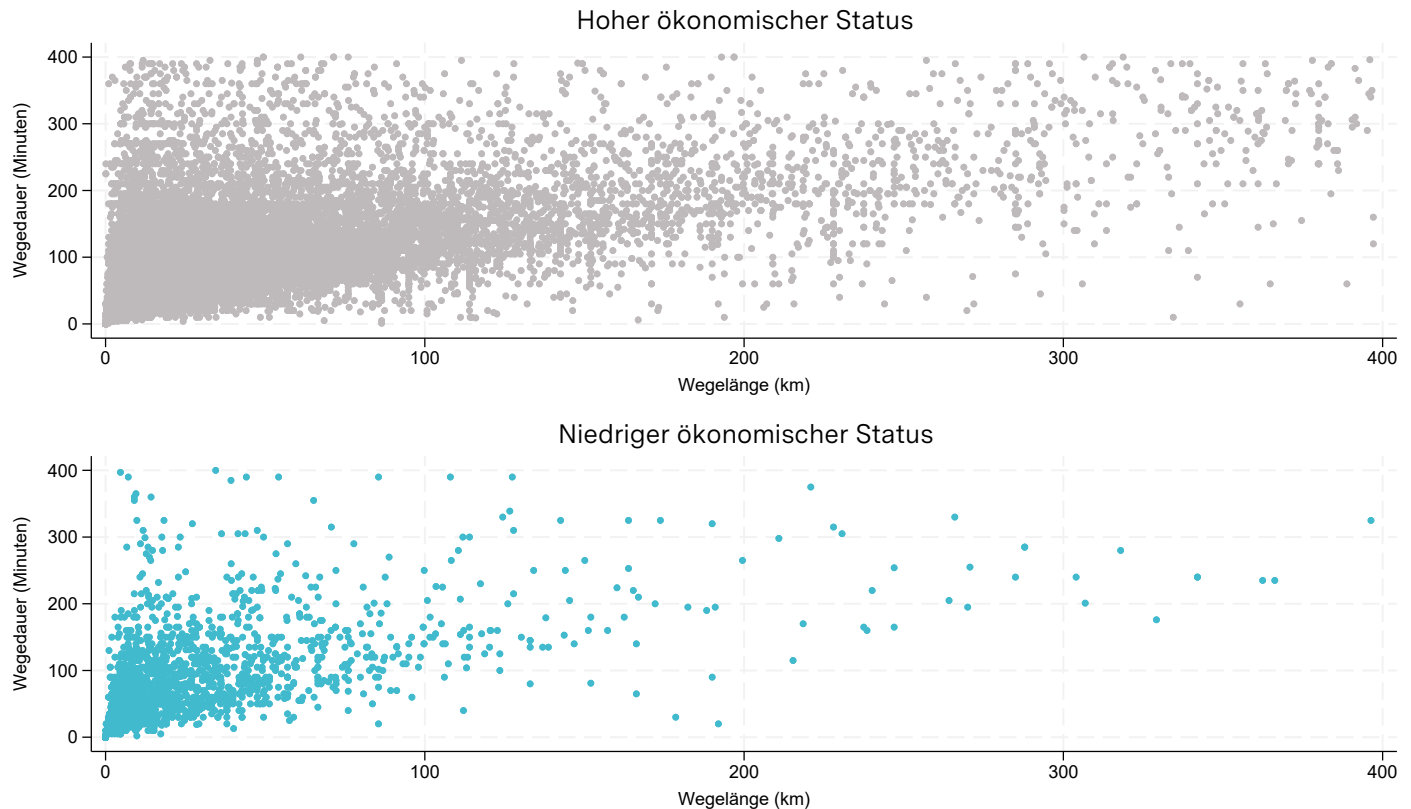
Wege zur Nahversorgung und zur Arbeit sind Strecken, die nicht vermieden werden können. Die Ausführungen zeigen, dass Personen mit niedrigem ökonomischem Status für diese Pflichtwege im Radius eingeschränkt sind und vor allem einen höheren Zeitaufwand haben. Insbesondere Personen mit niedrigem ökonomischem Status, die einer Erwerbstätigkeit und Sorgearbeit nachgehen, können deshalb unter besonderem Zeitdruck stehen (FaFo 2025a).

Im Gegensatz zu Arbeits- und Einkaufswegen sind Wege zu **Freizeitaktivitäten** meist freiwillig. In diesem Bereich fällt daher besonders auf, dass der Radius von Menschen mit niedrigem ökonomischem Status geringer ist als von Menschen mit höherem Status (*siehe Schaubild 2*). Bei Freizeitwegen muss abgewogen werden, ob die finanzielle Situation es erlaubt, bestimmte Aktivitäten auszuüben, besonders wenn sie einen längeren Anfahrtsweg voraus-

4 Die Variable „Qualität des ÖPNV“ bildet einen Index zur objektiven Qualität der ÖPNV-Versorgung ab, der von infas360 GmbH entwickelt wurde. Der Index berücksichtigt verschiedene Indikatoren wie beispielsweise die Entfernung zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Bahnhof und die Taktung des Angebots (infas, DLR, IVT und infas 360 (2025a), infas, DLR, IVT und infas 360 (2025b)).

5 Gemessen anhand des Indikators X-Minuten-Stadt, mit dem sich der durchschnittliche Reiseaufwand für die alltäglichen Bedürfnisse ausdrücken lässt. Dazu wird ermittelt, wie viele Minuten Wegezeit im Durchschnitt benötigt werden, um 24 relevante Gelegenheitsarten aus den Bereichen Versorgung, Gesundheit, Bildung und Freizeit zu Fuß oder bei einigen ausgewählten Gelegenheitsarten mit dem Fahrrad zu erreichen (infas, DLR, IVT und infas 360 (2025c)).

Wegelänge und Dauer für Freizeit Zwecke in Baden-Württemberg 2023 nach ökonomischem Status



Datenquelle: MiD 2023, eigene Auswertung FaFo im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

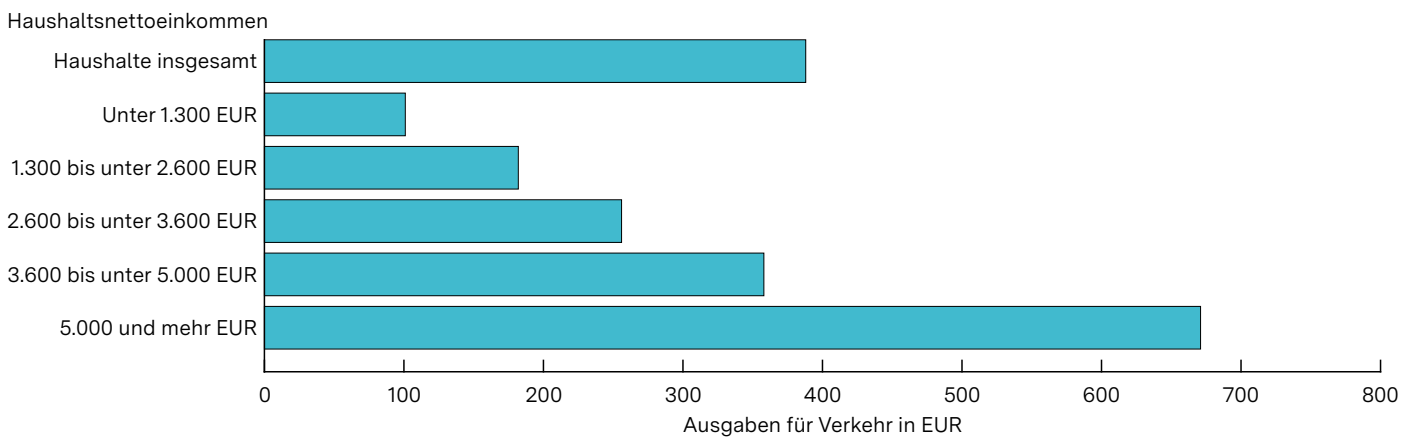
setzen. Auch hier zeigt sich, dass Personen mit niedrigem ökonomischem Status stark vom ÖPNV abhängig sind. An Wohnorten mit schlechter ÖPNV-Anbindung haben 96,2 % der Personen mit hohem ökonomischem Status ein Auto und nur 74,7 % der Personen mit niedrigem ökonomischem Status (zum Vergleich bei guter ÖPNV-Anbindung 82,0 % vs. 48,5 %). Dies führt dazu, dass Personen mit niedrigem ökonomischem Status und schlechtem ÖPNV-Zugang um rund 30 % weniger Freizeitwege zurücklegen als Personen mit niedrigem ökonomischem Status und mit gutem ÖPNV-Zugang.

Dimension 3: Erschwinglichkeit von Verkehrsangeboten

Laut Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) geben Haushalte in Baden-Württemberg durchschnittlich 388 Euro pro Monat für Mobilität aus (vgl. *Schaubild 3*). Dabei liegt die Spannweite zwischen 101 Euro pro Monat bei Haushalten mit niedrigem und 671 Euro bei Haushalten mit hohem Einkommen. Der Unterschied erklärt sich hauptsächlich durch die Unterhaltungskosten eines PKWs.

Von den Haushalten, die kein eigenes Auto besitzen, verzichten laut MiD-Daten 51,8 % der Haushalte mit niedrigem ökonomischem Status aufgrund der hohen Unterhaltskosten auf ein eigenes Auto (hoher ökonomischer Status: 16,1 %). Auch die Nutzung des ÖPNV ist mit Kosten verbunden, die je nach Strecke und Häufigkeit eine finanzielle Belastung darstellen können. 67,0 % der Personen mit niedrigem ökonomischem Status geben an, dass zu hohe Preise für sie ein Hindernis für die ÖPNV-Nutzung sind. Dieser Anteil ist bei Personen mit höherem ökonomischem Status mit 62,8 % etwas geringer.

Konsumausgaben privater Haushalte für Verkehr in Baden-Württemberg 2023 nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen



Datenquelle: Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2023.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

116 26

Personen mit niedrigem ökonomischem Status haben mit 43,2 % etwas häufiger ein ÖPNV-Abonnement in Form eines Deutschlandtickets, Job-/Semestertickets oder einer Monatskarte als Personen mit hohem ökonomischem Status mit 30,0 %. Das kann an ihrer stärkeren Abhängigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln liegen, da sie seltener ein Auto besitzen. Zudem haben Personen mit niedrigem ökonomischem Status weniger Möglichkeiten auf bestimmte Wege zu verzichten, beispielsweise da sie seltener in Berufen mit Homeoffice-Möglichkeit arbeiten (17,3 % vs. 46,2 %).

Die Verfügbarkeit der sogenannten Sozialtickets für einkommensarme Menschen ist in Deutschland nicht einheitlich geregelt. In Baden-Württemberg gibt es 14 Städte und Regionen, die Sozialtickets für Menschen im Sozialleistungsbezug anbieten.⁶ Hinzu kommen allgemeinere Angebote für spezielle Stadttarife in 15 Städten und Regionen, die sich nicht explizit an Menschen mit geringem Einkommen richten. Sie können dennoch eine Entlastung für diese Gruppe bieten.⁷ Die Sozialtickets unterscheiden sich sowohl im Preis als auch in der Reichweite und dem begünstigten Personenkreis je nach Stadt- oder Landkreis. Für Menschen in finanziellen Notlagen kann es für die Mobilität entscheidend sein, ob und in welcher Form ein Sozialticket zur Verfügung steht. Ohne ein solches Angebot können sich manche Personen die Beträge für Wochen- und Monatskarten nicht leisten. Sie müssen bei Bedarf Einzelfahrkarten kaufen, die im Vergleich häufig teurer sind (Bondemark et al. 2021, Aberle et al. 2023). Ohne Abonnement ist die Wahrscheinlichkeit höher, dass je nach finanzieller Lage auf Fahrten verzichtet wird oder Fahrten ohne gültigen Fahrschein zurückgelegt werden müssen (Schwerdtfeger 2019).

„Ich kann mir kein Abo leisten. Die Gefahr in Zahlungsverzug zu kommen ist einfach zu groß. Und dann ist man gleich wieder in einer Schuldenspirale drin, dann kommen Zinsen drauf, also das wäre die totale Katastrophe.“
(Zitat armutsbetroffene Person)⁸

„Schwarzfahren ist eine Straftat, die auch ich schon oft begehen musste. Nicht aus Bosheit oder weil ich ein System austricksen wollte, sondern einfach, weil ich keine Wahl hatte.“ (Zitat armutsbetroffene Person)

6 Übersicht der Stadt- und Landkreise, die ein Sozialticket anbieten: https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Nachhaltige_Mobilitaet/Wissensportal/Sozial_gerechte_Mobilitaet/KEABW_Karte_Sozialtickets_Plakat_A1_10_RZ-20260219-final.pdf (abgerufen am 14.04.2026).

7 Eine Übersicht der Sozial- und Stadttickets unter: https://www.kea-bw.de/fileadmin/user_upload/Nachhaltige_Mobilitaet/Wissensportal/Sozial_gerechte_Mobilitaet/202260126_Beilage_Sozialticket_Plakat_Entwurf_v1.2.pdf (abgerufen am 14.04.2026).

8 Zitate stammen aus dem Redebeitrag einer armutsbetroffenen Person aus Baden-Württemberg bei der Veranstaltung „Mobilitätswende sozial gerecht gestalten“ vom 07.11.2025 und einem ergänzenden leitfadengestützten qualitativen Interview vom 10.03.2026.

Verschiedene Studien zeigen, dass das 9 Euro-Ticket im Sommer 2022 den finanziellen Druck von armutsbetroffenen Menschen genommen und zu mehr Mobilität und insbesondere mehr sozialer Teilhabe geführt hat (Rozynek 2024, Hille und Gather 2022, Aberle et al. 2023). Es hat die Anzahl der Sozialkontakte erhöht, die Einsamkeit gemindert und somit die wahrgenommene Lebensqualität verbessert (Hille und Gather 2022).

„Also diese Zeit mit dem 9 Euro-Ticket – alle waren unterwegs. Da ging so ein Ruck durch Deutschland. Alle waren so glücklich und Leute haben gesagt, ich habe Freunde besucht, die habe ich jahrelang nicht gesehen.“
(Zitat armutsbetroffene Person)

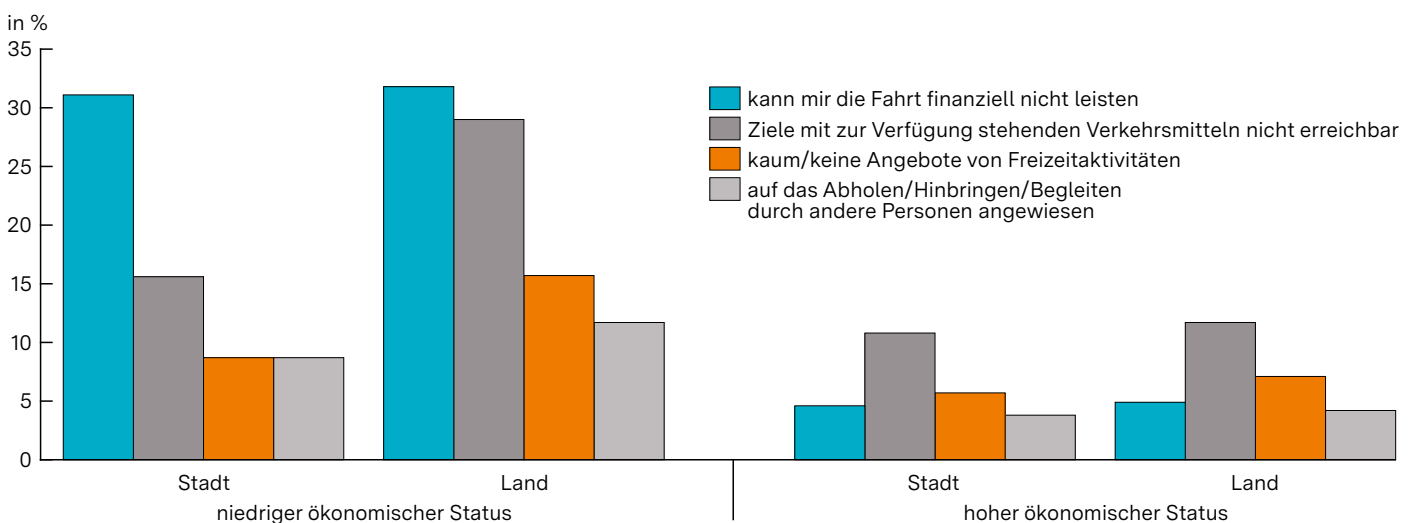
4. Mobilität und Teilhabe

Um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können, müssen Menschen außerhalb des eigenen Haushalts aktiv sein. Dazu ist Mobilität eine Voraussetzung. In Baden-Württemberg verzichtet nahezu jede zweite Person mit niedrigem ökonomischem Status im Alltag auf Wege und damit einhergehend auf Aktivitäten (47,2 %). Am häufigsten verzichten sie mit 31,3 % auf Mobilität, weil sie sich die Fahrt finanziell nicht leisten können (vs. hoher ökonomischer Status: 4,7 %). 20,6 % verzichten auf Wege und Aktivitäten, da die Ziele mit den zur Verfügung stehenden Mitteln nicht erreichbar sind (vs. hoher ökonomischer Status: 11,1 %), und 11,3 % verzichten auf Mobilität, weil es kaum oder keine Angebote für Freizeitaktivitäten gibt (vs. hoher ökonomischer Status: 6,2 %). Zudem verzichtet etwa jede zehnte Person mit niedrigem ökonomischem Status auf Mobilität, weil sie auf die Begleitung von anderen Personen angewiesen ist (vs. hoher ökonomischer Status: 4,0 %).

Für Menschen mit niedrigem ökonomischem Status, die im ländlichen Raum leben, ist der teilhabeausschließende Effekt noch ausgeprägter: Sie verzichten etwa doppelt so häufig wie Personen mit niedrigem ökonomischem Status in städtischen Gegenden auf Mobilität, weil die Ziele mit den verfügbaren Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind oder es kaum oder keine Freizeitangebote gibt (*siehe Schaubild 4*). Bei Personen mit höherem ökonomischem Status lassen sich hingegen kaum Stadt-Land-Unterschiede beobachten. Dies deutet darauf hin, dass die Teilhabe von Menschen mit niedrigem ökonomischem Status in ländlichen Gegenden besonders gefährdet ist.

Schaubild 4

Gründe für den Mobilitätsverzicht in Baden-Württemberg 2023 nach Status und Stadt-Land



Datenquelle: MiD 2023, eigene Auswertung FaFo im Statistischen Landesamt Baden-Württemberg.

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg

117 26

Soziale und kulturelle Teilhabe

Von den Personen, die aus finanziellen Gründen auf Mobilität verzichten und ein geringes Einkommen haben, treffen 34,4 % mehrmals die Woche oder wöchentlich Freundinnen und Freunde (hoher ökonomischer Status: 48,4 %). Rund jede fünfte Person trifft seltener als monatlich oder nie Freundinnen oder Freunde. Verabredungen sind vor allem schwer umzusetzen, wenn der Weg zusätzliche Kosten verursacht und somit ungeplante Ausgaben das Monatsbudget belasten. Auch kulturelle Angebote wie Kino, Theater, Konzerte werden seltener besucht (BMAS 2025). Dies liegt zum einen an den Kosten für die Aktivität selbst, aber auch an der finanziellen Belastung für die Anfahrt.

„Kurz mal Freundinnen treffen, ja lasst mich mal kurz rechnen, dann sag ich euch, ob ich in zwei Wochen spontan sein kann.“ (Zitat armutsbetroffene Person)

„Wenn Veranstaltungen dann kostenlos sind und man kommt nicht hin, weil man sich die Fahrt nicht leisten kann, dann ist das alles schön gut, aber dieser Teilhabeeffekt, der ist einfach komplett gestrichen. Wenn man nicht Teilhaben kann, weil man zu Hause bleiben muss, das ist schon ein großes Ding.“ (Zitat armutsbetroffene Person)

„Es ist schon so, man überlegt halt gar nicht mehr, ob man irgendwo hingeh.“ (Zitat armutsbetroffene Person)

Ein Verzicht auf Mobilität kann langfristig dazu führen, dass Personen ihr gewohntes Umfeld über einen längeren Zeitraum kaum verlassen. Manche Menschen haben Schwierigkeiten, eigenständig Ideen für neue Wege, Ziele oder Aktivitäten zu entwickeln (Daubitz et al. 2023). Eingeschränkte Mobilität kann in sozialer Exklusion münden (Rozynek et al. 2023) und begründen, warum sich armutsgefährdete Menschen häufiger einsam und sozial isoliert fühlen als nicht-armutsgefährdete Menschen (FaFo 2024, Luhmann 2023).

Ökonomische Teilhabe

Der Zugang zum Arbeitsmarkt gestaltet sich für Personen mit eingeschränkten Mobilitätsoptionen schwieriger. Der Radius der erreichbaren Arbeitsstätten ist geringer oder die Pendelwege mit mehr Zeitaufwand verbunden. Die höhere Abhängigkeit vom ÖPNV-Angebot kann bei Personen mit niedrigem ökonomischem Status zu Benachteiligungen führen: beispielsweise bei Extremwetterlagen oder Streckensperrungen haben sie weniger Alternativen (wie zum Beispiel Homeoffice oder mit dem Auto fahren) und somit mehr Druck, den Weg trotz Schwierigkeiten und längerer Dauer zurückzulegen.

Auch die Bildungschancen sind bei geringeren Mobilitätsmöglichkeiten eingeschränkt. Bei der Entscheidung für eine Bildungsstätte kann die Erreichbarkeit ein größeres Gewicht einnehmen als beispielsweise die Qualität der Bildungsstätte. Fortbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen können nur durchgeführt werden, wenn die Anfahrt mit zumutbarem Aufwand möglich ist. Vor allem für Personen mit niedrigem Einkommen und Sorgeverantwortung können weite und unflexible Wege einen Ausschluss vom Bildungsmarkt bedeuten.

Politische und gesellschaftliche Teilhabe

Politische Beteiligung ist ein wesentlicher Bestandteil einer lebendigen Demokratie und umfasst neben Wahlen unter anderem Demonstrationen, Initiativen oder Versammlungen. Eingeschränkte Mobilitätsoptionen kann die politische Teilhabe hemmen. In der Folge können betroffene Personen ihre Interessen weniger stark in politische Entscheidungsprozesse einbringen. Eine Ungleichheit in der politischen Beteiligung je nach Einkommen der Menschen gefährdet das Prinzip der politischen Gleichheit (FaFo 2025b).

Armutsgefährdete Menschen sind zudem seltener ehrenamtlich tätig oder politisch aktiv (FaFo 2025b). Dies kann unter anderem durch einen eingeschränkten Zugang zur Mobilität begründet sein. Je nach Aktivität kann ein Ehrenamt es erfordern, dass weitere Strecken zurückgelegt und somit auch finanziert werden müssen.

5. Was verbessert die Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen?

Die folgenden drei lokalen Praxisbeispiele zeigen Ansätze zu einer Reduzierung der Mobilitätsarmut von Menschen mit geringem Einkommen in Baden-Württemberg auf.

1. Praxisbeispiel: Gemeinwesenarbeit des Quartiersbüros Unterwiehre in Freiburg, Nachbarschaftsnetzwerk e. V.

Die Gemeinwesenarbeit hat das Ziel, im Quartier eine Anlaufstelle für alle Bewohnerinnen und Bewohner zu sein – unabhängig von ihrem Alter, ihrer Herkunft oder ihrem Einkommen. Dabei spielt es auch eine wichtige Rolle, welche Mobilitätsoptionen im Stadtteil gegeben sind. Nachfolgend werden zwei Ansätze zur Stärkung der Mobilität vor Ort vorgestellt:

Kostenfreier Regiokarten-Verleih: Ziel des Verleihs ist es, Menschen mit wenig Einkommen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu ermöglichen. Um das übertragbare Ticket ausleihen zu können, müssen sich die Personen im Quartiersbüro registrieren und beim ersten Ausleihen symbolisch zehn Euro Pfand hinterlegen. Anschließend erfolgt der Verleih auf Vertrauensbasis. Das Ticket wird mithilfe von Spenden finanziert. Durch den Verleih des Tickets können Menschen mit geringem Einkommen Termine oder Arztbesuche wahrnehmen, Ausflüge mit der Familie machen, Bekannte besuchen und vieles mehr.

AG „freie Gehwege im Quartier“: Die AG gründete sich mit dem Ziel, die Mobilität im Quartier zu verbessern. Die Fußwege waren durch auf Gehwegen parkende Autos erheblich eingeschränkt. Das bedeutete Umstände und Umwege für Menschen, die mit einem Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl unterwegs waren. In einer Stadtteilbegehung mit Mitgliedern des Gemeinderats, der Stadtverwaltung, der Feuerwehr und weiteren relevanten Stellen sensibilisierte die AG für bestehende Barrieren. Gemeinsame Lösungen zur Verbesserung der Situation wurden erfolgreich erarbeitet.⁹

⁹ Weiterführende Informationen zur AG freie Gehwege im Quartier unter: https://unterwiehre-international.de/IMG/pdf/handout_stadtteilbegehung_21.04_2023.pdf (zuletzt abgerufen am 11.03.2026)

2. Praxisbeispiel „Expedition Ortenau“, CJD (Christliches Jugenddorfwerk Deutschlands e. V.) | Interview mit Dr. Kristin Schmidt, Fachbereichsleiterin

FaFo: Können Sie uns kurz das Projekt Expedition Ortenau¹⁰ vorstellen?

Dr. Kristin Schmidt: Bei dem Projekt fanden sich langzeitarbeitslose junge Erwachsene zusammen, um neue Orte zu erkunden. Die Bedingung war, dass die Ausflüge mit keinen zusätzlichen Kosten verbunden sein dürfen – die Teilnehmenden verfügten bereits über ÖPNV-Tickets. Die Organisation der Ausflüge übernahmen die Teilnehmenden in Begleitung eines Mitarbeitenden selbst. Es wurden Ideen gesammelt, über das nächste Ziel abgestimmt und mithilfe digitaler Tools die Anfahrt oder eine Wanderroute geplant.

Wie ist das Projekt entstanden?

Wir hatten durch Bildungsmaßnahmen mit der Zielgruppe zu tun. Häufig sind unsere Räumlichkeiten, ihr Zuhause und der Supermarkt um die Ecke alles, was sie sehen – vielleicht noch den Park. Aber junge Menschen müssen ja die Welt entdecken und andere Orte kennenlernen. Das Bedürfnis und die Motivation waren da und wir haben sie mit dem Projekt ein bisschen angeschubst.

Welche Auswirkungen hatte das Projekt auf die Teilnehmenden und ihr Leben?

Durch das Projekt entstanden zwischen den Teilnehmenden ein Netzwerk und ein starkes Zusammengehörigkeitsgefühl. Außerdem bewegten sie sich mehr und selbstständiger in ihrem Sozialraum und besuchten Orte in ihrer Umgebung, zu denen sie alleine nicht aufgebrochen wären. Sie erlebten sich als selbstbestimmt und selbstwirksam. Außerdem verschaffte das Projekt den Teilnehmenden Erfolgserlebnisse. Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, die sie sich bisher nicht zugetraut haben, eröffnete ihnen neue Möglichkeiten.

Wie wird das Projekt weitergeführt?

Wir führen es fort in anderen Projekten mit Langzeitarbeitslosen oder Jugendlichen. Mit dem Projekt entstand außerdem eine digitale Karte über kostenlose Freizeitangebote und kostengünstigen Konsummöglichkeiten. Die Karte wird von anderen Projekten im Ortenaukreis genutzt und von den Teilnehmenden fortlaufend um weitere Orte ergänzt. Sie wird in den Räumlichkeiten der Einrichtungen ausgehängt und steht online zur Verfügung.¹¹

3. Praxisbeispiel „Soziale Fahrradwerkstatt Velofit in Singen“¹²

Die soziale Fahrradwerkstatt Velofit in Singen stellt ein wirksames Angebot dar, um unbürokratisch und bedarfsorientiert die Mobilität von Menschen in Singen zu erhöhen, indem Vorteile des Fahrrads beim Freizeit- und Stadtverkehr aufgezeigt und gefördert werden. Bei Velofit werden gebrauchte und gespendete Fahrräder und Fahrradteile wiederverwertet. Ehrenamtliche Mitarbeitende stellen finanziell benachteiligten Menschen technisch überprüfte Fahrräder zu einem erschwinglichen und sozial verträglichen Preis zur Verfügung.

¹⁰ Es handelte sich um eine Förderung des Ministeriums für Soziales, Gesundheit und Integration von Dezember 2021 bis Dezember 2022.

¹¹ <https://padlet.com/fundbuerozukunft/freizeit-ohne-konsum-im-ortenaukreis-mz7vr2nkdp95zkq4> (abgerufen am 11.03.2026).

¹² Weiterführende Informationen unter: <https://www.sis-singen.de/einrichtungen/fahrradwerkstatt-velofit/> (abgerufen am 15.04.2026).

6. Fazit

Mobilität kann für Menschen mit geringem Einkommen in Baden-Württemberg zu einem Hindernis für die gesellschaftliche Teilhabe werden. Hohe Mobilitätskosten schränken die Optionen von Menschen mit geringem Einkommen ein. Außerdem stehen ihnen seltener private Verkehrsmittel wie ein Auto oder ein funktionierendes Fahrrad zur Verfügung. Für diese Personen haben ÖPNV-Angebote am Wohnort eine größere Bedeutung. Fehlen Verkehrsmittel und erschwingliche ÖPNV-Angebote, ist die Erreichbarkeit von Zielen für Menschen mit geringen Einkommen eingeschränkt oder nur mit erheblichem Zeitaufwand realisierbar. Um die Mobilitätsarmut von Menschen mit geringem Einkommen in Baden-Württemberg zu reduzieren, lassen sich aus den Ergebnissen und den Praxisbeispielen des GesellschaftsReports einige Handlungsansätze ableiten.

Personen mit geringem Einkommen legen tendenziell häufiger Wege zu Fuß zurück. Eine gute und sichere Fußverkehrsinfrastruktur ist daher essenziell. Dies kann beispielsweise durch **Fußverkehrs-Checks**¹³ unter der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern gelingen (siehe Praxisbeispiel Unterwieshre).

Eine Stärkung der Fahrradmobilität kann den Radius von Menschen mit niedrigem ökonomischem Status erweitern und dazu beitragen, dass weitere Wege schneller zurückgelegt werden können als zu Fuß. Personen mit niedrigem ökonomischem Status haben jedoch deutlich seltener ein funktionierendes Fahrrad zur Verfügung. Daher können Angebote, die den Zugang zu einem Fahrrad ermöglichen, ihre Mobilitätsoptionen verbessern. Mögliche Ansatzpunkte sind (kommunale) **Leasingangebote**, bei denen Fahrräder je nach Bedarf über einen längeren Zeitraum oder auch tageweise vergünstigt ausgeliehen werden können (Engbers 2024). Zudem sind soziale **Fahrradmärkte oder Fahrradversteigerungen** eine Option, bei der gebrauchte, verkehrssichere und kostengünstige Fahrräder angeboten werden (siehe Praxisbeispiel Velofit). Auch **soziale Fahrradwerkstätten oder kommunale Aktionstage**, die bei nötigen Reparaturen unterstützen, können zu einer höheren Fahrradnutzung beitragen (Engbers 2024).

Voraussetzung für eine höhere Fahrradnutzung sind zudem eine gute **Fahrradinfrastruktur** und die Fähigkeiten zum (verkehrssicheren) Fahren. Hier setzt die Umsetzungskonzeption der Radstrategie des Landes an.¹⁴ Innerhalb dieser wird das Projekt MOVERS – Aktiv zur Schule vom Land gefördert. Das Projekt vereint verschiedene Aspekte zur **Stärkung einer sicheren Fahrradmobilität**. Schulen und Kommunen erhalten unter anderem Unterstützung zur Umsetzung von Schulwegeplänen, Bike-Pools und Radservice-Punkten, die zur eigenständigen Mobilität auf dem Schulweg beitragen. So kann ein Grundstein für die sichere Fahrradmobilität im Lebensverlauf der Kinder- und Jugendlichen gelegt werden.

Für Menschen mit eingeschränkten Mobilitätsoptionen ist es wichtig, dass im Nahraum attraktive und **kostengünstige Freizeitangebote** vorhanden sind, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Organisierte Ausflüge können dazu beitragen, neue Ziele zu erschließen und bekannt zu machen (siehe Praxisbeispiel Expedition Ortenau).

Aufgrund der Entfernung von Zielen oder gesundheitlicher Einschränkungen können nicht alle Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Da Personen mit geringem Einkommen seltener ein Auto zur Verfügung haben, ist für sie ein günstiges und zuverlässiges ÖPNV-Angebot eine zentrale Voraussetzung für Mobilität.¹⁵ **Flächendeckende Sozialtickets** können für armutsgefährdete Menschen entlastend wirken. Wie das Praxisbeispiel im Quartier Unterwieshre zeigt, können verleihbare „**Quartierstickets**“ ein Ansatz sein.

13 Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg fördert regelmäßig Fußverkehrs-Checks in den Kommunen und zudem ein Modellprojekt zu freien Gehwegen. Sie tragen zur Umsetzung der Fußverkehrsstrategie des Landes bei: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/PM_Anhang/260129_Fu%C3%9Fverkehrsstrategie_BW_2026_barrierefrei.pdf (abgerufen am 14.04.2026).

14 Weitere Ansatzpunkte zur Verbesserung der Radinfrastruktur in Baden-Württemberg zeigt die Radstrategie des Landes auf: https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Downloads/RadSTRATEGIE_Baden-Wuerttemberg_web.pdf (abgerufen am 14.04.2026).

15 Mögliche Handlungsfelder, die zu einer Verbesserung des ÖPNV in Baden-Württemberg beitragen, zeigt die ÖPNV-Strategie 2030 auf: https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/OePNV-Strategie/Broschuere_OEPNV-Strategie_2030.pdf (abgerufen am 14.04.2026).

Menschen mit geringem Einkommen, die im ländlichen Raum leben, haben einen eingeschränkten Zugang zur Mobilität. Ein Handlungsansatz könnte ein vergünstigter „**On-Demand-Verkehr**“¹⁶ sein, der sich nach dem individuellen Bedarf der Fahrgäste richtet und möglichst barrierearm, niederschwellig und kostengünstig ist. Ergänzend können durch Ehrenamtliche organisierte **Bürgerbusse** das Angebot erweitern. Die **Einführung von sozialem Carsharing** durch gemeinnützige oder kommunale Träger könnte die Mobilitätsoptionen durch spezielle Tarife für Menschen mit geringem Einkommen im ländlichen Raum verbessern (Stark et al. 2025). Darüber hinaus sind private **Fahrgemeinschaften** oder Mitfahrbänke eine Möglichkeit, die Mobilität von Menschen mit geringem Einkommen zu stärken.¹⁷

Die Ansatzpunkte zeigen Möglichkeiten auf, wie die Mobilität von armutsgefährdeten Menschen in Baden-Württemberg gestärkt werden kann. Für ein selbstbestimmtes Leben ist der Zugang zu Mobilität eine zentrale Voraussetzung. Vor diesem Hintergrund sind Bund, Land und Kommunen weiterhin gefordert, die Infrastrukturen und Angebote für Mobilität systematisch zu verbessern und so die Teilhabechancen für alle zu erhöhen.

„Es ist einfach dieses Gefühl. Ich kann hin, wohin ich möchte – zumindest wo ein Bus hinfährt oder eine Bahn. Man fühlt sich gleich relativ frei. [...] Man ist spontan, man ist frei.“ (Zitat armutsbetroffene Person)

16 Regionen in Baden-Württemberg, in denen bereits On-Demand-Verkehr umgesetzt wird: <https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/verkehrsangebote/on-demand-verkehr/on-demand-verkehre-karte> (abgerufen am 14.04.2026).

17 Die Plattform Mitfahren-BW des Verkehrsministeriums unterstützt dabei, Fahrgemeinschaften zu organisieren: <https://mitfahren-bw.de/> (abgerufen am 14.04.2026).

7. Literatur

Aberle, Christoph (2025): Sozianticket – Atlas für Deutschland. Mobilität als Wohnort-Lotterie. Eine Analyse von vergünstigten Nahverkehrstickets in Deutschland. Hrsg: Deutscher Paritätischer Wohlfahrtsverband – Gesamtverband e. V., 1. Auflage, Berlin.

Aberle, Christoph; Havemann, Franziska; Porsche, Laura und Julian Weissinger (2023): „Endlich kann ich meine Enkelkinder öfter mal sehen“: wie einkommensarme hvv-Fahrgäste das 9-Euro-Ticket nutzen und was das Ende des Angebots für sie bedeutet: Zwischenergebnisse einer laufenden Befragung. TUHH, Institut für Verkehrsplanung und Logistik.

BMAS (2025): Lebenslagen in Deutschland. Der Siebte Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung. Hrsg: Bundesministerium für Arbeit und Soziales, Berlin.

Bondemark, Anders; Andersson, Henrik, Wretstrand; Anders und Karin Brundell-Freij (2021): Is it expensive to be poor? Public transport in Sweden. In: Transportation 48(5), S. 2709–2734.

Daubitz, Stephan; Aberle, Christoph; Schwedes, Oliver und Carsten Gertz (2023): Mobilität und soziale Exklusion: Alltag-Strategien-Maßnahmen (Vol. 10). LIT Verlag Münster.

Engbers, Moritz (2024): #mobildabei: Ein Reallabor zur Stärkung von Mobilität und sozialer Teilhabe armutsbedrohter Personen. In: Sommer, C.; Lanzendorf, M.; Engbers, M.; Wermuth, T. (Hrsg.): Soziale Teilhabe und Mobilität. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, S. 121–146. Springer VS, Wiesbaden.

European Commission: Directorate-General for Employment, Social Affairs and Inclusion (2024): Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies: final report. Publications Office of the European Union.

FaFo (2024): Soziale Isolation und Einsamkeit armutsgefährdeter Menschen in Baden-Württemberg. GesellschaftsReport BW, Ausgabe 1 – 2024.

FaFo (2025a): Gleichstellung in der Mobilität. Daten und Handlungsfelder zu Mobilitätsbedürfnissen und Sicherheit.

FaFo (2025b): Ökonomische Ungleichheit, Demokratiezufriedenheit und politisches Vertrauen in Baden-Württemberg. Dritter Bericht zur gesellschaftlichen Teilhabe.

Hille, Claudia und Matthias Gather (2022): „Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.“ – Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe? In: Berichte des Instituts Verkehr und Raum Band 29 (2022).

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025a): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMV).

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025b): Mobilität in Deutschland 2023 – Handbuch zur Datennutzung (im Auftrag des BMV).

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025c): Mobilität in Deutschland 2023 – Ergänzende Studienunterlagen (im Auftrag des BMV).

Luhmann, Maike; Buecker, Susanne und Marilena Rüsberg (2023): Loneliness across Time and Space. In: Nature Reviews Psychology 2 (1): S. 9–23.

Rozynek, Caroline (2024): Imagine the financial barrier to public transport use disappears. The impact of the 9-Euro-Ticket on the mobility and social participation of low-income households with children. In: Transport Policy, Heft 149, S. 80–90.

Rozynek, Caroline; Mattioli, Giulio und Christoph Aberle (2023): Was darf die ÖPNV-Nutzung im Kontext sozialer Teilhabe kosten? Ideen für Indikatoren der ÖPNV-Erschwinglichkeit. In: Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 35. Frankfurt am Main.

Schwerdtfeger, Stefanie (2019): Fahren ohne (gültigen) Fahrschein – Motive, soziale Akzeptanz und alternative Finanzierungsinstrumente. In: Studien der Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Vol. 43. Springer Fachmedien, Wiesbaden.

Sommer, Carsten; Lanzendorf, Martin; Engbers, Moritz und Tobias Wermuth (2024): Soziale Teilhabe und Mobilität. Grundlagen, Instrumente und Maßnahmen einer integrierten Verkehrs- und Sozialplanung. Springer VS, Wiesbaden.

Stark, Kerstin; Kehlbacher, Ariane und Giulio Mattioli (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland, Studie für Agora Verkehrswende 2023.

Stark, Kerstin; Kehlbacher, Ariane und Francesca Giacco (2025): Studie zu sozialgerechter Klimapolitik und Mobilitätsarmut in Hessen. Studie im Auftrag des Wissenschaftlichen Klimabeirats des Landes Hessen, Hrsg. v. Wissenschaftlicher Klimabeirat des Landes Hessen. Berlin, https://klimabeirat-hessen.de/sites/klimabeirat.hessen.de/files/2025-09/studie_zu_sozialgerechter_klimapolitik_und_mobilitaetsarmut_in_hessen_komprimiert.pdf (abgerufen am 14.04.2026).



Impressum

Herausgeber

Ministerium für Soziales, Gesundheit und Integration Baden-Württemberg · Else-Josenhans-Str. 6 · 70173 Stuttgart

Redaktionsschluss: April 2026

Layout und Redaktion

Statistisches Landesamt Baden-Württemberg · Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

Inhalt

FamilienForschung Baden-Württemberg im Statistischen Landesamt

Autorinnen: Stephanie Bundel, Dr. Felizia Hanemann und Anna Karmann

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Fellbach, 2026. Sämtliche Veröffentlichungen sind Werke, Bearbeitungen oder Sammel- bzw. Datenbankwerke im Sinne des Urheberrechtsgesetzes und somit urheberrechtlich geschützt. Der Erwerb einer Veröffentlichung gestattet neben deren Verwendung die Vervielfältigung und Verbreitung – auch auszugsweise – in elektronischer Form sowie in gedruckten Veröffentlichungen mit Quellenangabe. Für Thematische Karten gelten besondere Lizenzbedingungen.

So erreichen Sie uns

FamilienForschung Baden-Württemberg im Statistischen Landesamt

Raiffeisenplatz 5 · 70736 Fellbach

Telefon 0711 641-2033 · **Internet** fafo-bw@stala.bwl.de · www.statistik-bw.de · www.fafo-bw.de