

INPUT: MOBILITÄTSARMUT

Webinar, Agora Verkehrswende, 20.09.2023

Dr. Kerstin Stark

Grundlage des Inputs ist die Studie Mobilitätsarmut für Agora Verkehrswende (2023), die in Zusammenarbeit mit der Kollegin Dr. Ariane Kehlbacher und Dr. Giulio Mattioli entstanden ist.



WAS IST MOBILITÄTSARMUT?

Dimension von Mobilitätsarmut	Ausprägung der Dimension
Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten	Fehlende Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen, wenige Fahrtangebote oder Radwege).
Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten/Zielorten/Aktivitäten	Fehlender Zugang zu (öffentlichen) Verkehrsangeboten, Zielorten und Aktivitäten.
Erschwinglichkeit von Verkehrsangeboten	Fehlende Erschwinglichkeit von Verkehrsangeboten oder hohe Belastung des Haushaltsbudgets durch die erforderliche Finanzierung von Verkehrsangeboten oder -mitteln.
Mobilitätsbezogene Zeitarmut	Zeitdruck und geringe räumlich-zeitliche Flexibilität in Folge von (vielen oder weiten) Wegen und verkehrsangebotsbedingter Reisezeit.

Dimensionen von Mobilitätsarmut in Anlehnung an Lucas und Mattioli et al. 2016, Mattioli 2021 und FÖS 2022

Dimension von Mobilitätsarmut	Ausprägung der Dimension
Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten	Fehlende Verfügbarkeit von Verkehrsangeboten (z. B. Bahnhöfe, Haltestellen, wenige Fahrtangebote oder Radwege).
Erreichbarkeit von Verkehrsangeboten/Zielorten/Aktivitäten	Fehlender Zugang zu (öffentlichen) Verkehrsangeboten, Zielorten und Aktivitäten.
Erschwinglichkeit von Verkehrsangeboten	Fehlende Erschwinglichkeit von Verkehrsangeboten oder hohe Belastung des Haushaltsbudgets durch die erforderliche Finanzierung von Verkehrsangeboten oder -mitteln.
Mobilitätsbezogene Zeitarmut	Zeitdruck und geringe räumlich-zeitliche Flexibilität in Folge von (vielen oder weiten) Wegen und verkehrsangebotsbedingter Reisezeit.

Dimensionen von Mobilitätsarmut in Anlehnung an Lucas und Mattioli et al. 2016, Mattioli 2021 und FÖS 2022

Mobilitätsarmut hat mehrere Dimensionen und ist nicht auf Einkommensarmut reduzierbar.
 Nicht nur ein Zuwenig, auch ein Zuviel an Unterwegssein kann ein Problem sein.

The background image shows a person from behind, sitting on a bench at a bus stop. The person is wearing a green jacket and a blue hooded garment. The scene is set during sunset or sunrise, with a warm orange glow. In the background, there are residential buildings and a street lamp.

WIE ENTSTEHT MOBILITÄTSARMUT UND WER IST BETROFFEN?

- Verwendete Datensätze
 1. Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS)
 2. Befragung *Mobilität in Deutschland 2017* (MiD 2017)
- Ansatz: Über ihr Mobilitätsausgabeverhalten werden die Haushalte identifiziert, die besonders von Mobilitätsarmut betroffen sind; die Haushalte werden dazu nach vorher als relevant bestimmten Merkmalen gruppiert:
 1. Einkommen: Indikator monatliches Nettoäquivalenzeinkommen, in Quintilen (Q1-Q5)
 2. Erwerbstätigkeit: Indikator mind. ein Mitglied des Haushalts ist erwerbstätig
 3. Kinder: Indikator Kinder ja, nein
 4. Wohnort, Region: Indikator EVS-Regionsgrundtyp: Agglomeration, verstädtert, ländlich
 5. Autobesitz: Indikator Autobesitz ja, nein.
- Annahme: Haushalte mit ähnlicher Merkmalskombination haben ein ähnlich hohes Risiko für Mobilitätsarmut und sind damit eine potentielle Zielgruppe von Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut

- Haushalte in den untersten Einkommensgruppen (Q1 und Q2) haben die höchsten Ausgabenanteile
- Betroffene der unteren Einkommensgruppen haben keine Spielräume, ihre Mobilitätsausgaben weiter zu verringern und sind besonders betroffen durch Kostensteigerungen.

- Unabhängig vom Einkommen geben Haushalte mit Auto immer einen höheren Anteil ihres Einkommens für Mobilität aus als Haushalte ohne Auto.
- Kosten für die Autonutzung belasten die untersten Einkommensgruppen (Q1 und Q2) relativ stärker als die höheren (Q3-Q5), daher sind sie vulnerabler für steigende Kosten der Autonutzung und müssten diese früher einschränken.

- Mit Ausnahme der höchsten Einkommensgruppe geben erwerbstätige Haushalte einen größeren Anteil ihres Einkommens für Mobilität aus.
- Erwerbstätige Haushalte legen längere Tagesstrecken zurück, gilt für alle betrachteten Verkehrsmittel, Pkw und ÖV.
- Die Kombination Erwerbstätigkeit und Autobesitz verstärkt Effekt: Wer in den untersten Einkommensgruppen erwerbstätig ist und ein Auto finanzieren muss, ist besonders vulnerabel für Mobilitätsarmut.

- Geringe Unterschiede zwischen Haushaltsgruppen mit und ohne Kinder bzgl. Mobilitätsausgabenanteile und Mobilitätsverhalten
- Erwerbstätige Haushalte (alle Einkommensgruppen) mit Kindern haben geringere Mobilitätsausgabenanteile als Haushalte ohne Kinder
 - Mögliche Erklärung: Haushalte ohne Kinder sind gerne mehr unterwegs oder Haushalte mit Kindern haben weniger Zeit, unterwegs zu sein.

- Unterschiede in den Mobilitätsausgabenanteilen aufgrund der Region sind weniger stark ausgeprägt und systematisch, u.a. da Autobesitz als Faktor bereits berücksichtigt ist.

RÄUMLICHE UNTERSCHIEDE IN DER VULNERABILITÄT GEGENÜBER STEIGENDEN TANKKOSTEN

- Vulnerabilität ist definiert als Zusammenspiel von:
 - *Exposition*, verweist auf die Intensität/Häufigkeit der Autonutzung; **Indikator: Motorisierungsgrad.**
 - *Sensibilität*, verweist auf ein geringes Einkommen; **Indikator: niedriges Einkommensniveau.**
 - *Anpassungsfähigkeit*, verweist auf vorhandene Alternativen zum Auto, insbesondere ÖPNV-Angebot; **Indikator: mangelndes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln.**
- Bildung eines Indices zur Abbildung der Frage: Welche Gemeinden haben einen hohen Anteil von Haushalten, die vulnerabel gegenüber Kraftstoffpreiserhöhungen sind?
- Vulnerabilitätsindex ist zusammengesetzt aus den Indikatoren für die einzelnen Vulnerabilitätsdimensionen

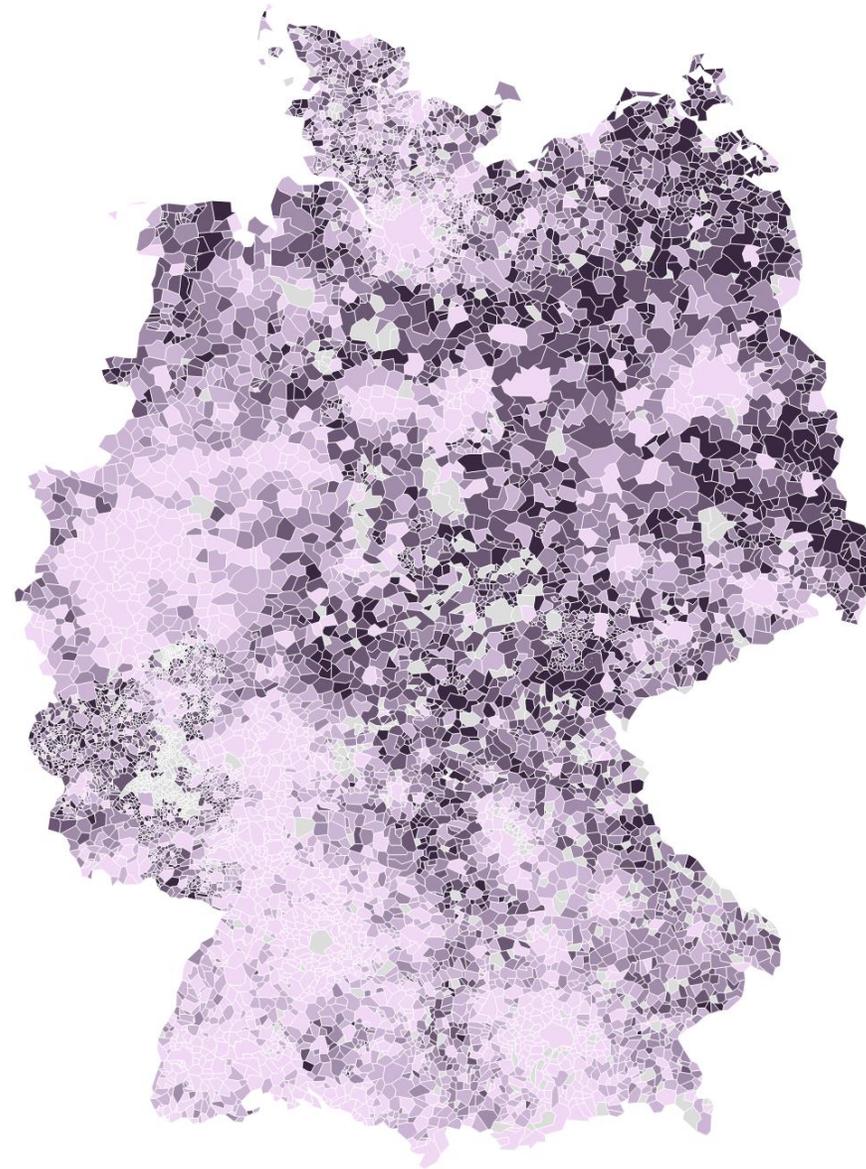
Höhere Vulnerabilität in weniger dicht besiedelten Gebieten

sehr niedrig niedrig mittel hoch sehr hoch



Vulnerabilitätsindex:

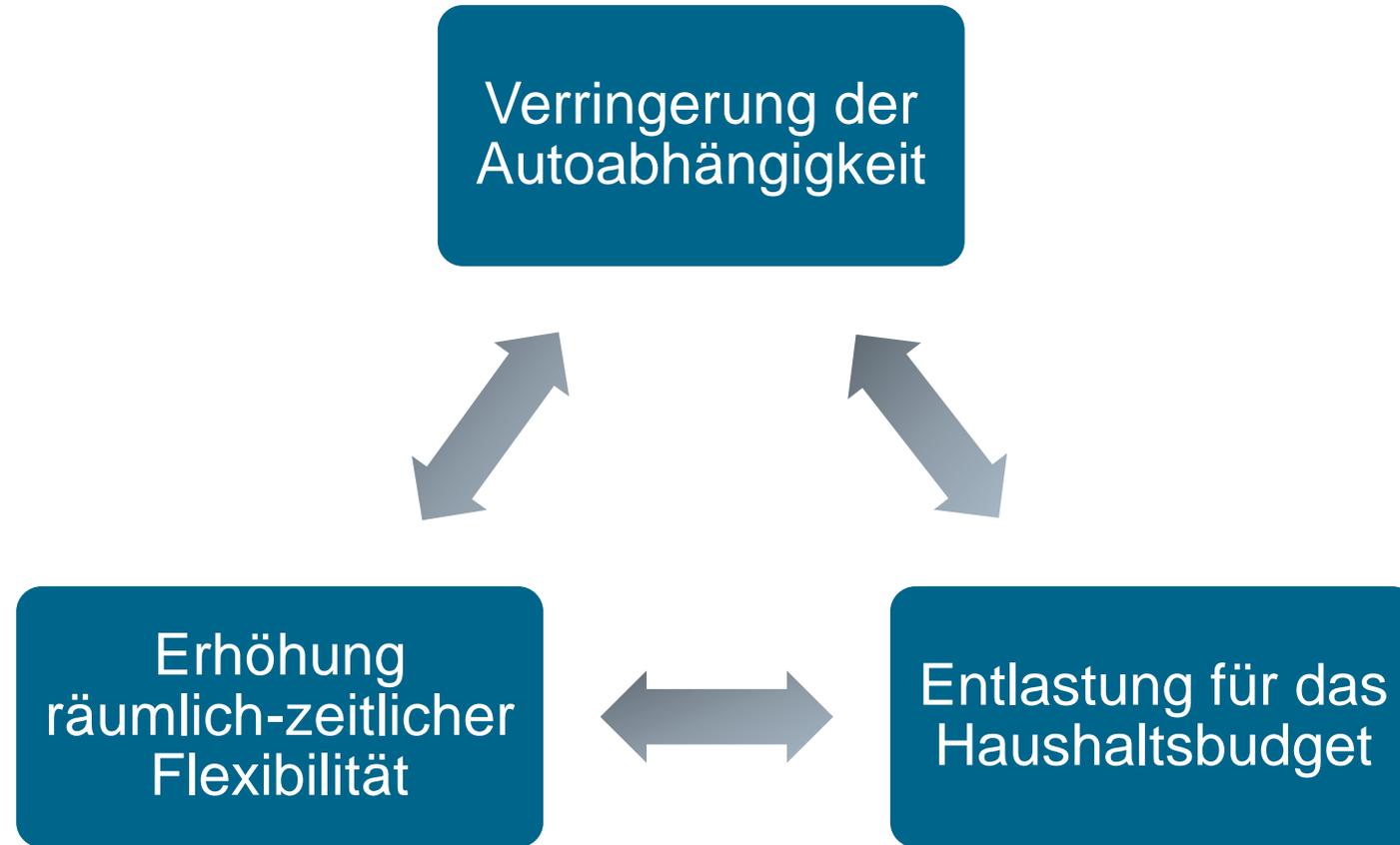
- Datengrundlage auf Kreis- und Gemeindeebene vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), vom Statistischen Bundesamt, von der Bundesagentur für Arbeit sowie Daten aus dem ÖV-Atlas von Agora Verkehrswende, Zeitraum 2020 - 2022.



Gemeinden in grau: Daten unvollständig/fehlerhaft

Grafik: Agora Verkehrswende • Quelle: Agora Verkehrswende (2022a), BA (2023), KBA (2023), Statistische Ämter (2023) • Kartenmaterial: © BKG 2023 • Erstellt mit Datawrapper

WAS LÄSST SICH GEGEN MOBILITÄTSARMUT TUN?



Verringerung der Autoabhängigkeit

Erschließungs- und Angebotsverbesserung im ÖPNV

Förderung von Rad- und Fußverkehr

Gewährleistung einer autounabhängigen Erreichbarkeit von relevanten Zielorten

Entlastung bzgl. Haushaltsbudget

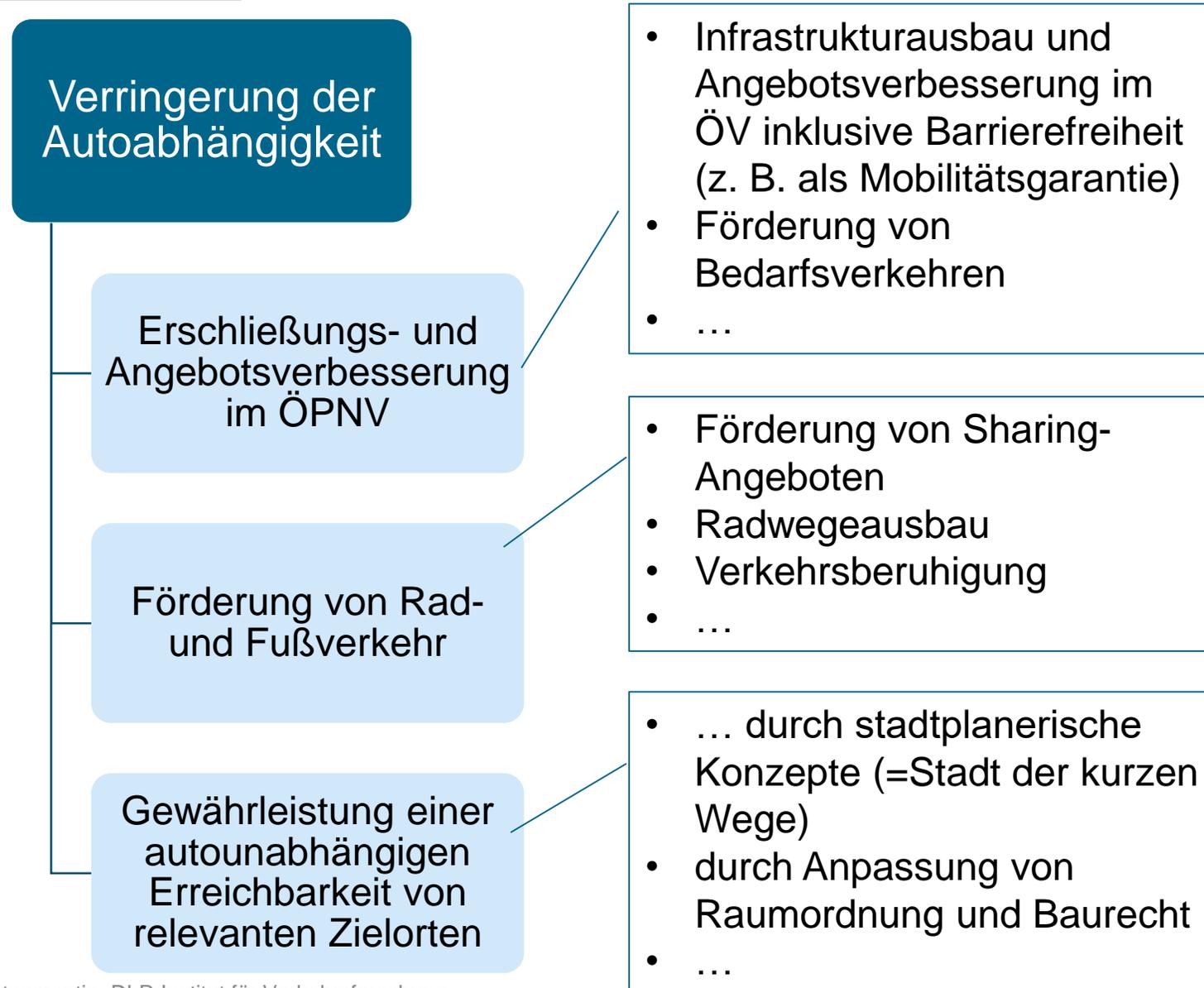
Preis- bzw. Kostenreduzierung für Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel

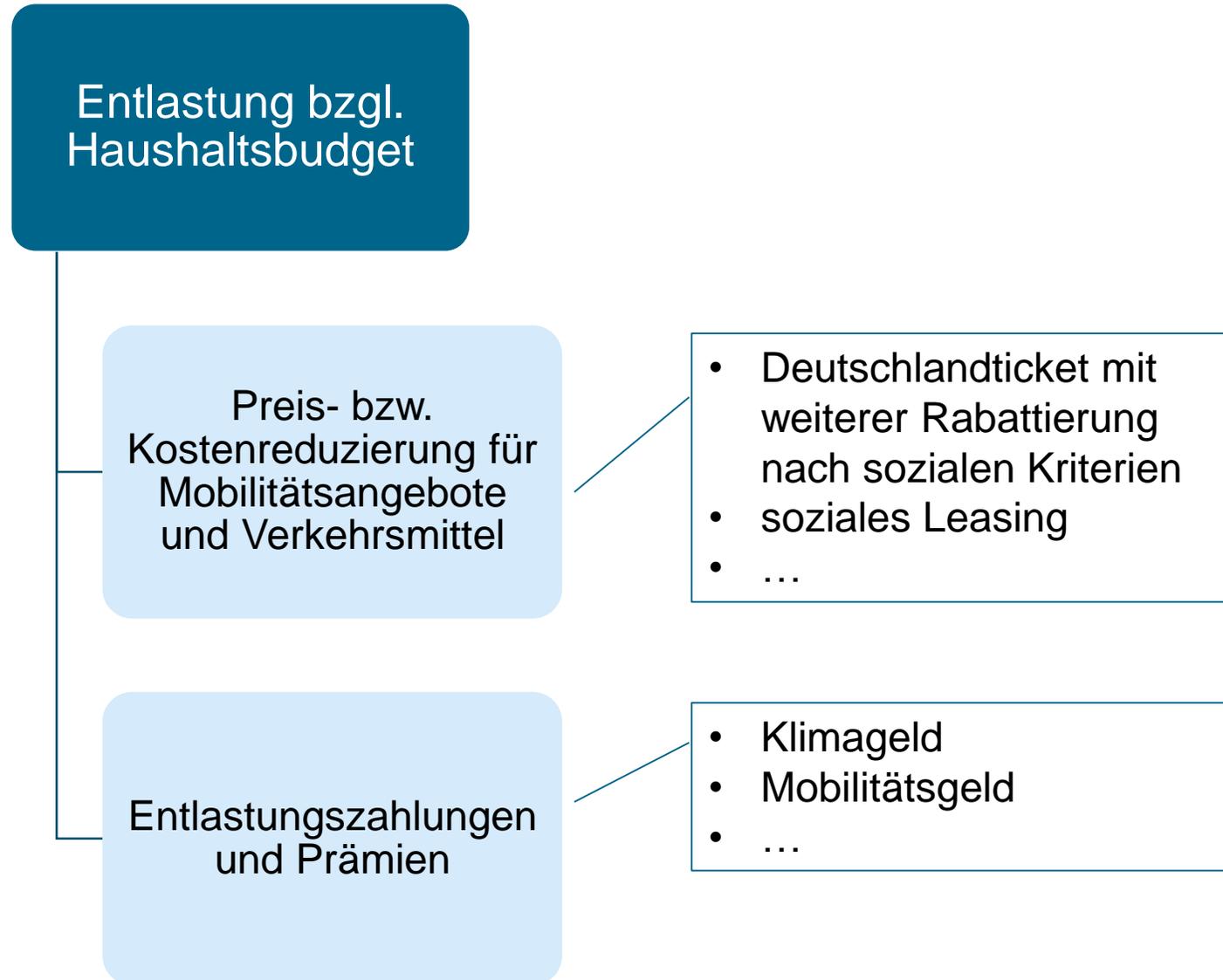
Entlastungszahlungen und Prämien

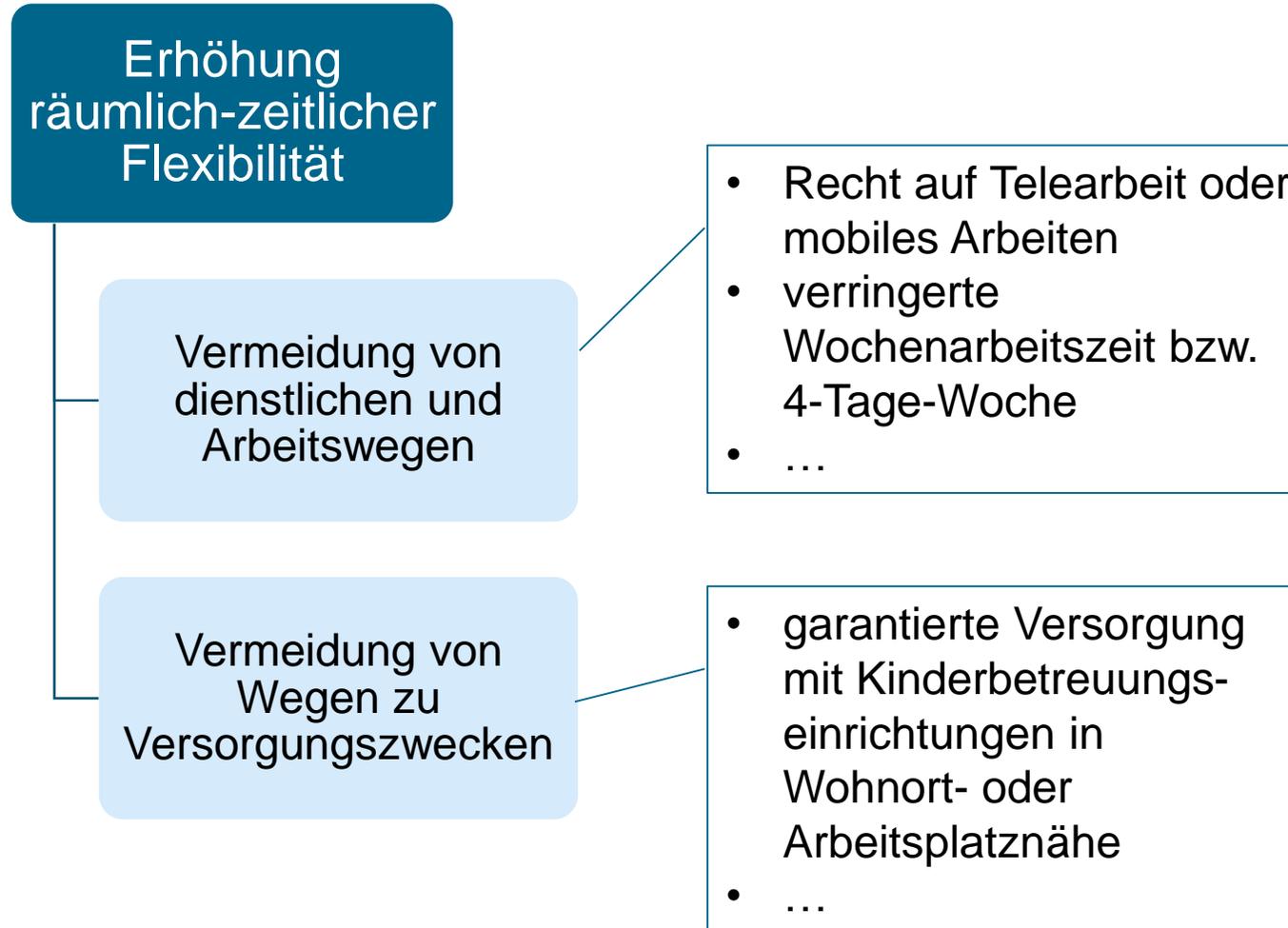
Erhöhung räumlich-zeitlicher Flexibilität

Vermeidung von dienstlichen und Arbeitswegen

Vermeidung von Wegen zu Versorgungszwecken







SCHLUSSFOLGERUNGEN

- Haushalte mit Auto geben grundsätzlich mehr für Mobilität aus, für Haushalte mit gleichzeitig niedrigem Einkommen erhöht sich das Risiko von Mobilitätsarmut.
- Geringes Einkommen häufig nicht allein das Problem, sondern die Kombination z. B. mit zeitlich unflexiblen Beschäftigungsverhältnissen, einem Wohnort mit schlechter ÖV-Anbindung und der Angewiesenheit auf ein Auto.
- Maßnahmen sind gut zu wählen und zu kombinieren, um richtige Anreize zu setzen und bestehende Autoabhängigkeit zu verringern.

VIELEN DANK FÜR DIE AUFMERKSAMKEIT!

Kontakt:

Dr. Kerstin Stark

kerstin.stark@dlr.de

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung