

# Kosten der Mobilität

Zahlen und Fakten zu den Preisen im Straßen- und Schienenverkehr sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft und den Klimaschutz

**FAKTENBLATT**



# Auf Kosten von Umwelt und Allgemeinheit

## Preise im Straßenverkehr setzen falsche Anreize

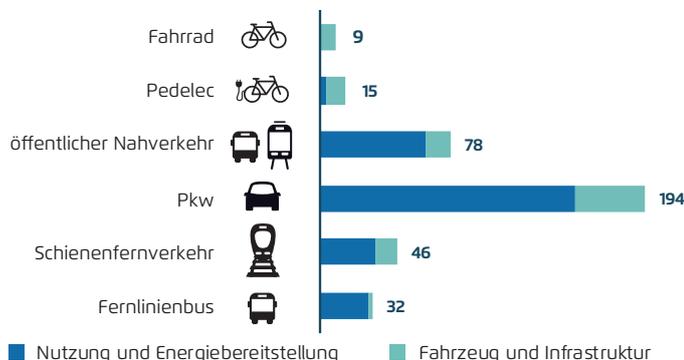
Autofahren verursacht unter den landgebundenen Mobilitätsarten mit Abstand den größten Schaden für das Klima. Trotzdem entfallen im Alltag etwa drei von vier Personenkilometern auf den motorisierten Individualverkehr. Das liegt auch daran, dass sich der Klimaschaden durch die Autonutzung bislang nicht voll in den Preisen widerspiegelt. Die Kosten des Schadens trägt stattdessen größtenteils die Allgemeinheit. Ein Umstieg auf klimaschonendere Alternativen ist so wenig attraktiv.

## Pkw stoßen am meisten CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus ...

Sieht man vom Luftverkehr ab, verursachen Autos (und Motorräder) 2017 die höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen je Personenkilometer – 2,5-mal so viel wie der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und sogar 20-mal so viel wie Fahrräder. Klimaschutz heißt daher: mehr Wege im Umweltverbund (mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß, mit dem Fahrrad) und Elektro statt Verbrenner-Pkw, denn Elektro-Pkw haben einen klaren Klimavorteil.

### Klimawirkung von Verkehrsmitteln

Gramm CO<sub>2</sub>-Äquivalente je Personenkilometer



**Agora Verkehrswende (08/2023)** | Daten: Treibhausgasemissionen im Personenverkehr; Werte für 2017. Öffentlicher Nahverkehr umfasst Schienennahverkehr, Straßen-/Stadt-/U-Bahnen und Nahlinienbusse, die entsprechend ihrer Anteile an der Personenverkehrsleistung in den Durchschnittswert eingehen.

## ... eine Pkw-Fahrt erscheint dennoch sehr günstig

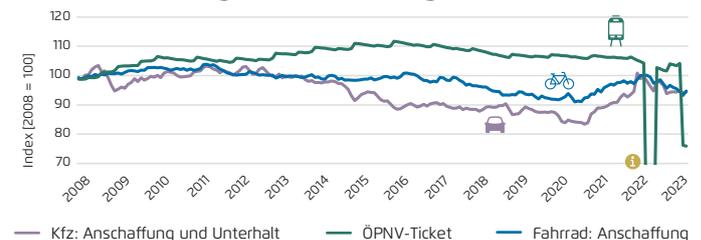
Der aktuelle CO<sub>2</sub>-Preis im nationalen Emissionshandel (nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz, BEHG) lastet nur einen kleinen Teil der tatsächlichen Klimaschadenskosten den Verursachenden an. Dadurch sind die Spritkosten für einen (zusätzlichen) Personenkilometer mit dem eigenen Pkw deutlich günstiger (2019: 6,9 Cent, Q1/2023: 9,0 Cent) als die durchschnittlichen Ausgaben für einen Personenkilometer im Fernverkehr der Bahn (2019: 13,4 Cent).\*

\*Ein zusätzlicher Pkw-Personenkilometer verursacht auch Kosten durch Verschleiß und Wertverlust; diese Kostenkomponenten bleiben im Alltag jedoch oft unberücksichtigt.

## Preise fürs Autofahren sind lange nicht gestiegen

Die Autonutzung ist lange Zeit immer erschwinglicher geworden. Selbst nach dem Preisanstieg ab 2021 kosten Anschaffung und Unterhalt nicht mehr als vor 10 oder 15 Jahren, wenn man den Einkommenszuwachs der Haushalte berücksichtigt. Fahrten im ÖPNV sind hingegen nach lange steigenden Preisen seit Mai 2023 durch das Deutschlandticket deutlich günstiger geworden.

### Einkommensbereinigte Preisentwicklung im Verkehr

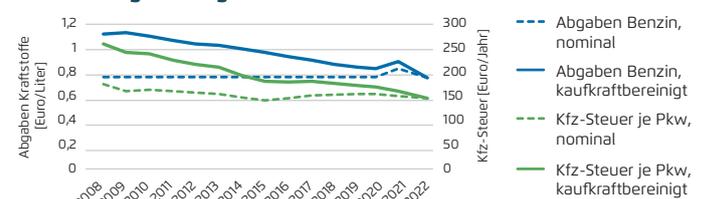


**Agora Verkehrswende (08/2023)** | Daten: Kfz: Kraftfahrer-Preisindex, ÖPNV: kombinierte Personenbeförderungsdienstleistungen; Einkommensbereinigung anhand des verfügbaren Einkommens je Einwohner (Ausgabenkonzept); unterjährig lineares Wachstum angenommen, Wert für 2023 entsprechend Gemeinschaftsdiagnose Frühjahr 2023. 🟡 Werte ÖPNV-Ticket für die Monate Juni bis August 2022: 37,6; 37,5; 37,4.

## Kürzliche Preisentwicklung beim Pkw ist marktgetrieben

Die Pkw-Kosten stiegen zuletzt vor allem wegen höherer Fahrzeugpreise – insbesondere von Gebrauchtwagen – sowie höherer Kraftstoffpreise aufgrund der Energiekrise. Staatliche Preiskomponenten wie die Kfz-Steuer und die Energiesteuer sanken dagegen einkommensbereinigt sogar. Die moderat preiserhöhende Wirkung des BEHG auf fossile Kraftstoffe beschränkt sich bislang auf das Jahr 2021, denn auf das Gesamtjahr 2022 gerechnet wurde die Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Preises durch den „Tankrabatt“ aufgehoben.

### Entwicklung der Abgaben auf Kraftstoffe und Pkw



**Agora Verkehrswende (08/2023)** | Daten: Abgaben umfassen Energiesteuer und CO<sub>2</sub>-Abgabe (BEHG), inklusive darauf entfallende Mehrwertsteuer. Kfz-Steuer je Pkw: Durchschnittswert (Bestand). Einkommensbereinigung anhand des verfügbaren Einkommens je Einwohner (Ausgabenkonzept), Einkommensniveau 2022.

# Wege und Ausgaben privater Haushalte

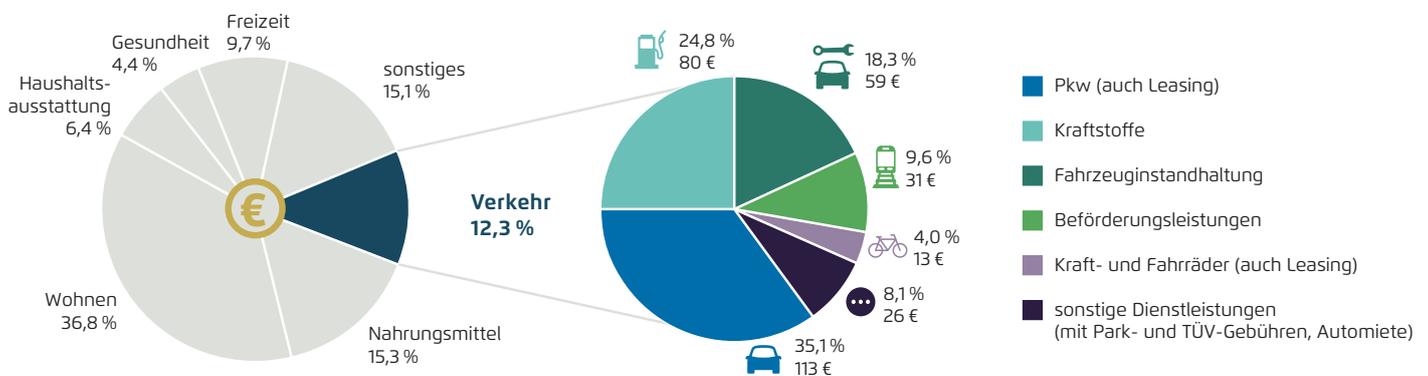
Mobilität ist ein wichtiger Posten im Haushaltsbudget und ungleich verteilt

Private Haushalte geben einen bedeutenden Teil ihres Budgets für Mobilität aus. Der Anteil am Haushaltsbudget ist dabei im unteren Mittelfeld der Einkommensverteilung am höchsten, während die zurückgelegten Wege mit steigendem Einkommen zunehmen.

## Jeder siebte bis achte Euro für Mobilität

Die Ausgaben für Mobilität stellen neben denen für Wohnen und Nahrungsmittel den dritten großen Ausgabe-posten privater Haushalte dar. Ihr Anteil belief sich im Jahr 2021 auf gut 12 Prozent, in den Jahren vor Corona lag er durchgehend bei 14 Prozent. Der weitaus größte Teil der Ausgaben für Mobilität ist mit dem Pkw verbunden, für Anschaffung, Betrieb und Instandhaltung. Für Beförderungsleistungen – also Fahrten mit Bus, Bahn und Taxi – wird nur ein kleiner Teil der Mobilitätsausgaben verwendet.

### Konsumausgaben privater Haushalte 2021



**Agora Verkehrswende (08/2023)** | Daten: ohne Haushalte von Selbstständigen; Euro-Werte: monatliche Ausgaben. Kraftstoffe inklusive Schmiermittel; Fahrzeuginstandhaltung umfasst Wartung, Reparaturen, Ersatzteile und Zubehör. Beförderungsleistungen umfassen Personen- und Güterbeförderung (zum Beispiel Umzugsleistungen); Kraft- und Fahrräder inklusive E-Bikes und Pedelecs.

## Personen mit hohem Einkommen sind mehr unterwegs ...

Personen mit hohem Einkommen sind deutlich mehr mit dem Pkw unterwegs und verursachen entsprechend mehr klimaschädliche Emissionen als einkommensärmere Personen. Dem zugrunde liegen sowohl mehr berufliche als auch mehr Freizeitwege. Die Wegelängen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder zu Fuß unterscheiden sich über die Einkommensverteilung hinweg kaum. Der Anteil dieser Wege ist bei geringem Einkommen aber höher, weil die Mobilität insgesamt geringer ist.

## ... geben aber einen kleineren Teil ihres Budgets für Mobilität aus

Die Länge der zurückgelegten Wege nimmt zwar mit steigendem Einkommen zu, aber nicht der Anteil der Ausgaben für Mobilität am Gesamtbudget. Dieser weicht meist nicht stark vom Durchschnittswert (2021: ca. 12 Prozent) ab. Bei sehr hohem Einkommen sinkt der Anteil sogar im Vergleich zu anderen Einkommensklassen. Wirksame Klimaschutzinstrumente müssen entsprechend hohe Preissignale beinhalten. Um sie sozial ausgewogen zu gestalten müssen im Gegenzug Haushalte mit niedrigem und mittlerem Einkommen finanziell entlastet werden.

### Tägliche Verkehrswege pro Kopf nach Einkommen



**Agora Verkehrswende (08/2023)** | Daten: Tagesstrecke je Person gemäß der Erhebung Mobilität in Deutschland (MiD) 2017. Ohne Wege zu rein dienstlichen Zwecken. Einkommensgruppe entsprechend Haushaltsnettoeinkommen, bedarfsgewichtet gemäß neuer OECD-Skala.

# Ausstattung mit privaten Pkw

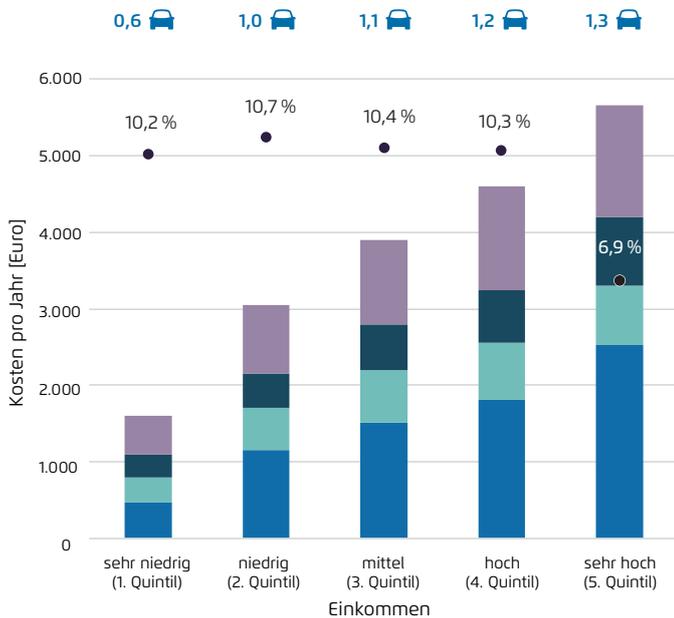
## Präferenz für große Autos belastet die Allgemeinheit

Haushalte mit hohem Einkommen geben deutlich mehr Geld für Anschaffung und Nutzung ihrer Autos aus. Sie legen beim Autokauf mehr Wert auf eine hohe Motorleistung und viel Platz als auf einen verbrauchsarmen Motor. Gleichzeitig profitieren sie am meisten von staatlichen Begünstigungen.

### Menschen mit hohem Einkommen leisten sich am meisten Automobilität

Einkommensreiche Haushalte besitzen deutlich mehr Autos als einkommensarme. Noch stärker unterscheiden sich jedoch die absoluten Pkw-Ausgaben zwischen den Einkommensgruppen: Sie liegen bezogen auf das Jahr 2021 im obersten Fünftel (das entspricht 20 Prozent der Bevölkerung mit dem höchsten Einkommen) etwa um den Faktor 3,5 höher als im untersten Fünftel der Einkommensverteilung.\*\* Der Anteil des Wertverlusts, durch Alterung und Verschleiß, an den Gesamtkosten für Autos steigt über die Einkommensgruppen deutlich an, weil die Fahrzeuge tendenziell neuer und teurer sind. Im Durchschnitt summieren sich die Pkw-Ausgaben auf etwa zehn bis elf Prozent des Einkommens – nur die Haushalte des obersten Fünftels geben aufgrund ihres sehr hohen Einkommens anteilig deutlich weniger aus.

#### Pkw-Besitz und -Kosten privater Haushalte 2021



- Wertverlust
- Versicherungen und Kfz-Steuer
- Wartung und Reparatur
- Kraftstoff und Strom
- Gesamtkosten in Prozent des Haushaltsnettoeinkommens

Agora Verkehrswende (08/2023) | Daten: Einkommen: Haushaltsnettoeinkommen, bedarfsgewichtet gemäß neuer OECD-Skala.

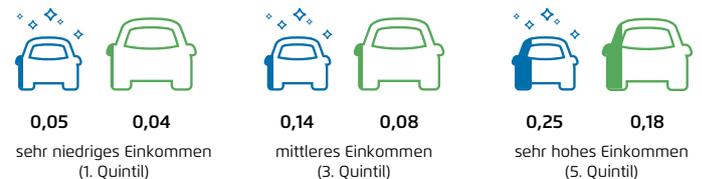
\*\*Neben dem ökonomischen Status sind weitere soziodemographische Faktoren für die Unterschiede in den Pkw-Kosten maßgeblich: So sind einkommensarme Personen häufiger alleinlebend oder alleinerziehend und öfter nicht erwerbstätig; sie wohnen zugleich häufiger in ländlichen Regionen.

### Je höher das Einkommen, desto neuer und größer das Auto

Große und neue Autos werden vorrangig von Personen aus den oberen Einkommensgruppen genutzt: In Haushalten des obersten Fünftels gibt es davon fünfmal so viele wie im untersten Fünftel. Einkommensreiche Haushalte profitieren so häufiger von staatlichen Subventionen für neu angeschaffte Elektrofahrzeuge und dem Dienstwagenprivileg. Von den zuletzt besonders stark ausgeprägten Preissteigerungen bei der Anschaffung von kleinen und älteren Autos sind hingegen auch viele einkommensarme Haushalte betroffen.

#### Ausstattung privater Haushalte mit neuen und großen Pkw

Anzahl je Haushalt



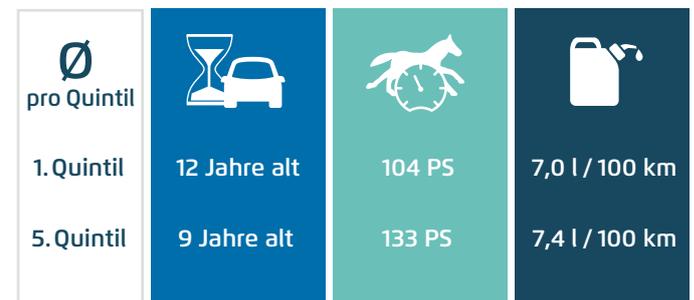
■ neue Pkw ■ große Pkw

Agora Verkehrswende (08/2023) | Daten: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017, erhoben 06/2016 bis 08/2017; neue Pkw: Baujahre 2015 bis 2017; große Pkw: Geländewagen, Sportwagen, Oberklasse, obere Mittelklasse; Einkommen: Haushaltsnettoeinkommen, bedarfsgewichtet gemäß neuer OECD-Skala.

### Investitionen fließen in Leistung statt in Effizienz

Das niedrige Alter und der damit verbundene technologische Vorsprung der Pkw in einkommensreichen Haushalten bedeutet nur zum Teil einen Effizienzvorteil im Fahrbetrieb. Zwar werden diese Pkw bereits überdurchschnittlich häufig batterieelektrisch betrieben; die Verbrenner-Pkw sind durch höheres Gewicht und höhere Motorleistung aber nicht sparsamer unterwegs als die von einkommensärmeren Haushalten.

#### Fahrzeugmerkmale nach Haushaltseinkommen 2021



Agora Verkehrswende (08/2023) | Daten: nur privat gehaltene Verbrenner-Pkw.

# Faire Preise

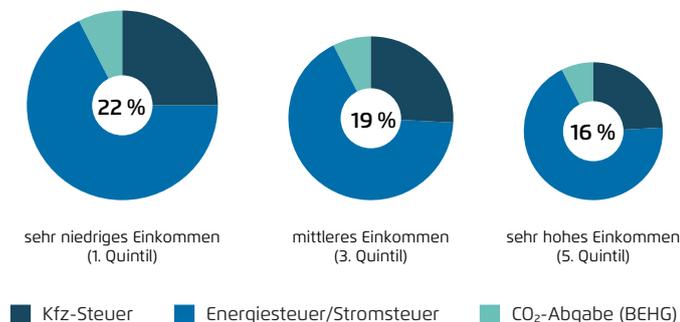
## Steuersignale für mehr Gerechtigkeit, Resilienz und Klimaschutz im Straßenverkehr

Um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, braucht es wirksame Anreize für die Anschaffung emissionsarmer Pkw und den Umstieg auf klimaschonendere Mobilitätsformen. Dazu gehört, dass Autofahren mit Benzin oder Diesel im Vergleich zu den Alternativen teurer wird. Die Maßnahmen lassen sich sozial ausgewogen gestalten.

### Lenkungsabgaben lenken zu wenig

Staatliche Abgaben im Bereich der Pkw-Nutzung müssen nicht allein der Staatsfinanzierung dienen. Sie können darüber hinaus eine ökologische Lenkungsfunction entfalten, indem sie umweltschonende Mobilität finanziell attraktiver machen. Dieses Potenzial besteht vor allem bei der Energiesteuer und dem CO<sub>2</sub>-Preis auf Kraftstoffe. Deren Anteil an den Pkw-Gesamtausgaben nimmt jedoch mit steigendem Einkommen tendenziell ab. Der Grund: Beide steigen proportional zum Kraftstoffverbrauch, welcher bei Haushalten mit hohem Einkommen eine kleinere Rolle für die Autokosten spielt. Auch die Bedeutung der Kfz-Steuer sinkt bei steigendem Einkommen.

#### Anteil der Lenkungsabgaben an den Pkw-Gesamtkosten 2021



Agora Verkehrswende (08/2023) | Daten: Einkommen: Haushaltsnettoeinkommen, bedarfsgewichtet gemäß neuer OECD-Skala.

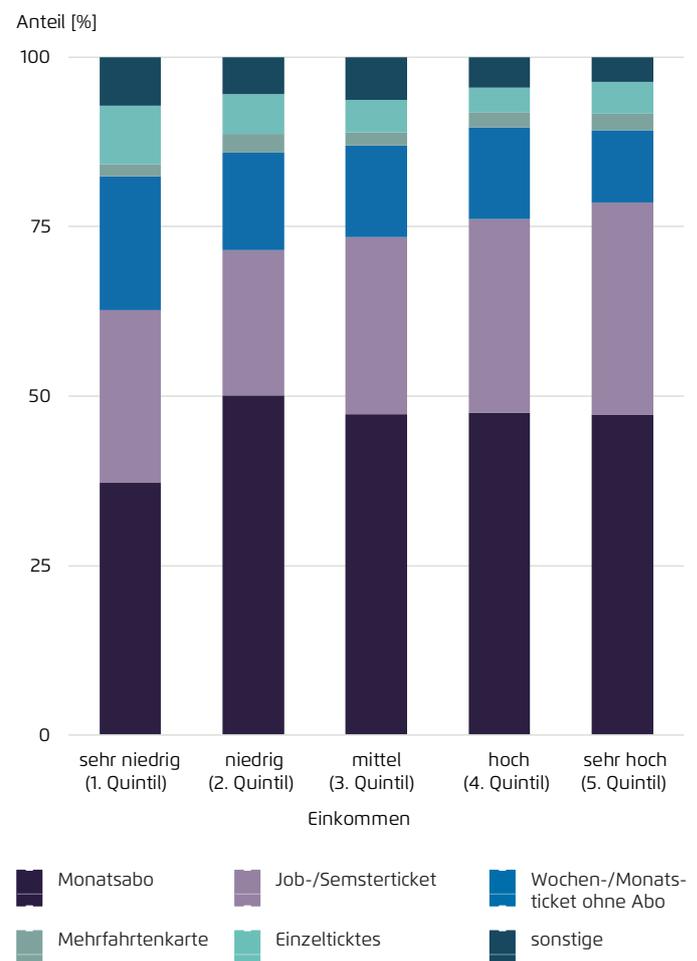
### Klimaschädliche Anreize abbauen und Einkommen stärken

Die Klimaschadenskosten, die beim Verbrennen fossiler Kraftstoffe entstehen, müssen sich angemessen in den Preisen widerspiegeln. Dann können Fahrzeug- und Nutzungsentscheidungen den Preissignalen folgen. Der derzeitige CO<sub>2</sub>-Preis im nationalen Emissionshandel wird den Schadenskosten nicht gerecht. Für eine spürbare Lenkungswirkung muss der Preispfad deutlich steiler ansteigen. Wenn die Einnahmen als Klimageld pro Kopf zurückverteilt werden, sorgt das für sozialen Ausgleich. Weitere Möglichkeiten, die Transformation zugleich sozialverträglich und ökologisch zu gestalten, liegen in der Reform der Pendlerpauschale sowie der Kfz-Steuer und Dienstwagenbesteuerung. Wichtig wäre etwa ein starkes CO<sub>2</sub>-Preissignal beim Pkw-Kauf.

### Zugang zum öffentlichen Verkehr sozialer gestalten

Vom bundesweiten Deutschlandticket, das seit Mai 2023 verfügbar ist, profitieren regelmäßige ÖPNV-Nutzer:innen am stärksten. Bislang nahm der Anteil der Personen, die täglich oder fast täglich Bus oder Bahn fahren, aber kein Abo-Ticket nutzen, mit niedrigerem Einkommen zu. Mögliche Gründe hierfür reichen von der finanziellen Belastung eines langlaufenden Abos über Barrieren bei der digitalen Buchung bis zur fehlenden Kreditwürdigkeit. Personen, denen der Abschluss eines regulären Abonnements bislang nicht möglich ist, sollte der Zugang zum Deutschlandticket daher erleichtert werden.

#### Gewählter Fahrkartentyp der (fast) täglichen ÖPNV-Nutzer:innen



Agora Verkehrswende (08/2023) | Daten: Häufigste Fahrkartenart beim Fahren mit Bus und Bahn in der Region (Selbstauskunft) gemäß Mobilität in Deutschland (MiD) 2017; nur Personen, die täglich oder fast täglich Busse/Bahnen in ihrer Region nutzen; Einkommen: Haushaltsnettoeinkommen, bedarfsgewichtet gemäß neuer OECD-Skala.

# Dieses Faktenblatt gibt einen Überblick über die Kosten der Mobilität auf Deutschlands Straßen und Schienen – sowohl aus individueller als auch aus gesellschaftlicher Perspektive. Hierfür werden Preisentwicklung sowie Mobilitätsverhalten, Fahrzeugausstattung und Ausgabenstruktur der privaten Haushalte betrachtet und Unterschiede zwischen Haushalten verschiedener Einkommensklassen dargestellt. Auf dieser Basis liefert das Faktenblatt Ansatzpunkte für Politikinstrumente, die eine gerechtere Verteilung der Kosten bewirken können.

## Quellenangaben

TITELBILD: jock+scott / photocase.de

**Auf Kosten von Umwelt und Allgemeinheit Anteil MIV an der Verkehrsleistung:** Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Verkehr in Zahlen 2022/2023. URL: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?__blob=publicationFile). Letzter Zugriff am: 09.05.2023.

**„Klimawirkung von Verkehrsmitteln“:** Eigene Berechnungen auf Basis von infas; DLR; IVT; infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur; Umweltbundesamt (2021): Umweltfreundlich mobil! Ein ökologischer Verkehrsartenvergleich für den Personen- und Güterverkehr in Deutschland. URL: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021\\_fb\\_umweltfreundlich\\_mobil\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/5750/publikationen/2021_fb_umweltfreundlich_mobil_bf.pdf). Letzter Zugriff am: 04.05.2023.

**„... eine Pkw-Fahrt erscheint dennoch sehr günstig“:** Eigene Berechnungen auf Basis von ADAC (2023): Spritpreis-Entwicklung: Benzin- und Dieselpreise seit 1950. URL: <https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/deutschland/kraftstoffpreisentwicklung/>. Letzter Zugriff am: 09.05.2023; Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Verkehr in Zahlen 2022/2023. URL: [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?__blob=publicationFile). Letzter Zugriff am: 09.05.2023; Deutsche Bahn Konzern (2019): Integrierter Bericht 2019. URL: <https://ibir.deutschebahn.com/2019/de/start>. Letzter Zugriff am: 09.05.2023; Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (2020): VDV-Statistik 2019. URL: <https://www.vdv.de/vdv-statistik-2019.pdf>. Letzter Zugriff am: 24.04.2023.

**„Einkommensbereinigte Preisentwicklung im Verkehr“:** Eigene Berechnungen auf Basis von Destatis (2023a): GENESIS-Online, Themenbereich 61111, Verbraucherpreisindex für Deutschland. URL: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>. Letzter Zugriff am: 09.05.2023; Destatis (2023b): Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen: Inlandsproduktberechnung, Fachserie 18, Reihe 11, 2022.

**„Entwicklung der Abgaben auf Kraftstoffe und Pkw“:** Eigene Berechnungen auf Basis von Bundesministerium der Finanzen (2013): Monatsbericht des BMF, März 2013. URL: [https://www.bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2001-2016/Inhalte/Monatsbericht-Archiv-Downloads/2013/monatsbericht\\_2013\\_03\\_deutsch.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bundesfinanzministerium.de/Monatsberichte/2001-2016/Inhalte/Monatsbericht-Archiv-Downloads/2013/monatsbericht_2013_03_deutsch.pdf?__blob=publicationFile&v=2).

Letzter Zugriff am: 18.04.2023; Bundesministerium der Finanzen (2023): Datensammlung zur Steuerpolitik. URL: <https://www.bundesfinanzministerium.de/Web/DE/Service/Publikationen/Datensammlungen/datensammlungen.html>. Letzter Zugriff am: 18.04.2023; Deutscher Bundestag (2006): Drucksache 16/1778: Belastungen der Autofahrerinnen und Autofahrer durch die Finanzpolitik der Bundesregierung. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/16/017/1601778.pdf>. Letzter Zugriff am: 18.04.2023; Deutscher Bundestag (2018): Drucksache 19/6232: Entwicklung und Möglichkeiten der Kraftfahrzeugsteuer und die Auswirkungen des WLTP-Messverfahrens. URL: <https://dserver.bundestag.de/btd/19/062/1906232.pdf>. Letzter Zugriff am: 18.04.2023.

**Wege und Ausgaben privater Haushalte „Konsumausgaben privater Haushalte 2021“:** Destatis (2022): Laufende Wirtschaftsrechnungen: Einkommen, Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte, Fachserie 15, Reihe 1, LWR 2021.

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

**„... geben aber weniger für Mobilität aus“:** Stiftung Arbeit und Umwelt der IG BCE (2019): CO<sub>2</sub>-Bepreisung für den Verkehrssektor? Bedeutung und Entwicklung der Kosten räumlicher Mobilität der privaten Haushalte bei ausgewählten verkehrspolitischen Instrumenten. URL: [https://www.arbeit-umwelt.de/wp-content/uploads/190705\\_Studie\\_CO2-SteuerVerkehr\\_DIW\\_StiftungIGBCE.pdf](https://www.arbeit-umwelt.de/wp-content/uploads/190705_Studie_CO2-SteuerVerkehr_DIW_StiftungIGBCE.pdf). Letzter Zugriff am: 09.05.2023.

**Pkw in Privathaushalten „Durchschnittliche Pkw-Kosten privater Haushalte 2021“ und „Investitionen fließen in Leistung statt in Effizienz“:** Eigene Berechnungen auf Basis von ADAC (2022): Datensatz ADAC Fahrzeugdaten und Preis, Stand August 2022; ADAC Autoversicherung (2022): URL: <https://www.adac.de/produkte/versicherungen/autoversicherung/tarife-und-leistungen/>. Letzter Zugriff am: 08.12.2022; Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2022): Deutsches Mobilitätspanel (MOP); Destatis (2021): Einkommens- und Verbrauchsstichprobe: Aufwendungen privater Haushalte für Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren, Fachserie 15, Heft 3, EVS 2018; Destatis (2023a): GENESIS-Online, Themenbereich 61111, Verbraucherpreisindex für Deutschland. URL: <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online>. Letzter Zugriff am: 09.05.2023; Goebel, Jan; Grabka, Markus M.; Liebig, Stefan; Kroh, Martin; Richter, David; Schröder, Carsten; Schupp, Jürgen (2019). The German Socio-Economic Panel (SOEP). In: Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 239 (2), S. 345-360.

**Hinweis:** Datengrundlage der Autokostenanalyse ist das Mobilitätspanel (MOP), das umfangreiche Informationen zur Nutzung und den Merkmalen von Pkw in Privathaushalten liefert. Diese wurden für die Kostenschätzung mit weiteren, externen Datenquellen verknüpft. Die Ergebnisse sind aufgrund der begrenzten Stichprobengröße des MOP und Unsicherheiten in der Schätzung einzelner Kostenbestandteile als Approximation der tatsächlichen Kosten zu interpretieren.

**„Ausstattung privater Haushalte mit neuen und großen Pkw“:** Eigene Auswertung auf Basis von infas; DLR; IVT; infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

**„Je höher das Einkommen, desto neuer und größer das Auto“:** ADAC (2023): Hohe Gebrauchtwagenpreise: Wie man an ein günstiges Auto kommt. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/gebrauchtwagenkauf/gebrauchtwagenmarkt-dat-report/>. Letzter Zugriff am: 09.05.2023; ADAC (2023): Günstige Kleinwagen? Gibt's nicht mehr!. URL: <https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/keine-bezahlbaren-kleinwagen/>. Letzter Zugriff am: 09.05.2023.

## Faire Preise

**„Anteil der Lenkungsabgaben an den Pkw-Gesamtkosten“:** siehe Quellenangabe zu „Durchschnittliche Pkw-Kosten privater Haushalte 2021“.

**„Klimaschädliche Anreize abbauen und Einkommen stärken“:** Agora Verkehrswende (2022): Faire Preise im Straßenverkehr. Leitlinien für eine klimagerechte, effiziente und sozial ausgewogene Reform der Steuern, Abgaben und Subventionen rund um den Pkw. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/faire-preise-im-strassenverkehr/>. Letzter Zugriff am: 09.05.2023.

**„Fahrkarten (fast) täglicher ÖPNV-Nutzer:innen nach Einkommen“:** infas; DLR; IVT; infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

## Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2023): *Kosten der Mobilität. Zahlen und Fakten zu den Preisen im Straßen- und Schienenverkehr sowie deren Bedeutung für die Gesellschaft und den Klimaschutz.*

[www.agora-verkehrswende.de](http://www.agora-verkehrswende.de)

## 1. Auflage

99-2023-DE

## Herausgeber

### Agora Verkehrswende

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

T +49 (0)30 700 14 35000

F +49 (0)30 700 14 35129

[www.agoraverkehrswende.de](http://www.agoraverkehrswende.de)

[info@agoraverkehrswende.de](mailto:info@agoraverkehrswende.de)

## Projektleitung

Benjamin Fischer, Projektleiter Verkehrsökonomie

[benjamin.fischer@agora-verkehrswende.de](mailto:benjamin.fischer@agora-verkehrswende.de)

## Mitarbeit

Johanna Wietschel, Carl-Friedrich Elmer, Marica Gehlfuß,

Philipp Kosok, Nikolas Linck, Philipp Prein, Maita Schade,

Jessica Sommer, Wiebke Zimmer

## Veröffentlichung August 2023