



POLICY BRIEF (01/2023)

## #Mobilitätsarmut

### Politikansätze für eine gerechte Verkehrswende (Teil 2/2)

Mobilitätsarmut ist ein vielschichtiges Problem, das entsprechend vielschichtige Lösungsansätze und Maßnahmen in vielen Politikbereichen erfordert. Mit Blick auf umwelt- und sozialpolitische Ziele bietet die Verkehrswende viele Chancen, Mobilität umweltfreundlicher zu machen und gleichzeitig die Mobilitätsarmut zu reduzieren. Es existieren jedoch auch Verteilungs- und Zielkonflikte, die offen angesprochen und gesellschaftlich ausgehandelt werden müssen. Bei all dem ist zu bedenken, dass Mobilität kein Selbstzweck ist, sondern ein Mittel, um tieferliegende Bedürfnisse zu befriedigen.

Von Matthias Runkel, Florian Peiseler und Linda Mensinger

#### 1 Rückblick

Im [ersten Teil](#) der Reihe (FÖS 2022) haben wir **vier Formen der Mobilitätsarmut** thematisiert: Verkehrsarmut, mangelnde Erschwinglichkeit, Erreichbarkeitsarmut sowie die Belastung durch Externalitäten. Menschen und ganze Regionen sind von diesen unterschiedlich stark betroffen. Wir haben Gründe und Folgen der Betroffenheit aufgezeigt. So entstehen Probleme häufig dort, wo der öffentliche Verkehr versagt und eine starke Abhängigkeit vom Auto besteht. Darunter leiden Menschen meist aufgrund ihrer Lebens- und Einkommensverhältnisse und der sozioökonomischen Lage ihres Wohnortes. Durch Mobilitätsarmut können sich andere soziale und ökologische Schief lagen noch verstärken. Das Papier legt also dringenden Handlungsbedarf offen und zeigt, warum eine gerechte Verkehrswende neben Effizienz und Klimafreundlichkeit auch soziale Teilhabe ermöglichen sollte.





#### 2 Ausblick

In diesem Policy Brief schauen wir zunächst wieder auf die vier Formen der Mobilitätsarmut. Wir zeigen, dass eine Vielzahl an Maßnahmen – also ein bunter Blumenstrauß aus unterschiedlichen Politikfeldern – nötig ist, um Mobilitätsarmut zu bekämpfen und gleichzeitig eine gerechte Verkehrswende voranzutreiben. So vielschichtig Mobilitätsarmut ist, so vielschichtig sind auch die Lösungsansätze (Abschnitt 3). Danach richten wir den Blick auf potenzielle Chancen und Konflikte der Verkehrswende (Abschnitt 4). An vielen Stellen kann sie zur Minderung von Mobilitätsarmut beitragen. Es bestehen aber auch sozial- und umweltpolitische Zielkonflikte sowie handfeste Verteilungskonflikte (z. B. um Finanzmittel oder öffentlichen Raum), die offen benannt und adressiert werden müssen. In einem kurzen Exkurs (S. 7) widmen wir uns der Frage nach Bedürfnissen und einer bedarfsorientierten Mobilitätsplanung.

### 3 Wir brauchen vielschichtige Ansätze aus verschiedenen Politikfeldern

Die zentralen Probleme innerhalb der vier Formen der Mobilitätsarmut lassen sich in **Ziele** umformulieren. Das stellt die folgende Abbildung dar:

Abbildung 1: Ziele für die vier Handlungsfelder

 <b>Verkehrsarmut</b>	 <b>Geringe Erschwinglichkeit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aus- und Umbau von Verkehrsinfrastruktur</li> <li>▪ Verkehrsreduzierung &amp; Flächengerechtigkeit als Planungskriterien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verteilungswirkung der Verkehrsfinanzierung optimieren</li> <li>▪ Mobilitätskosten für Betroffene senken</li> </ul>
 <b>Erreichbarkeitsarmut</b>	 <b>Ungerechte Belastung durch Externalitäten</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt der kurzen Wege</li> <li>▪ Soziale Infrastruktur vor Ort</li> <li>▪ Sozialer Wohnungsbau</li> <li>▪ Barrierefreiheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz der Betroffenen</li> <li>▪ Reduktion von Externalitäten</li> <li>▪ Verursachergerechte Anlastung externer Kosten</li> </ul>

Quelle: Eigene Darstellung

Schon dadurch wird deutlich, dass eine Vielfalt an Maßnahmen **aus unterschiedlichen Politikfeldern** nötig ist, um diese Ziele zu erreichen. Dazu gehören vor allem die Verkehrspolitik, Finanzpolitik, Sozialpolitik, Stadt- und Raumplanung sowie die Umweltpolitik. Tabelle 1 stellt diesen Zusammenhang exemplarisch dar. Beispielsweise hat die Bundesregierung im Jahr 2022 mit Tankrabatt (Reduzierung der Energiesteuer), Entfernungspauschale und 9-Euro-Ticket das Problem der Erschwinglichkeit adressiert und dabei überwiegend auf finanzpolitische Instrumente gesetzt. Insbesondere der Tankrabatt hat jedoch einige Zielkonflikte und Verteilungsfragen offengelegt.

In den folgenden Abschnitten 3.1 bis 3.4 thematisieren wir, orientiert an der Darstellung in Tabelle 1, die vier Formen der Mobilitätsarmut, beschreiben die wichtigsten Ziele und werfen einen Blick auf **wichtige Maßnahmen und Instrumente** aus den genannten Politikfeldern.

Tabelle 1: Politische Ansätze für die vier Formen der Mobilitätsarmut

	Verkehrsarmut	Erschwinglichkeit	Erreichbarkeitsarmut	Externalitäten
<b>Verkehrspolitik</b>	▪	▪	▪	▪
<b>Finanzpolitik</b>	▪	▪	▪	▪
<b>Sozialpolitik</b>	▪	▪	▪	▪
<b>Stadt- &amp; Raumplanung</b>	▪	▪	▪	▪
<b>Umweltpolitik</b>	▪	▪	▪	▪

Quelle: Eigene Darstellung

Die gesammelten Maßnahmen sind das Ergebnis einer **Webinar-Reihe** mit Vertreter\*innen aus Sozial- und Umweltverbänden und der Wissenschaft sowie eigenen Recherchen (u. a. Aberle u. a. 2022; Agora Verkehrswende 2021b; Mattioli u. a. 2017; Rammner/Schwedes 2018; Shill 2019; UBA 2021). Die Sammlung soll einen möglichst breiten Überblick geben und hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Auch sind der Übersicht halber in diesem Papier nicht alle Maßnahmen aufgelistet. Die umfangreichen Workshop-Ergebnisse wurden auf einem digitalen Whiteboard festgehalten und sind online abrufbar.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [https://foes.de/fileadmin/content/Veranstaltungen/2022/2022-12\\_Board-Mobilitaetsarmut.png](https://foes.de/fileadmin/content/Veranstaltungen/2022/2022-12_Board-Mobilitaetsarmut.png) An dieser Stelle noch einmal vielen Dank allen Beteiligten.

### 3.1 Verkehrsarmut durch Aus- und Umbau reduzieren

Wie im ersten Teil der Reihe (FÖS 2022) beschrieben, sind Menschen von Verkehrsarmut betroffen, denen keine hinreichenden Verkehrsoptionen zur Verfügung stehen. Während die Infrastruktur für das Auto in Deutschland weitgehend gut ausgebaut ist, ist das ÖPNV-Angebot in vielen Regionen schlecht und für rund ein Viertel der Bevölkerung ungenügend (Agora Verkehrswende 2021). Auch eine mangelhafte Radinfrastruktur beeinträchtigt die Mobilität vieler Menschen, die kein Auto fahren können oder wollen und daher auf Alternativen angewiesen sind (z. B. junge und alte Menschen, Menschen mit geringem Einkommen).

Im Zentrum der Lösungsansätze steht der bedarfsgerechte **Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur**, der vor allem verkehrs-, finanz- und planungspolitisch begleitet werden muss. So sind Maßnahmen für den **Ausbau der Infrastruktur**, insbesondere in strukturschwachen Regionen, zentral. Ausbauprojekte mit dem Ziel, ÖPNV-, Rad-, Schienen- und Ladeinfrastruktur für mehr Menschen zugänglich zu machen und das Stadt-Land-Gefälle zu reduzieren, dienen dem verkehrspolitischen Ziel, gleichwertige Lebensverhältnisse im Raum zu schaffen. Um die Autoabhängigkeit zu reduzieren, sollte der Fokus hierbei darauf liegen, Intermodalität und die Erschließung schlecht angebundener Räume – bspw. über On-Demand-Dienste – zu ermöglichen. Leitplanken hierfür können eine bedarfs-gerechte Verkehrswegeplanung sowie gesetzlich definierte Mobilitätsgarantien bilden. Um solche Standards für die Erreichbarkeit und Erschließung zu schaffen, existieren Forderungen nach einem Bundesmobilitätsgesetz (VCD 2022). Ein solches Gesetz, wie auch Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes, kann zudem eine Grundlage für die Ausrichtung von Projekten nach ökologischen Kriterien schaffen.

Beim **Umbau der Infrastruktur** kann die Ausrichtung von Raumordnung und Raumschließung an Kriterien wie **Verkehrsreduzierung und Flächengerechtigkeit** die integrierte Planung von Verkehrsprojekten ermöglichen und begleiten. Eine solche Ausrichtung schafft Raum für alternative Mobilität für besonders von Verkehrsarmut betroffene Gruppen, um den Zugang zu mehr Mobilität zu ermöglichen. Bei Digitalisierungsvorhaben muss der digital divide berücksichtigt werden (Dangschat 2022), also die Ungleichverteilung des Zugangs zu Internet und Mobilität, bedingt durch Verfügbarkeit, technische Ausstattung oder relative Zugangskosten (bpb 2017).

Der Aus- und Umbau der Infrastruktur sowie eine gerechtere Verteilung der Kosten braucht einen entsprechenden Investitions- und Finanzierungsrahmen. So kann durch Instrumente wie Regionalisierungsmittel und das Gemein-deverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die Beteiligung des Bundes an der Finanzierung des ÖPNV gestärkt

werden. Mehr sozialer und ökologischer Ausgleich lässt sich zudem schaffen, wenn Einnahmen aus verkehrsbezogenen Abgaben und Steuern, wie bspw. aus der Lkw-Maut, direkt in den Ausbau alternativer Verkehrsinfrastruktur fließen.

**Tabelle 2: Ziele und Maßnahmen im Bereich der Verkehrsarmut**

<b>Ausbau von Verkehrsinfrastruktur</b>	<p>Verkehrspolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbau der Infrastruktur v. a. in strukturschwachen Regionen (ÖV; On-Demand-Dienste; Netz- und Radschnellwegeoﬀensive)</li> <li>▪ Vernetzung und Intermodalität (Verknüpfung der Verkehrsmittel, z. B. Umstiegspunkte für Radverkehr und ÖPNV; Förderungs- und Entwicklungsfokus auf Infrastruktur im Bahnhofsumfeld)</li> <li>▪ Ausbau der Ladeinfrastruktur</li> <li>▪ Bedarfsgerechte Verkehrswegeplanung</li> <li>▪ Mobilitätsgarantie mit gesetzlich definierten Standards (Bundesmobilitätsgesetz)</li> </ul>
<b>Umbau von Verkehrsinfrastruktur und Flächengerechtigkeit</b>	<p>Finanzpolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Finanzierung ÖPNV etc. stärken (u. a. Regionalisierungsmittel, GVFG)</li> <li>▪ Einhaltung der bestehenden Ziele im Bahnnetzausbau (Beteiligung des Bundes an Trassen- und Stationsentgelten; Verwendung der Maut-Einnahmen für den Schienenausbau)</li> <li>▪ Finanzielle Unterstützung von integrierten Mobilitätsangeboten (z. B. Car-Sharing; Erstattung der Beratungskosten für Bürgerbusvereine; Förderung bürgerschaftlicher Initiativen)</li> </ul> <p>Sozialpolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Förderung individueller Mobilitätskompetenz (z. B. Kurse zur Nutzung digitaler Angebote oder Fahrradreparatur; Thema Nahverkehr in Sprachkursen)</li> <li>▪ Berücksichtigung des ‚digital divide‘ bei Digitalisierungsvorhaben (z. B. beim 49-Euro-Ticket)</li> </ul> <p>Stadt- und Raumplanung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verkehrsreduzierung als Ziel von Raumordnung und Gestaltung des öffentlichen Raums (Baurecht, Raumordnung etc.)</li> <li>▪ Raumschließung und gleichwertige Lebensverhältnisse (wirtschaftlich, gesellschaftlich)</li> <li>▪ Integrierte Planung von Verkehrsprojekten</li> <li>▪ Flächengerechtigkeit (Straßenverkehrsrecht, Straßenverkehrsordnung; Umweltprüfung etc.)</li> </ul> <p>Umweltpolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausrichtung von Verkehrs- und Ausbauprojekten an ökologischen Kriterien (Einführung Bundesmobilitätsgesetz; raumverträgliche, flächensparsame und effiziente Umsetzung)</li> </ul>
<b>Verkehrsreduzierung</b>	

### 3.2 Erschwinglichkeit durch Umverteilung verbessern

Wenn sich Menschen kein hinreichendes Maß an Mobilität leisten können, sind sie wegen mangelnder Erschwinglichkeit von Mobilitätsarmut betroffen. Die Gründe hierfür liegen im Zusammenspiel aus dem verfügbaren Einkommen und den Kosten der Verkehrsmittel, auf die sie angewiesen sind. Um sich ein Mindestmaß an Mobilität und damit an gesellschaftlicher Teilhabe ermöglichen zu können, müssen Betroffene oft an anderen Stellen wie bei Lebensmitteln oder Heizenergie sparen (Rozynek u. a. 2022).

Um die Nutzung von Verkehrsmitteln für Betroffene erschwinglicher zu machen, sind zwei Ansätze zentral: das Optimieren der Verteilungswirkung von Verkehrsfinanzierung und das Senken bzw. Subventionieren von Mobilitätskosten für Menschen mit niedrigem Einkommen. Finanz- und Sozialpolitik bieten hierzu wesentliche Hebel.

Um die **Verteilungswirkung von Finanzinstrumenten** im Verkehrsbereich zu optimieren, existieren verschiedene Reformvorschläge. So kann die Entfernungspauschale durch ein einkommensunabhängiges Mobilitätsgeld ersetzt werden. Einnahmen aus der Besteuerung von Pkw sollten zudem direkt in die Subventionierung klimafreundlicher und einfach zugänglicher Mobilität fließen. Bei der Ausgestaltung von Subventionen – insbesondere für E-Autos – braucht es neben klimabezogenen Kriterien auch soziale. Diese müssen sicherstellen, dass Maßnahmen für die Verkehrswende (z. B. Kaufprämien) die Autoabhängigkeit nicht verschärfen oder ausschließlich Gutverdienende subventionieren.

Um **Mobilitätskosten für Betroffene zu senken** und besonders den ÖPNV für sie bezahlbarer zu machen, könnte sich der Bund stärker an den Kosten beteiligen. Ticketpreise stiegen im Zeitraum 2000 bis 2018 um 79 % (Daubitz 2021). Tarife, Transferleistungen und Subventionierungen sollten so ausgestaltet werden, dass sie die Betroffenen in Höhe der realen Kosten entlasten (Aberle u. a. 2022). Konkret braucht es dafür differenzierte ÖPNV-Tarife und Sozialtickets, deren Preise unterhalb des für Verkehr vorgesehenen Regelsatzes im Bürgergeld/Hartz IV liegen.<sup>2</sup>

Auch bei der Planung neuer Tarifmodelle wie dem 49-Euro-Ticket<sup>3</sup> und der Einbindung alternativer

Mobilitätskonzepte wie On-Demand-Diensten und Sharing-Modellen in Verkehrswendestrategien braucht es Kriterien räumlicher und sozialer Gerechtigkeit. Ohne diese besteht die Gefahr, dass der Zugang zu solchen Mobilitätsoptionen primär der urbanen Bevölkerung mit hohem Einkommen vorenthalten bleiben (Aberle 2020; Reck/Axhausen 2021).

Damit Menschen mehr Geld für Mobilität zur Verfügung steht, sind dazu begleitend auch sozial- und arbeitsmarktpolitische Schritte für einen angemessenen **Mindestlohn und bezahlbare Mieten** notwendig.

**Tabelle 3: Ziele und Maßnahmen im Bereich der Erschwinglichkeit**

<b>Verteilungswirkung der Verkehrsfinanzierung optimieren</b>	Verkehrspolitik: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Verteilungswirkung der Verkehrsfinanzierung verbessern (u. a. Besteuerung Pkw und Einnahmeverwendung)</li><li>▪ Kosteneffizienz des Verkehrssystems steigern</li></ul> Finanzpolitik: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Subventionen z. B. für E-Autos (mit sozial fokussierter Ausgestaltung)</li><li>▪ Werbungskosten: Reform der Entfernungspauschale (z. B. Mobilitätsgeld)</li></ul>
<b>Mobilitätskosten für Betroffene senken</b>	Sozialpolitik: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Stärkere Beteiligung des Bundes an den Kosten des ÖPNVs</li><li>▪ Transferleistungen (z. B. Erhöhung des Regelsatzes für Verkehr im Bürgergeld)</li><li>▪ Gezielte Subventionierung von Mobilität in Höhe der realen Mobilitätskosten als gezielte finanzielle Förderung bestimmter Gruppen (differenzierte ÖPNV-Tarife; Günstige Sozialtickets unterhalb des Hartz-IV-Bedarfssatzes für Mobilität; Sozialtickets auch für weitere Mobilitätsdienstleistungen geltend machen)</li><li>▪ Mindestlohn und bezahlbarer Wohnraum</li></ul>

<sup>2</sup> Beispiele hierfür sind das 365€-Ticket, das in Wien bereits seit dem Jahr 2012 existiert oder das Berlin-Ticket S für Empfänger\*innen von ALG II und Sozialhilfe für 27,50 Euro pro Monat. Von Januar bis März 2023 wird dieser Preis auf 9 Euro gesenkt. <https://www.berliner-zeitung.de/news/9-euro-oepnv-sozialticket-so->

[bekommen-sie-das-neue-berlin-ticket-s-fuer-den-nah-verkehr-li.298706](https://www.berliner-zeitung.de/news/9-euro-oepnv-sozialticket-so-)

<sup>3</sup> Der Sozialverband VdK fordert eine Sozialticket-Variante für 29 Euro (ZEIT Online 2022).

### 3.3 Erreichbarkeitsarmut mit kürzeren Wegen überwinden

Von Erreichbarkeitsarmut ist betroffen, wer wichtige Versorgungseinrichtungen, soziale Dienstleistungen oder auch Bildungs-, Kultur- und Sportangebote nicht erreichen kann, weil sie vor Ort nicht vorhanden oder zugänglich sind. Während Verkehrsarmut das Resultat mangelnder Verkehrsinfrastruktur ist, ist Erreichbarkeitsarmut auf einen **Mangel an sozialer Infrastruktur** zurückzuführen. Beispiele für diese Form der Mobilitätsarmut sind weit entfernte Supermärkte, weite Schul- und Arbeitswege, mangelnde ärztliche Versorgung, mangelhafte **Barrierefreiheit** oder fehlende Freizeiteinrichtungen.

Erreichbarkeitsarmut kann bei gleichzeitig unzureichenden Verkehrsoptionen oft nur mit dem Auto überwunden werden und verstärkt somit unsere Auto-Abhängigkeit. Eine Pkw-zentrierte Politik kann aber nicht die Lösung sein, da sie mit massiven Externalitäten einhergeht und all diejenigen vernachlässigt, die kein Auto fahren können oder wollen. Das betrifft u. a. Kinder und Jugendliche, einkommensschwache Haushalte, Menschen mit Behinderung oder Senior\*innen. Erreichbarkeitsarmut kann nachhaltiger überwunden werden, indem die soziale Infrastruktur näher zum Menschen kommt – oder auch umgekehrt.

Lösungsansätze liegen vor allem im Bereich der Stadt- und Raumplanung und z. B. dem Leitbild der **Stadt der kurzen Wege**. Indem Verkehrsziele näher aneinander gebracht werden, können Mobilitätsbedürfnisse mit geringerem Verkehrsaufwand erreicht werden. Eine gute soziale Infrastruktur erfordert weniger Verkehrsinfrastruktur. Die Finanzpolitik kann das Leitbild unterstützen, indem sie steuerliche und finanzielle Anreize zur Zersiedelung abbaut (z. B. durch eine Reform der Entfernungspauschale) und stattdessen die **Verdichtung** stärker fördert.

Die Sozialpolitik kann durch bessere **Wohnungspolitik** helfen, Menschen näher zur sozialen Infrastruktur zu bringen. Menschen mit geringem Einkommen sind auf günstigen Wohnraum angewiesen. Dieser befindet sich aber oft in strukturschwachen Gegenden mit schlechter verkehrlicher und sozialer Infrastruktur. Hier treffen die vier Formen der Mobilitätsarmut oft gleichzeitig aufeinander.

Darüber hinaus kann Sozialpolitik Erreichbarkeitsarmut reduzieren, indem sie bedürftige Gruppen bedarfsgerecht in ihrer Mobilität unterstützt oder wichtige Dienstleistungen zu den Menschen nach Hause bringt. So existieren in einigen Regionen Deutschlands beispielsweise mobile Bürgerbüros. Auch ein Recht auf das Arbeiten von zu Hause kann für einen Teil der Bevölkerung eine große Entlastung darstellen, weil es den Verkehrs- und Zeitaufwand reduziert.

**Tabelle 4: Ziele und Maßnahmen im Bereich der Erreichbarkeitsarmut**

<b>Soziale Infrastruktur vor Ort</b>	Verkehrspolitik: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barrierefreiheit in ÖPNV, auf Fußwegen etc.</li> </ul> Finanzpolitik:
<b>Stadt der kurzen Wege</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anreize zur Zersiedelung abbauen (z. B. aktuelle Entfernungspauschale, Baukindergeld, KfW-Wohneigentumsprogramm)</li> <li>▪ Anreize für Verdichtung (z. B. Flächenzertifikatehandel, Reform Grundsteuer)</li> </ul> Sozialpolitik:
<b>Sozialer Wohnungsbau</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Versorgungsdienstleistungen vor Ort (z. B. mobile Bürgerbüros)</li> <li>▪ Soziale Wohnungspolitik (günstiger Wohnraum in Gebieten mit guter sozialer Infrastruktur)</li> <li>▪ Mobilitätshilfen für Menschen mit Einschränkungen</li> <li>▪ Recht auf Homeoffice</li> <li>▪ Soziale Sicherheit/Gerechtigkeit: Zugang zu Jobmöglichkeiten schaffen</li> </ul>
<b>Barrierefreiheit</b>	Stadt- und Raumplanung: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stadt der kurzen Wege, verkehrssparsame Siedlungsentwicklung</li> <li>▪ Stärkung lokaler Planungs- und Gestaltungsstrukturen</li> <li>▪ Zugänglichkeit ermöglichen (Barrierefreiheit)</li> </ul>

### 3.4 Belastung durch Externalitäten: Betroffene schützen, Kosten anlasten

Verletzungen und Todesfälle durch Verkehrsunfälle, Klimakrise, Krankheiten infolge von Luftverschmutzung und Straßenlärm, Durchschneidung von Lebensräumen – die **Externalitäten des Verkehrs sind vielfältig** und betreffen die gesamte Gesellschaft. Einige Gruppen sind jedoch besonders benachteiligt. So wohnen Menschen mit geringerem Einkommen häufiger an vielbefahrenen Straßen, da die Mieten dort meist günstiger sind. Auch sind es oft die schwächsten Verkehrsteilnehmer\*innen (Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen, insbesondere Kinder), die durch Verkehrsunfälle mit Pkw und Lkw am stärksten gefährdet sind, während von ihnen selbst kaum eine Gefahr ausgeht.

Wichtige Lösungsansätze sind der Schutz der Betroffenen, die Reduktion der Externalitäten sowie eine verursachergerechte Anlastung der externen Kosten.

Der **Schutz der Betroffenen** kann verkehrspolitisch z. B. durch bauliche Maßnahmen verbessert werden, welche die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden voneinander schützen. Die Sicherheit von Fahrzeugen und Straßen kann auch durch Verordnungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsregeln erhöht werden. Umwelt- und Sozialpolitik können dies lokal z. B. durch Umweltzonen oder Anwohnerschutz unterstützen.

Eine **Reduktion der Externalitäten** wird verkehrspolitisch vor allem durch Verkehrsverlagerung, -vermeidung und -verbesserung erzielt, denn die externen Kosten werden überwiegend von Pkw und Lkw verursacht. Dafür sind bauliche Maßnahmen und Investitionen in die Mobilitätsalternativen und Fahrzeugeffizienz notwendig. Die Finanzpolitik kann dies durch eine **verursachergerechte Kosteninternalisierung** unterstützen – u. a. mit CO<sub>2</sub>-Bepreisung, Energiesteuer auf Diesel und Benzin, Lkw-Maut, Pkw-Maut (perspektivisch), Parkgebühren oder dem Abbau umweltschädlicher Subventionen. Juristisch gehören auch angemessene Strafen für Ordnungswidrigkeiten und Rechtsverstöße im Straßenverkehr (z. B. für Falschparken, Geschwindigkeitsüberschreitung) zur gerechten Anlastung von Kosten. Generell spielt der rechtliche Rahmen eine zentrale Rolle (insbesondere die Straßenverkehrsordnung). Oft scheitern sinnvolle Maßnahmen an gesetzlichen Vorschriften, in denen das Auto rechtlich ‚subventioniert‘ bzw. bevorzugt behandelt wird (Shill 2019).

**Tabelle 5: Ziele und Maßnahmen im Bereich der Externalitäten**

<b>Schutz der Betroffenen</b>	<p>Verkehrspolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verlagerung &amp; Vermeidung (durch Stärkung der Alternativen zum Auto)</li> <li>▪ Unfälle, Verletzungen und Todesfälle reduzieren (Vision Zero; z. B. Verordnungen zu Fahrzeugsicherheit, Strafrecht, Umbau von Unfallschwerpunkten, bauliche Trennung der Fahrstreifen, Umrüstung der Lkw-Flotte mit Abbiegeassistent, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Fahrradschutzstreifen)</li> <li>▪ Änderungen im Straßenverkehrsrecht: Berücksichtigung von Zielen des Klima- und Umweltschutzes, sowie der Gesundheit; Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer*innen</li> <li>▪ Einheitliche Regeln für Sharing-Dienste (und ggf. Regulierung)</li> </ul>
<b>Reduktion von Externalitäten</b>	<p>Finanzpolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Subventionsabbau (z. B. Dieselprivileg, Reform von Entfernungspauschale und Dienstwagenbesteuerung)</li> <li>▪ Öffentliche Beschaffung (z. B. E-Busse, E-Autos für kommunale Flotte)</li> <li>▪ Kosteninternalisierung und Preisanreize (z. B. CO<sub>2</sub>-Preis, fahrleistungsabhängige Lkw- und Pkw-Maut, emissionsorientiertes Bonus-Malus-System)</li> </ul> <p>Sozialpolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anwohner*innenschutz</li> <li>▪ Sicherheit im öffentlichen Raum</li> <li>▪ Gehweg-Infrastruktur zu Haltestellen ausbauen und ausleuchten</li> </ul>
<b>Verursachergerechte Anlastung externer Kosten</b>	<p>Stadt- und Raumplanung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Parkraummanagement (z. B. Reform der Parkraumbewirtschaftung, Überarbeitung des Bußgeldkatalogs)</li> <li>▪ Entsiegelung</li> </ul> <p>Umweltpolitik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verringerung der Luftschadstoffbelastung (Umweltzonen)</li> <li>▪ Internalisierung externer Kosten nach dem Verursacherprinzip</li> <li>▪ Klimaschutzgesetz</li> <li>▪ Umweltverordnungen (Flottengrenzwerte, Abgasnorm, CO<sub>2</sub>-Effizienzklassen etc.)</li> <li>▪ Ordnungsrecht, Umweltrecht</li> </ul>

## EXKURS: BEDÜRFNISSE UND BEDARFSORIENTIERTE MOBILITÄTSPLANUNG

Im ersten Teil der Reihe (FÖS 2022) haben wir bereits beschrieben, dass die Mobilitätswende **nicht auf weniger Mobilität** abzielt. Im BMWK-Entwurf eines weiteren Klimaschutzprogramms, das Ende 2022 in die Ressortabstimmung ging, ist sogar festgehalten, dass die Mobilität der Gesellschaft sichergestellt wird (SPIEGEL 2022). Aber was bedeutet das genau? Und wie kann das gelingen? Die folgenden Ausführungen dazu basieren auf einem aktuellen Forschungsbeitrag aus dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin (Rammert/Hausigke 2022).

Um sich den Fragen zu nähern, erinnern wir uns zunächst daran, **was Mobilität bedeutet**: Es geht – etwas abstrakter gesagt – um die Möglichkeiten, die ein Mensch zur Veränderung des Ortes hat. Diese Möglichkeiten hängen vom Menschen selbst ab, aber auch von räumlichen, sozio-demografischen, sozialen und kulturellen Bedingungen.

Auch wenn argumentiert wird, dass es ein Bedürfnis nach Mobilität selbst gibt, liegen aus Sicht der **modernen Bedürfnistheorie** tiefere menschliche Bedürfnisse dahinter. Demnach spazieren wir nicht einfach so im Wald, sondern erfüllen z. B. das Bedürfnis nach Erholung oder körperlicher Bewegung. **Mobilität** (hier Spaziergehen) **ist das Mittel**; das Bedürfnis der **Zweck**. Sie bestimmt damit aber nicht nur, ob und welche Art von Verkehr entsteht. Sie beeinflusst auch Teilhabe- und Verwirklichungschancen.

Zur besseren Abgrenzung scheint es hilfreich zu sein, von **Mobilitätsbedarfen** statt Mobilitätsbedürfnissen zu sprechen. Wie diese Bedarfe erfüllt werden, kann z. B. durch Angebote oder politisch-gesellschaftlich abgestimmte Einschränkungen gestaltet werden. Die Verlagerung auf emissionsärmere oder -freie Angebote oder die Vermeidung von Verkehr sind zentral, um **nachhaltige Mobilität** zu ermöglichen. Homeoffice und Digitalisierung sind Beispiele dafür, dass Verkehrsvermeidung nicht notwendigerweise mit Mobilitätseinschränkungen einhergehen. Bedarfsorientierte Planung versucht Menschen zu befähigen, die zugrundeliegenden Bedürfnisse zu erfüllen (im Beispiel oben insb. gesellschaftliche Teilhabe). Voraussetzung dafür ist allerdings, dass sich die Bedürfniserfüllung in konkrete mobilitätsbezogene Handlungsoptionen übersetzen lässt.

Müssen nun allen die gleichen Bedingungen bereitgestellt werden? **Soziale Gerechtigkeit** als Teil der Nachhaltigkeit legt für diese Frage den **Befähigungsansatz** nach Sen (2017) und Nussbaum (2020) nahe. Danach sollten **benachteiligte Menschen stärker unterstützt** werden, um allen möglichst gleiche Teilhabe- und Verwirklichungschancen zu bieten. Mobilität als Ganzes sollte also in die **staatliche Daseinsvorsorge**<sup>4</sup> miteinbezogen werden und aktiv für die Bedarfe der Menschen und auch mit deren Beteiligung gestaltet werden. Alle Bereiche mit Einfluss auf Mobilität – also neben Infrastruktur und Verkehr bspw. auch die Stadtplanung – sollten dabei in eine bedarfsorientierte Mobilitätsplanung integriert werden.

Die meisten Mobilitätsbedarfe entstehen auf **kommunaler Ebene**. Eine bedarfsorientierte Mobilitätsplanung ist für die Kommunen aufgrund der aktuellen Gesetzes- und Finanzlage aber oft nicht möglich. Ein Grund dafür ist, dass entsprechende Befugnisse und Zuständigkeiten häufig auf Landes- oder Bundesebene liegen. Dieses Problem will die aktuelle Regierung zumindest in Teilen angehen. Auch in der Planung selbst und beim Thema Personalmangel bewegt sich etwas: Kommunen stellen immer mehr Fachkräfte für Mobilitätsmanagement ein – eine wichtige strukturelle Grundlage für den Wandel. Zudem werden neue partizipative Planungsinstrumente für bedarfsgerechte Mobilität erprobt, wie die sogenannte **Mobilitätsberichterstattung** im Berliner Stadtbezirk Pankow.

Auch wenn die bedarfsorientierte Mobilitätsplanung unsere Bedürfnisse nicht prinzipiell in Frage stellt, sondern versucht, uns zu deren Erfüllung zu befähigen, bleibt eine **entscheidende Frage offen**: Wie schaffen wir es, dass unser Bedarf nach verkehrsverursachender Mobilität nicht ständig weiterwächst? Diese Frage wird besonders deutlich am Beispiel des **stetig wachsenden Flugverkehrs** auf längeren Strecken. Wird es nicht doch notwendig sein, dass wir gewisse Bedürfnisse – hier bspw. nach Abwechslung, Entdeckung oder Erholung – zurückstellen oder zumindest auf eine andere Art und Weise zu befriedigen versuchen? Die Antwort auf diese Frage hängt wohl auch vom technologischen Fortschritt ab, ist aber weiterhin gesellschaftlich auszuhandeln.

<sup>4</sup> Eine detaillierte Übersicht des Themas bieten Schwedes und Ringwald (2021).

## 4 Chancen und Konflikte einer gerechten Verkehrswende

Im vorherigen Abschnitt wird deutlich, dass ein gutes Zusammenspiel verschiedener Politikfelder für das Gelingen einer ökologischen und sozial gerechten Verkehrswende notwendig ist. Es bieten sich viele Chancen, ökologische und soziale Ziele gleichzeitig zu adressieren. Es bestehen aber auch Zielkonflikte, die es zu lösen gilt, z. B., wenn Klimaschutzmaßnahmen Mobilität verteuern. Und selbst wenn die Ziele im Einklang miteinander sind, kann es Konfliktlinien geben. So kommt eine gerechte Verkehrswende kaum daran vorbei, dem Autoverkehr an einigen Stellen Verkehrsflächen wegzunehmen und anderen Verkehrsmitteln zur Verfügung zu stellen. Beispiele für diese Chancen und Konflikte wollen wir im Folgenden benennen.

### Chancen

Es gibt viele Maßnahmen und Instrumente, die sich sowohl ökologisch als auch sozial positiv auswirken. So können sie gleichermaßen zu einer gerechten und klimafreundlichen Mobilität beitragen.

Solche Chancen bestehen vor allem bei Maßnahmen, die zu mehr **Effizienz im Verkehrssystem** beitragen (Mattioli u. a. 2017). Die funktionale Verdichtung innerhalb einer Siedlungsstruktur oder Stadt führt beispielsweise dazu, dass soziale Infrastruktur für mehr Menschen besser erreichbar ist. Das spart neben Kosten auch Zeit. Gleichzeitig sorgt die Verdichtung dafür, dass weniger und kürzere Strecken mit emissionsintensiven Verkehrsmitteln zurückgelegt werden müssen. In einer solchen Stadt der kurzen Wege, die eine Reduktion des Pkw-Verkehrs und der Parkflächen ermöglicht, können die freigewordenen Flächen zudem gerechter verteilt werden. Beispielsweise kann Raum entstehen, um sicherere Rad- und Gehweginfrastruktur zu schaffen. So werden soziale und ökologische Externalitäten reduziert.

Der Ausbau der Infrastruktur für Alternativen zum Pkw fördert Verkehrsmittel, die i. d. R. emissionsärmer und kostengünstiger sind als Autos (z. B. ÖPNV, Fahrrad). Vor allem der **Ausbau des öffentlichen Verkehrs** in ländlichen und strukturschwachen Räumen ermöglicht es Menschen, ihre Abhängigkeit vom Auto zu reduzieren und Mobilität auch jenseits des urbanen Raums klimafreundlicher zu gestalten.

Auch im Hinblick auf differenzierte Tarifmodelle für den ÖPNV spielen umwelt- und sozialpolitische Ziele zusammen. **Sozialtickets**, die den finanziellen Möglichkeiten von Sozialhilfeempfänger\*innen entsprechen, sowie günstigere Ticketpreise im Allgemeinen schaffen Zugang und Teilhabechancen.

Schließlich kann eine sozial gerecht ausgestaltete Verkehrswende eine „doppelte[n] Gerechtigkeitslücke unserer Verkehrssysteme“ (Rammler/Schwedes 2018) schließen oder zumindest verkleinern. Wie im ersten Teil

beschrieben (FÖS 2022), ergibt sich diese doppelte Lücke daraus, dass der ungleiche Zugang zum Verkehrssystem sowie die ungleiche Betroffenheit durch externe Effekte des Verkehrs oft die gleichen Menschen benachteiligen.

### Verteilungskonflikte

Der Umsetzung solcher Maßnahmen stehen oft handfeste Verteilungskonflikte im Weg. Die Verdichtung, der Ausbau des ÖV, die Umwidmung von Verkehrsflächen usw. gehen mit z. B. einer Umverteilung von Flächen und des **öffentlichen Raums** einher. Für die Umgestaltung des Verkehrssystems ist auch eine Umverteilung der **Finanzmittel** und eine Neugestaltung der **Verkehrsfinanzierung** notwendig. Mittel für Infrastrukturinvestitionen müssen umgeschichtet, der steuer- und subventionspolitische Rahmen neu ausgerichtet werden. Bei der Einführung von Tankrabbatt und 9-Euro-Ticket war gut zu beobachten, dass ein Abweichen vom Status quo schnell als ungerecht wahrgenommen werden kann. Bei der **Internalisierung von Externalitäten** werden den Verursacher\*innen Kosten angelastet, die sie bis dahin – zulasten der Betroffenen – nicht tragen mussten. Es ist also an vielen Stellen mit Widerständen zu rechnen, die unterschiedliche Hintergründe haben können.

Auch um die **Förderung des E-Autos** dreht sich ein Verteilungskonflikt. Zwar zahlt sie auf die Klimaziele ein, geht aber mit problematischen Verteilungswirkungen einher. Kaufprämien erreichen nur Menschen, die sich den Kauf eines Neuwagens überhaupt finanzieren können. Von den steuerlichen Vorteilen, die mit der Nutzung eines solchen Autos einhergehen, profitieren ebenfalls überwiegend reichere Menschen. Die Verkehrswende könnte ein Legitimationsproblem bekommen, wenn die Vorteile der Elektrifizierung nicht in der Breite der Gesellschaft ankommen.

Häufig wird in der öffentlichen Diskussion aus dem Kontrast zwischen **Stadt und Land** ein zentraler Konflikt gemacht. Dieser lässt sich aber weitgehend entschärfen, indem die individuellen Probleme unterschiedlicher Regionen auch individuell adressiert werden. Dazu ist ein Vergleich entlang der vier Formen der Mobilitätsarmut hilfreich (vgl. Abbildung 1). Während beispielsweise das eigene Auto in Städten mit guter Verkehrs- und sozialer Infrastruktur (geringe Verkehrs- und Erreichbarkeitsarmut) häufig nicht nötig ist, ist die Autoabhängigkeit auf dem Land oft größer. Beim Ausbau von digitaler und Verkehrsinfrastruktur wurden Zentren über die letzten Jahrzehnte bevorzugt. Für den Anschluss strukturschwacher Regionen wurden vor allem Straßen gebaut (Dangschat 2022). In ländlichen Gebieten liegen Herausforderungen besonders im Bereich der Verkehrs- und Erreichbarkeitsarmut, während die Belastung durch Externalitäten des Verkehrs (Luftverschmutzung, Lärm usw.) und die ungerechte



Verteilung von Flächen insbesondere städtische Probleme sind. Die Verkehrswende muss also zwischen Stadt und Land unterscheiden und jeweils passende Maßnahmen finden.

### Zielkonflikte

Neben den Verteilungskonflikten gibt es auch einige Konflikte zwischen den sozial- und umweltpolitischen Zielen. Diese lassen sich vor allem für Instrumente ausmachen, die bei Preisen oder Kosten für Verkehrsmittel, Kraftstoffe oder die Nutzung von Infrastruktur ansetzen.

Die verursachergerechte **Internalisierung externer Kosten** ist z. B. gut für die Umwelt und alle Betroffenen. Die Verteuerung durch CO<sub>2</sub>-Preise stellt für die Verursachenden aber unter Umständen eine hohe finanzielle Belastung im Vergleich zur heutigen Situation dar und könnte Mobilitätsarmut verschärfen. Ähnliches gilt für **striktere Umweltauflagen** (z. B. Schadstoffklassen und

Umweltzonen), von denen tendenziell ärmere Menschen mit älteren Autos betroffen sind. Neben dem Konflikt von Verursacher\*innen und Betroffenen verläuft hier also auch eine Konfliktlinie zwischen umwelt- und sozialpolitischen Zielen.

Autofahren im Umkehrschluss erschwinglicher zu machen, wäre jedoch **keine nachhaltige Lösung**. Eine zentrale Form der Mobilitätsarmut – nämlich Erschwinglichkeit – nähme damit zwar ab. Den beiden umweltpolitischen Zielen Verkehrsreduzierung und Senkung von Emissionen würde es aber unterlaufen. Es käme darüber hinaus auch vor allem denjenigen zugute, die gar nicht auf staatliche Hilfe angewiesen sind. Auch die Attraktivität anderer Mobilitätsformen würde abnehmen. Statt auf die Kosteninternalisierung aus sozialen Gründen zu verzichten, sollte sie von **Entlastungsmaßnahmen** (z. B. Klimaprämie) und der Schaffung von bezahlbaren umweltfreundlichen Alternativen begleitet werden

## 5 Fazit

Mobilitätsarmut ist ein vielschichtiges Problem, das entsprechend vielschichtige Lösungsansätze erfordert. Es ist ein bunter Blumenstrauß an **Maßnahmen in unterschiedlichen Politikfeldern** nötig, um Verkehrs- und Erreichbarkeitsarmut zu reduzieren, Erschwinglichkeit zu verbessern und die externen Kosten des Verkehrs zu verringern. Betrachtet wurden hier Verkehrs-, Finanz- und Sozialpolitik, Stadt- und Raumplanung sowie Umweltpolitik.

Die Verkehrswende bietet viele **Chancen**, umwelt- und sozialpolitische Ziele gleichzeitig zu adressieren. Der öffentliche Verkehr beispielsweise ist mit Blick auf Emissionen, Kosten und Flächeninanspruchnahme in der Regel deutlich effizienter als das Verkehrssystem rund ums Auto. Auch hilft die Reduzierung der externen Kosten oft vor allem denjenigen, die vom heutigen Verkehrssystem nicht profitieren (*doppelte Gerechtigkeitslücke*).

Doch auch die vielen **Verteilungs- und Zielkonflikte** müssen offen angesprochen werden. In einigen Fällen lassen sie sich gut lösen. Zum Beispiel lässt sich die negative Verteilungswirkung der CO<sub>2</sub>-Bepreisung mit einer Klimaprämie ausgleichen. Andere Konflikte sind deutlich schwieriger zu adressieren und müssen gesellschaftlich ausgehandelt werden. Häufig steht dabei **das Auto** im Zentrum, weil es enorme Externalitäten mit sich bringt und aufgrund der wachsenden Pkw-Flotte immer mehr Fläche in Anspruch nimmt. Gleichzeitig ist das Auto für viele Menschen die Antwort auf eine schlechte Verkehrs- und soziale Infrastruktur.

Bei all dem muss bedacht werden, dass Mobilität kein Selbstzweck ist, sondern ein Mittel, um tieferliegende Bedürfnisse zu befriedigen.

## LITERATURVERZEICHNIS

- Aberle, C. (2020): Who Benefits from Mobility as a Service? A GIS-Based Investigation of the Population Served by Four Ride-Pooling Schemes in Hamburg, Germany. In: KN - Journal of Cartography and Geographic Information. Jg. 70, Nr. 1. S. 25–33.
- Aberle, C., Daubitz, S., Gertz, C., Schwedes, O. (2022): Mobilitätsbezogene soziale Exklusion in Großstädten: Empirische Bestandsaufnahme und Strategieentwicklung für Berlin und Hamburg. In: Journal für Mobilität und Verkehr. Nr. 14. S. 18–27.
- Agora Verkehrswende (2021a): ÖV-Atlas Deutschland. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas-deutschland>

- Agora Verkehrswende (2021b): Vier Jahre für die Fairkehrswende. Empfehlungen für eine Regierungs-Charta mit Kurs auf Klimaneutralität und soziale Gerechtigkeit im Verkehr in der 20. Legislaturperiode (2021–2025). Abrufbar unter: [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Regierungsprogramm\\_RPVW/65\\_RPVW.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/Regierungsprogramm_RPVW/65_RPVW.pdf)
- bpb (2017): Digital Divide. Abrufbar unter: <https://www.bpb.de/kurz-knapp/zahlen-und-fakten/globalisierung/52708/digital-divide/>
- Dangschat, J. S. (2022): Verkehrswende – sozial und räumlich ausgewogen. In: Journal für Mobilität und Verkehr. Nr. 14. S. 2–10.
- Daubitz, S. (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik. In: Schwedes, O. (Hg.): Öffentliche Mobilität – Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Berlin. S. 77–100.
- FÖS (2022): #Mobilitätsarmut: Die soziale Frage der Verkehrspolitik. Abrufbar unter: [https://foes.de/publikationen/2022/2022-08\\_FOES\\_Policy-Brief\\_Mobilitaetsarmut.pdf](https://foes.de/publikationen/2022/2022-08_FOES_Policy-Brief_Mobilitaetsarmut.pdf)
- Mattioli, G., Lucas, K., Marsden, G. (2017): Transport poverty and fuel poverty in the UK: From analogy to comparison. In: Transport Policy. Jg. 59, S. 93–105.
- Nussbaum, M. C. (2020): Gerechtigkeit oder Das gute Leben. Frankfurt am Main.
- Rammert, A., Hausigke, S. (2022): Bedarfsorientierte Mobilitätsplanung – Zur Relevanz einer mobilitätsorientierten Perspektive für die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl. In: Journal für Mobilität und Verkehr. Nr. 9. S. 51–63.
- Rammler, S., Schwedes, O. (2018): Mobilität für alle! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik. Abrufbar unter: <https://library.fes.de/pdf-files/dialog/14779.pdf>
- Reck, D. J., Axhausen, K. W. (2021): Who uses shared micro-mobility services? Empirical evidence from Zurich, Switzerland. In: Transportation Research Part D: Transport and Environment. Jg. 94, S. 102803.
- Rozynek, C., Schwerdtfeger, S., Lanzendorf, M. (2022): The influence of limited financial resources on daily travel practices. A case study of low-income households with children in the Hanover Region (Germany). In: Journal of Transport Geography. Jg. 100, S. 103329.
- Sen, A. (2017): Die Idee der Gerechtigkeit. München.
- Shill, G. H. (2019): Should Law Subsidize Driving?. In: SSRN Electronic Journal. Abrufbar unter: <https://www.ssrn.com/abstract=3345366>
- Schwedes, O., Ringwald, R. Daseinsvorsorge und Öffentliche Mobilität: Die Rolle des Gewährleistungsstaats. In: Öffentliche Mobilität. S. 23–51.
- SPIEGEL (2022): Habeck zeigt Mut zur Lücke. .Abrufbar unter: <https://www.spiegel.de/auto/klimaschutz-roboter-habeck-legt-programm-vor-und-vertagt-das-problem-im-verkehr-a-338bbb84-6feb-4069-a00b-116b505345c8>
- UBA (2021): Umweltschädliche Subventionen in Deutschland. Aktualisierte Ausgabe 2021. Abrufbar unter: [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte\\_143-2021\\_umweltschaedliche\\_subventionen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_143-2021_umweltschaedliche_subventionen.pdf)
- VCD (2022): Entwurf eines Bundesmobilitätsgesetzes. Abrufbar unter: [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes\\_Kramer\\_Weiss\\_Gesetzentwurf\\_BuMoG\\_final\\_nach\\_letzter\\_Aenderung.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Bundesmobilitaetsgesetz/Hermes_Kramer_Weiss_Gesetzentwurf_BuMoG_final_nach_letzter_Aenderung.pdf)
- ZEIT Online (2022): 49-Euro-Ticket: Sozialverband VdK fordert bundesweites Sozialticket. Artikel vom: Die Zeit. Hamburg.

## IMPRESSUM

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft (FÖS)

Geschäftsführende Vorständin: Carolin Schenuit

Foto: by [Marius Matuschzik](#) on [Unsplash](#)

**Förderhinweis:** Dieses [Projekt](#) wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit  
und Verbraucherschutz



Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.