

Herausgeber

IZES gGmbH
Altenkesseler Straße 17, A1
66115 Saarbrücken
www.izes.eu

Autor*innen

Dr. Andrea Amri-Henkel
Yue Zheng
Betriska Lukas
Dr. Susanne Kurowski
Prof. Dr. Ingo Uhlig
Stefan Dauwe
Florian Noll
Juri Horst
Gisa Holzhausen

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren. Das dieser Schriftenreihe zugrunde liegende Forschungsvorhaben ist ein durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördertes Verbundprojekt folgender Partner:

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Publikationsnachweis

Amri-Henkel, A.; Zheng, Y.; Lukas, B.; Kurowski, S.; Uhlig, I.; Dauwe, S.; Noll, F.; Horst, J.; Holzhausen, G. (2024): Suffiziente Mobilitätspolitik für ein gutes Leben. Impulspapier für die Politik. IZES gGmbH Schriftenreihe | 2024_2. IZES gGmbH, Saarbrücken.

Bildnachweis

Verlag Marian Arnd

Die **IZES gGmbH Schriftenreihe** soll mit den Themen des Instituts vertraut machen, Forschungsergebnisse präsentieren, zu fachlicher Auseinandersetzung und kritischer Diskussion einladen.

Saarbrücken, Juni 2024
ISSN 2943-8101
ISBN 978-3-911471-01-5

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	2
Einleitung.....	3
Stand der Forschung: Verschiedene Menschen - verschiedene Mobilitätsbedürfnisse.....	4
Die SUZANNA-Erhebung.....	6
Kernbotschaft 1: Eine prinzipielle Bereitschaft für suffizientes Mobilitätsverhalten ist vorhanden.....	8
Kernbotschaft 2: An den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen anzusetzen, verbessert die Lebensqualität und ist eine Chance für den Klimaschutz.....	10
Kernbotschaft 3: Aufgabe der Politik ist es, suffizientes Handeln im Sektor Mobilität zu ermöglichen - dabei sind soziale Faktoren wichtig.....	12
Kernbotschaft 4: In der Kommunikation sollen die Gewinne für die Lebensqualität, ein gutes Leben, Gerechtigkeit und Teilhabe in den Mittelpunkt gestellt werden.....	16
Empfehlungen für Politikansätze zur suffizienten Mobilität.....	18
Literaturverzeichnis.....	20

ZUSAMMENFASSUNG

Angesichts der Notwendigkeit einer Reduktion von Verkehrsemissionen, anderen verkehrsbedingten Belastungen und damit zusammenhängend einem Wandel der Mobilitätskultur, besteht weiterhin hoher politischer Handlungsbedarf. Die Forschungsergebnisse aus dem Projekt SUZANNA¹ verdeutlichen: An den Bedürfnissen der Menschen anzusetzen, verbessert nicht nur die Lebensqualität, sondern bietet auch vielversprechende Chancen im Kampf gegen den Klimawandel.

Diese Erkenntnis birgt eine klare Aufgabe für die Politik: Die Schaffung von Rahmenbedingungen, die suffizientes Handeln ermöglichen. Dabei ist es entscheidend, soziale Faktoren zu integrieren und für ein Bewusstsein zu werben, das statt Einschränkungen die Gewinne für Lebensqualität, Gerechtigkeit und Teilhabe in den Mittelpunkt stellt.

Im Kern des vorliegenden Politikpapiers stehen vier zentrale Botschaften, die nicht nur die Bereitschaft der Menschen für suffizientes Handeln verdeutlichen, sondern auch die essenzielle Rolle von Politik und Gesellschaft in diesem Wandel hervorheben und Impulse für die Kommunikation liefern.

¹ FKZ 03EI5222A-C; Projektpartner: IZES gGmbH, IKEM, Arepo GmbH

EINLEITUNG

Mit Blick auf eine nachhaltige Zukunft wird eine Transformation des Mobilitätssektors sowohl aus einer ökologischen als auch aus einer sozialen Perspektive dringend benötigt. So ließen sich im Verkehrssektor im Vergleich zu den anderen Sektoren in den letzten Jahren kaum Veränderungen der Treibhausgasemissionen erkennen (Frey, K. et al. 2020; Profijt, M. 2018). Stattdessen stieg der Anteil an den Gesamtemissionen Deutschlands auf fast 20% im Jahr 2021 (UBA 2023). Für das Gelingen der Mobilitätswende ist die gerechte Teilhabe an nachhaltiger Mobilität eine wesentliche Voraussetzung. Der Zugang zu Mobilität ist jedoch nicht für alle Menschen gleich. Umfassende Untersuchungen zeigen, dass bspw. geschlechts-, einkommens- oder altersspezifische Machtverhältnisse und Ungleichheiten in das Mobilitätsverhalten, die Mobilitätsbedingungen und Angebote, aber auch in die Verkehrs- und Mobilitätsplanung eingeschrieben sind (Röhr, U. et al. 2018; Rozynek, C. & Lanzendorf, M. 2023). Gleichzeitig verschärfen oder verschleiern die bisher autozentrierte Planung, ihre externalisierten Kosten und ihre Anreizsysteme bestehende Ungleichheiten (Frey, K. et al. 2020).

Mit den häufig auf Technologien fixierten Maßnahmen der Verkehrspolitik, werden vor allem die Nachhaltigkeitsstrategien der Effizienz und der Konsistenz umgesetzt. Für einen wirklichen nachhaltigen Wandel benötigt es jedoch auch im Mobilitätssektor eine Strategie der Suffizienz (Profijt, M. 2018). Dies bedeutet vor allem eine Veränderung auf individueller Ebene, indem kürzere und weniger Wege zurückgelegt sowie emissionsarme bzw. -freie Fortbewegungsmittel gewählt werden. Für das Ermöglichen dieser Verhaltensänderungen spielen durch die Politik umzusetzende Maßnahmen und die Kommunikation dieser, besonders auf kommunaler Ebene, eine entscheidende Rolle (Korte, F. 2015; Profijt, M. 2018).

STAND DER FORSCHUNG:**VERSCHIEDENE MENSCHEN - VERSCHIEDENE MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE**

Die Planung geeigneter Maßnahmen benötigt zuerst ein Verständnis der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und -verhalten je nach soziodemographischen Faktoren. Bezogen auf das Geschlecht lassen sich im Durchschnitt Unterschiede sowohl bei der Tagesstrecke als auch der Wahl des Verkehrsmittels erkennen. So legten Frauen 2017 pro Tag im Durchschnitt 13km weniger Strecke zurück als Männer und nutzten das Auto um 10km weniger (Nobis, C. & Kuhnimhof, T. 2018). Diese Unterschiede stellen Durchschnittswerte dar, welche bei Betrachtung des Alters und der Lebensumstände teilweise größere Differenzen innerhalb der Geschlechter als dazwischen offenbaren. Mit steigendem Alter sowie bei Haushalten mit Kindern wachsen die geschlechtsspezifischen Unterschiede, welche auch nach der Familienphase und besonders im Alter bestehen bleiben (Frey, K. et al. 2020; Nobis, C. & Kuhnimhof, T. 2018; Rosenbaum, W. 2015).

Das Alter stellt somit einen weiteren Faktor dar: So stehen bei Jugendlichen mit ihrem hohen Mobilitätsbedürfnis und dem Wunsch nach Selbstständigkeit besonders das Fahrrad und der öffentliche Nahverkehr im Fokus. Für Kinder und ältere Menschen spielt dagegen der Fußverkehr eine große Rolle. Für eine altersunabhängige Verkehrspolitik benötigt es deshalb auch eine Förderung der Verkehrsmittel abseits des Autos (Frey, K. et al. 2020; Nobis, C. & Kuhnimhof, T. 2018; Rosenbaum, W. 2015).

Auch in Bezug auf das Einkommen lassen sich Unterschiede erkennen. Während die Tagesstrecke der Verkehrsmittel im Umweltverbund über alle Einkommensgruppen hinweg ähnlich hoch ausfällt, zeigt sich bei der Nutzung des Autos mit steigendem Einkommen eine deutlich höhere Tagesstrecke, was sich auch in insgesamt höheren Tagesstrecken niederschlägt. Zudem verfügen Personen mit geringerem Einkommen über weniger PKWs (Nobis, C. & Kuhnimhof, T. 2018). Von staatlichen Subventionen des Pkws profitieren aufgrund dieser Unterschiede einkommensstärkere Haushalte deutlicher (Blanck, R. et al. 2020). Auch im öffentlichen Personennahverkehr schlagen sich Einkommensunterschiede aufgrund der Preisstruktur negativ nieder (Rozynek, C. et al. 2023; Rozynek, C. & Lanzendorf, M. 2023).

Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl und der Tagesstrecke lassen sich zusätzlich beispielsweise bei Familien mit Kindern, nach Raumtyp oder bei einem Migrationshintergrund erkennen (Nobis, C. & Kuhnimhof, T. 2018; Welsch, J. et al. 2014).

Erkennbar sind die sozialen Unverträglichkeiten in der bisherigen Verkehrspolitik an der Priorisierung des Straßenraums für den Motorisierten Individualverkehr sowie an dessen Subventionierung, wie durch das Dienstwagenprivileg oder der Entfernungspauschale (ARL 2023; Blanck, R. et al. 2020). Demgegenüber lassen sich durch einige Maßnahmen suffizienter Mobilität gleichzeitig soziale Ungerechtigkeiten abfedern. Eine zentrale Rolle spielen dabei das Vermeiden von Autofahrten sowie eine Verlagerung der Wege auf den öffentlichen Personennahverkehr, das Fahrrad oder den Fußverkehr. Wird durch eine Förderung letzterer Verkehrsmittel die Infrastruktur verbessert, profitieren davon alle, besonders aber Menschen ohne Auto, Jugendliche, Kinder, ältere Menschen und Sorgearbeit Leistende durch eine verbesserte Erreichbarkeit und eine dadurch erhöhte Teilhabe (Böcker, M. et al. 2021; Frey, K. et al. 2020; Korte, F. 2015; Profijt, M. 2018).

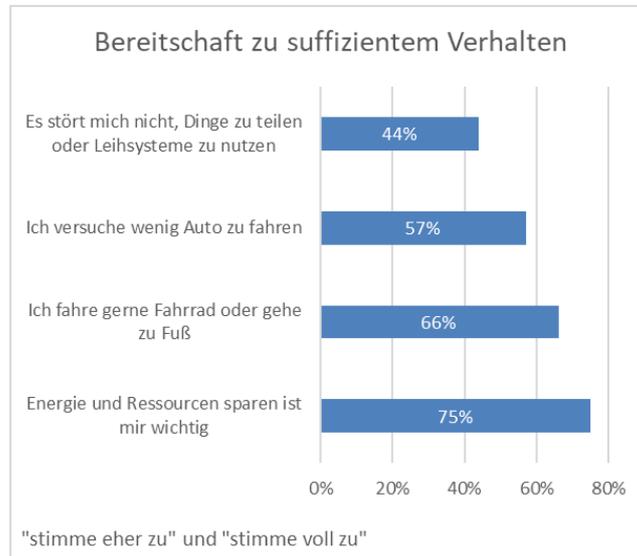
DIE SUZANNA-ERHEBUNG

Die Studie, die diesem Papier zugrunde liegt und unter dem Titel "Wie kann ein gutes Leben innerhalb ökologischer Grenzen gelingen?" durchgeführt wurde, zielt darauf ab, die vielfältigen Vorstellungen der Menschen darüber zu erfassen, was ein gutes Leben in verschiedenen Lebensbereichen ausmacht. Gleichzeitig sollen strukturelle Barrieren identifiziert werden, die die Umsetzung eines solchen Lebensstils erschweren. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Ermittlung potenzieller Ansätze für einen nachhaltigeren und umweltfreundlicheren Lebensstil. Die Auswahl der Befragten (n=3088) erfolgt mittels einer Quotierung auf sechs Merkmale, die der Wohnbevölkerung im Alter von 16 bis 75 Jahren entsprechen: Geschlecht (männlich/weiblich/divers), Alter, Wohnort, Schulabschluss, Haushalts-Netto-Einkommen und regionale Verteilung. Diese Quotierung ermöglicht eine gezielte Repräsentation verschiedener demografischer Kategorien innerhalb der Stichprobe. Dabei zeigt sich die kritische Einschränkung, dass die Kategorie „Migrationshintergrund“ in Stichproben nur unzureichend abgebildet wird, da bspw. die Beschränkung auf die deutschsprachige Wohnbevölkerung eine ausschließende Wirkung auf Gruppen ohne entsprechende Sprachkenntnisse entfaltet (Holzhauer, B. et al. 2015). Über diese Kategorien hinausgehende soziale Merkmale werden in der Erhebung zusätzlich abgefragt: Alter und Anzahl von Kindern im Haushalt, zeitliche Verteilung von Sorgeverantwortung, Pflegeverantwortung, Erwerbstätigkeit, Arbeitszeitmodell, Vermögen, prekäre Beschäftigung, Religion, Anzahl der Personen im Haushalt. Innerhalb der Umfrage werden die Teilnehmenden gebeten, aus vier festgelegten Bereichen zu wählen: Mobilität, Erwerbsarbeit, Konsum und Wohnen. Die Verteilung der Antworten in diesen Bereichen zeigt die folgenden Zahlen in den untersuchten Gruppen: Mobilität (n=489), Erwerbsarbeit (n=399), Konsum (n=1305) und Wohnen (n=895). Die Daten ermöglichen eine umfassende Untersuchung individueller Präferenzen, Einstellungen und Verhaltensweisen in spezifischen Lebensbereichen. Bei der Auswertung werden die Auswahl dieser Bereiche in Bezug auf die Quotierungsmerkmale überprüft, um etwaige signifikante Abweichungen zu identifizieren.

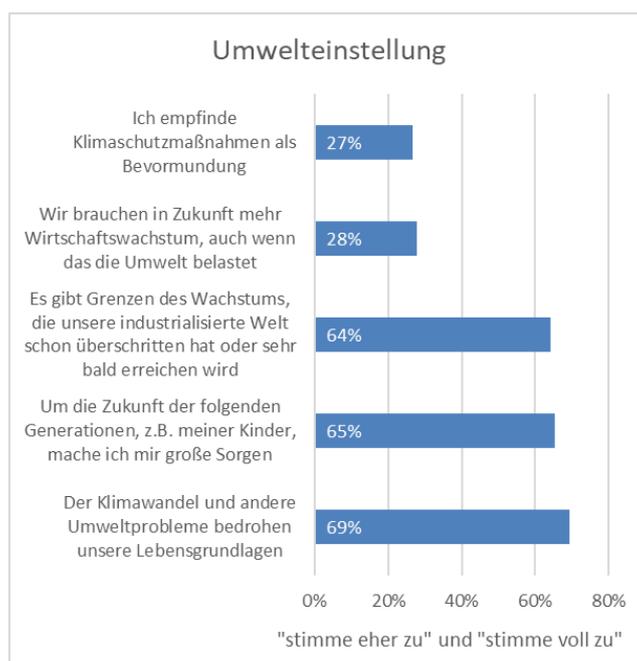
Die Datenauswertung stützt sich auf den strukturalistischen Lebensstilbegriff nach Reusswig, F. (2002) und untersucht die Verbindung zwischen der sozialen Position (wie Einkommen, Geschlecht, Pflege- und Sorgeverantwortung, Migrationserfahrung usw.), grundlegenden Wertvorstellungen (wie Umweltbewusstsein) und suffizientem Verhalten. Es wird analysiert, wie sich grundlegende Vorstellungen vom guten Leben, Wertorientierungen, Verhaltensweisen und Bedürfnisse positiv oder negativ auf suffizientes Verhalten, die Bereitschaft dazu oder generelle Bedürfnisse auswirken können.

Es wird angestrebt, die Wechselwirkungen zwischen der sozialen Lage und strukturellen Barrieren zu identifizieren. Dies wird durch die Analyse von Korrelationen in Bezug auf ihre Stärke und Signifikanz erreicht.

KERNBOTSCHAFT 1 EINE PRINZIPIELLE BEREITSCHAFT FÜR SUFFIZIENTES MOBILITÄTSVERHALTEN IST VORHANDEN



Die Befragten zeigen grundsätzlich eine Bereitschaft für suffizientes Verhalten - auch im Mobilitätsbereich. Dies geht einher mit einem allgemein hohen Umweltbewusstsein, wie es sich auch regelmäßig in anderen Erhebungen darstellt (Gellrich, A. & Williams, H. 2022)². Viele sind offen dafür, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu überdenken und alternative, umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu nutzen. Diese Offenheit für suffizientes Mobilitätsverhalten ist ein vielversprechender Ansatzpunkt für eine nachhaltigere Zukunft im Verkehrssektor.



² Die Items zur Messung von Umweltbewusstsein wurden in der vorliegenden Befragung zum Teil aus der Umweltbewusstseinsstudie übernommen, vgl. Gellrich, A. & Williams, H. (2022)

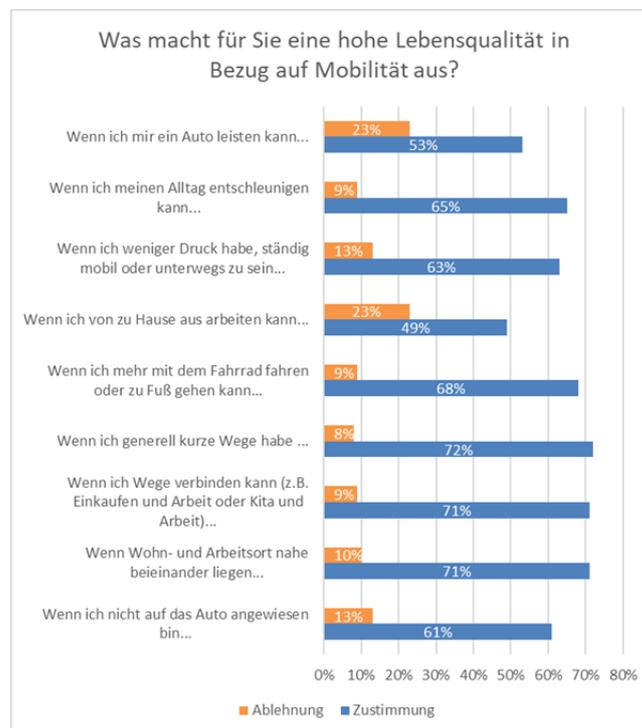
Gleichzeitig offenbaren sich bezüglich der Suffizienzbereitschaft gewisse soziale Unterschiede. So zeigt die Befragung, dass Frauen und untere Einkommensschichten jeweils signifikant suffizienzbereiter sind. Dies ist sicher kein Faktum, das „von Natur aus“ vorgegeben ist, sondern höchstwahrscheinlich sind Frauen aufgrund ihrer sozialen Rollen und untere Einkommensschichten aufgrund ihrer Voraussetzungen schlicht mehr dazu bereit bspw. zu Fuß zu gehen, Dinge zu reparieren, wenig wegzuwerfen oder Dinge gebraucht zu kaufen. Es sind also die strukturellen Voraussetzungen, die zu diesem Ergebnis führen. Aus einer intersektionalen Perspektive (Winker, G. & Degele, N. 2009) stellt sich daher die Frage, wie die Bereitschaft zu Suffizienz erweitert werden kann, ohne dabei Armut oder Mangel zu idealisieren und gleichzeitig Geschlechterklischees zu verstärken.

KERNBOTSCHAFT 2

AN DEN MOBILITÄTSBEDÜRFNISSEN DER MENSCHEN ANZUSETZEN, VERBESSERT DIE LEBENSQUALITÄT UND IST EINE CHANCE FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Unterwegs in Deutschland – das bedeutet für die meisten immer noch mit dem Auto zu fahren. In der Befragung nimmt das Auto als meistgenutztes und zugleich beliebtestes Verkehrsmittel einerseits eine dominante Stellung ein. Doch seine Beliebtheit ist andererseits nicht so ausgeprägt wie vielleicht angenommen. Mehr als 60% der Befragten wünschen sich Unabhängigkeit vom Auto. Unsere Projektergebnisse zeigen, dass eine hohe Lebensqualität in Bezug auf Mobilität nicht zwingend vom Auto abhängt.

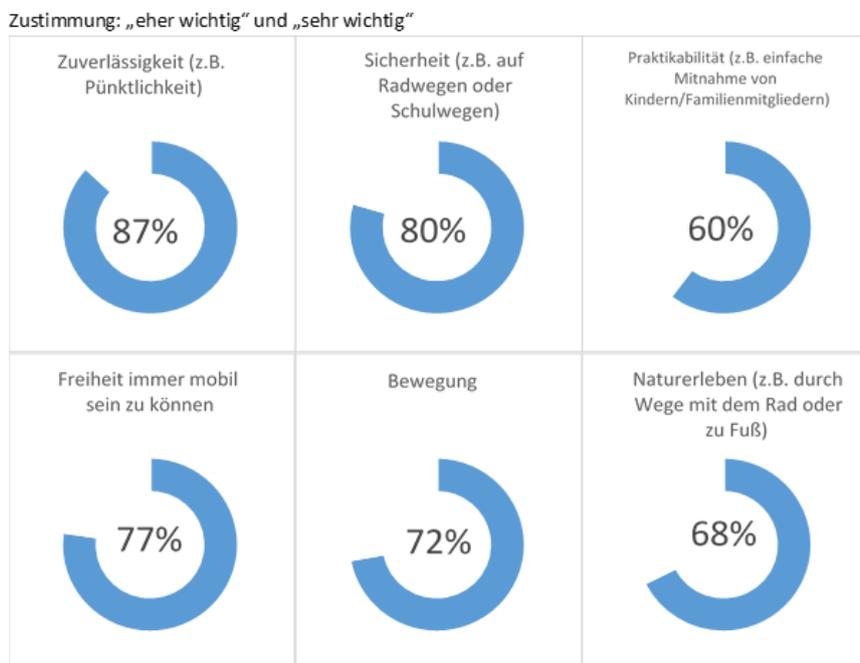
Die Beliebtheit des Autos ist dabei auch auf das derzeitige autobegünstigende Verkehrssystem zurückzuführen. Sicherheit, Zuverlässigkeit und Praktikabilität spielen bei der Auswahl der Verkehrsmittel eine wesentliche Rolle. In all diesen Aspekten weisen die anderen Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen) derzeit kaum eine Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Auto auf.



Kurze Wege und Wege verbinden zu können, mehr Natur und Bewegung, und damit gesund unterwegs zu sein – das sind die zentralen Anliegen für eine gute Lebensqualität in Bezug auf Mobilität. In diesem Zusammenhang erfreuen sich das Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen großer Beliebtheit.

TOP 6 FAKTOREN:

WIE WICHTIG SIND IHNEN FOLGENDE PUNKTE IN BEZUG AUF ALLTÄGLICHE MOBILITÄT

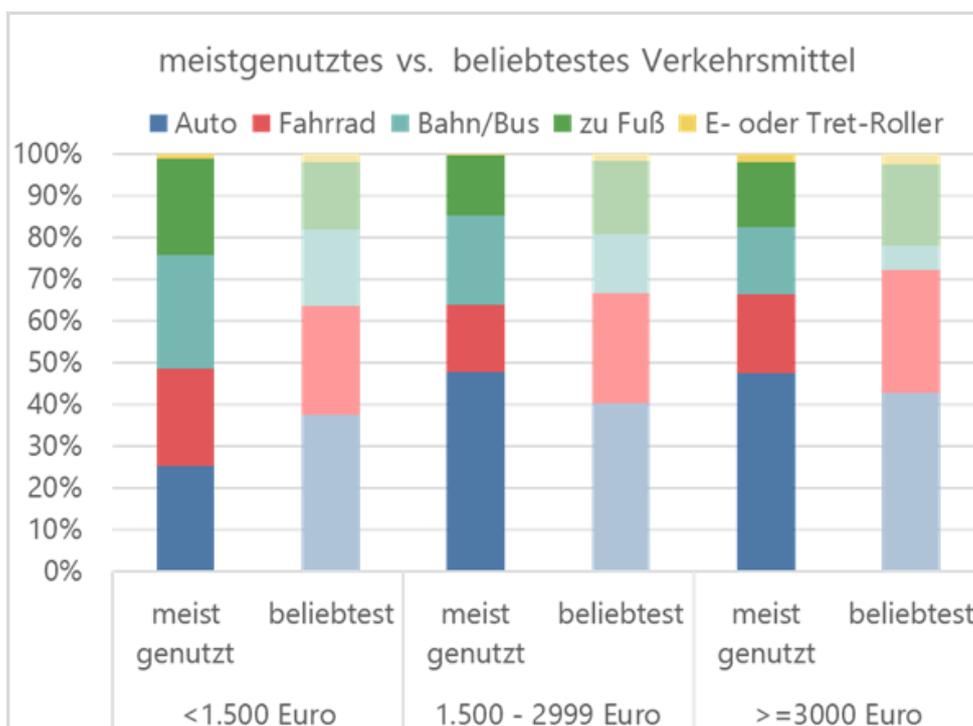


Mehr als 77% der Befragten wünschen sich die Freiheit, stets mobil sein zu können, während sich 63% von dem Druck, ständig mobil sein zu müssen, überfordert fühlen. Dies unterstreicht die Notwendigkeit, Strategien zu entwickeln, die sowohl Bewegungsfreiheit ermöglichen als auch eine Entschleunigung und Entlastung der Mobilität im Alltag bieten.

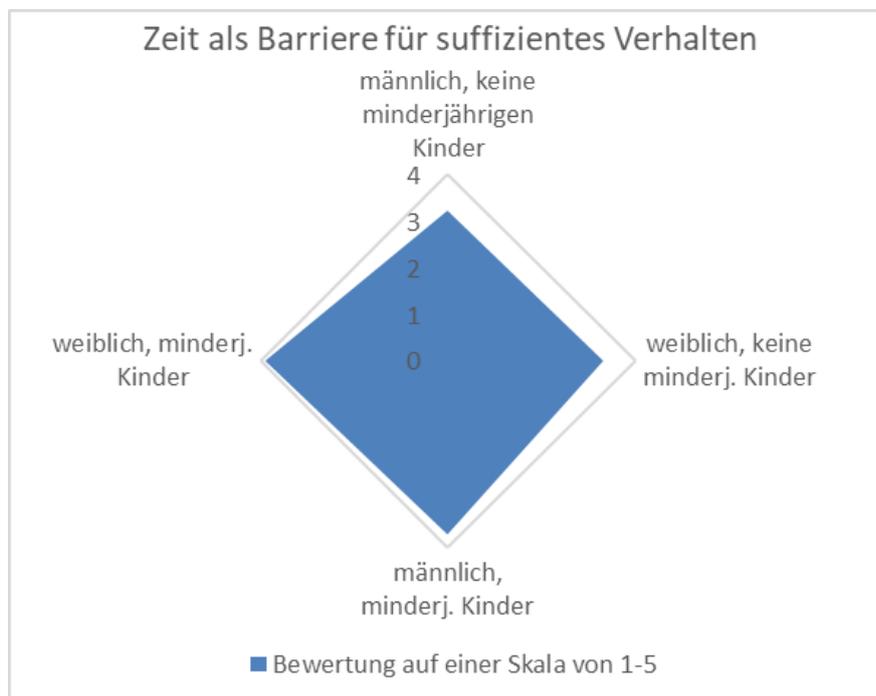
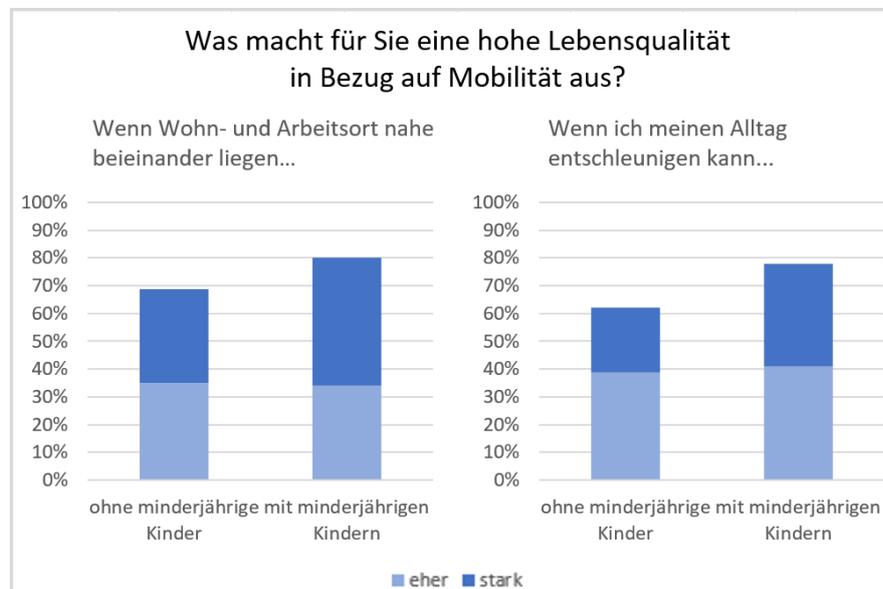
KERNBOTSCHAFT 3

AUFGABE DER POLITIK IST ES, SUFFIZIENTES HANDELN IM SEKTOR MOBILITÄT ZU ERMÖGLICHEN - DABEI SIND SOZIALE FAKTOREN WICHTIG

Die Politik spielt eine entscheidende Rolle in der Gestaltung der Mobilität, da sie die Rahmenbedingungen für Verkehrssysteme und -infrastrukturen festlegt. Sie hat die Möglichkeit, Anreize zu schaffen, Hindernisse zu beseitigen und innovative Lösungen zu fördern, die suffizientes Verhalten im Mobilitätssektor ermöglichen. Die politische Gestaltung kann direkte Auswirkungen auf die Verfügbarkeit, die Kosten und die Attraktivität verschiedener Verkehrsoptionen haben und somit den Grad der Abhängigkeit vom Auto beeinflussen. Durch passende Maßnahmen kann die Politik dazu beitragen, eine vielfältige und nachhaltige Mobilitätslandschaft zu schaffen, die auf die Bedürfnisse der Gesellschaft eingeht und gleichzeitig Umweltbelastungen reduziert. Soziale Faktoren wie Einkommen und die individuellen Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen spielen eine zentrale Rolle, da sie den Zugang zu alternativen Verkehrsmitteln maßgeblich beeinflussen. Die Politik muss daher sicherstellen, dass suffiziente Mobilitätslösungen nicht nur ökologisch nachhaltig sind, sondern auch für alle sozial akzeptabel und realisierbar werden. So sind einkommensschwache Gruppen stärker auf den ÖPNV angewiesen und Kosten sind für sie ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl, während höhere Einkommensgruppen mehr Wert auf Zeit und Praktikabilität legen.

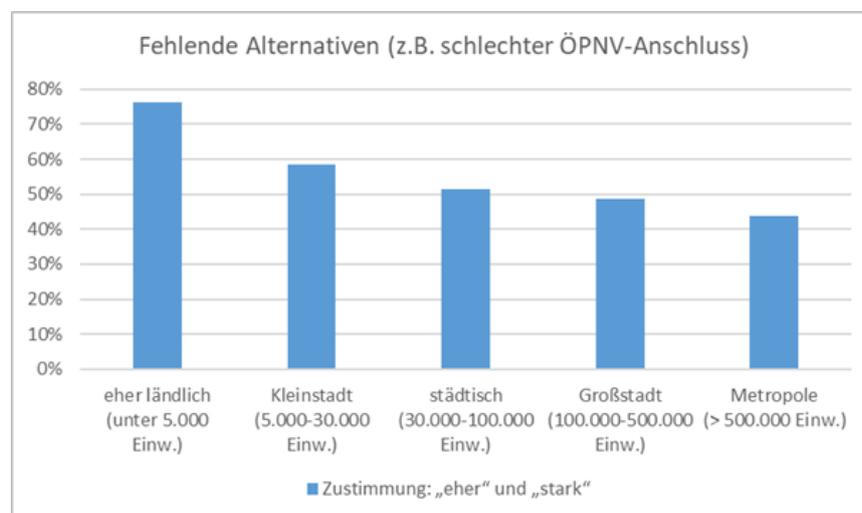
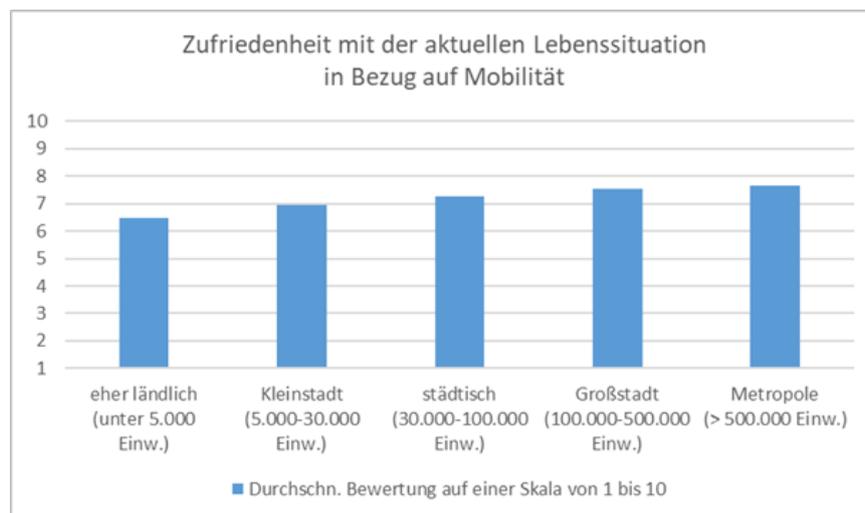


Seit Jahren verweisen Forschungsarbeiten auf unterschiedliches Mobilitätsverhalten zwischen den Geschlechtern (Spitzner, M. et al. 2020), was maßgeblich auf die Verteilung von Sorgearbeit zurück zu führen ist. Gleichzeitig werden entsprechende Erkenntnisse in der Mobilitätsplanung weiterhin unzureichend berücksichtigt oder weiterverarbeitet. Da aber der Faktor „Kinder haben“ und somit die Ausübung von Sorgearbeit ein maßgebliches Kriterium für die Mobilitätswahl darstellt (Scheiner, J. 2019), bleibt eine große gesellschaftliche Gruppe in aktuellen Mobilitätsplanungen zu wenig berücksichtigt. So zeigt sich in der Erhebung, dass Personen mit minderjährigen Kindern wesentlich häufiger als der Durchschnitt das Auto nutzen, vermutlich weil sie aus Zeit- und Organisationsgründen darauf angewiesen sind. Gleichzeitig haben sie andere Mobilitätsbedürfnisse, so wünschen sie sich mehr Entschleunigung und mehr räumliche Nähe.

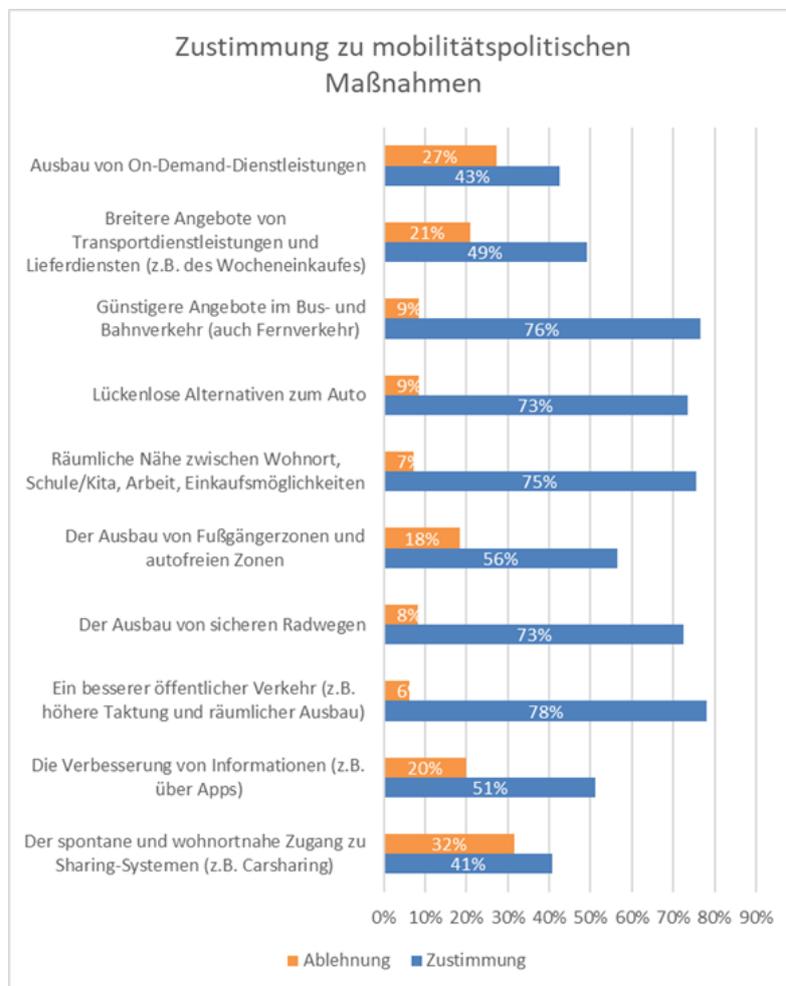


Insgesamt stellt der Faktor Zeit besonders für Personen, die Sorgearbeit leisten, eine Barriere für suffizientes Verhalten dar, und das über alle erfassten Handlungsbereiche hinweg. Dies bedeutet, dass die Politik den Zeitfaktor verstärkt angehen sollte, z.B. indem sie die zeitlichen Anforderungen von Sorgearbeit in der Mobilitätsplanung insbesondere bei Wegeketten mehr berücksichtigt, zeitlich flexiblere und verkürzende Arbeitszeitmodelle stärker fördert oder stärkere Anreize für Arbeitgeber setzt, mobiles Arbeiten zu ermöglichen.

Darüber hinaus besteht ein deutliches Gefälle in Bezug auf die Teilhabe an Mobilität zwischen Menschen, die auf dem Land und in Städten leben. So sind in größeren Städten lebende Menschen deutlich zufriedener mit ihrer Lebenssituation in Bezug auf Mobilität. Auf dem Land sind darüber hinaus „fehlende Alternativen“ der entscheidende Faktor für das Mobilitätsverhalten (z.B. Wahl des Autos), während dies in der Stadt eine eher untergeordnete Rolle spielt.



Suffiziente Maßnahmen in der Mobilität, die gezielt auf diverse soziale Gruppen abzielen, tragen dazu bei, nachhaltige Zukunftsvisionen nah an den Lebenswirklichkeiten zu gestalten. Diese Maßnahmen haben das Potenzial, nicht nur soziale Ungleichheiten zu verringern, sondern auch durch ein gefördertes suffizientes Mobilitätsverhalten die Lebensqualität insgesamt zu steigern. Zum Beispiel profitieren Menschen mit niedrigem Einkommen signifikant von einem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und günstigeren Ticketpreisen – beides sind Maßnahmen, die von einer überwältigenden Mehrheit der Befragten unterstützt werden (78% unterstützen den ÖPNV-Ausbau und 76% günstigere Tickets für alle). Insgesamt zeigt sich, dass fast alle Maßnahmen, welche Mobilitätsbedürfnisse adressieren (z.B. räumliche Nähe, lückenlose Alternativen zum Auto, sichere Radwege) eine hohe Zustimmung unter den Befragten genießen.



Maßnahmen wie Carsharing, On-Demand-Dienstleistungen oder sonstige Transportdienstleistungen haben vor allem bei jungen, umweltbewussten Menschen und z.T. bei Familien eine hohe Zustimmung. Hier gilt es, diese Maßnahmen bekannter zu machen und ihren Nutzen für die entsprechenden Lebensbedürfnisse (z.B. Zeit) oder Gruppen (bspw. auf dem Land lebende Menschen oder Sorgearbeit leistende Personen) herauszustellen.

Es ist wichtig, eine positive Erzählung über mögliche klimaneutrale Zukünfte zu entwickeln, die alle gesellschaftlichen Gruppen einschließt und einen Schwerpunkt auf die Vorteile für im derzeitigen Mobilitätssystem benachteiligte Gruppen legt.

EMPFEHLUNGEN FÜR POLITIKANSÄTZE ZUR SUFFIZIENTEN MOBILITÄT

1. Politische Entschlossenheit trotz Gegenstimmen

Die empirische Evidenz zeigt, dass eine Mehrheit der Bevölkerung für klimafreundliche Veränderungen im Mobilitätsbereich offen ist. Suffizienzpolitik steht dennoch oft im Spannungsfeld mit Interessen verschiedener Stakeholder. Es ist wichtig, sich nicht von kritischen Reaktionen entmutigen zu lassen, sondern die klare Unterstützung einer Mehrheit für entsprechende Maßnahmen als Handlungsauftrag zu begreifen.

2. Bedürfnisorientierte Politikgestaltung

Die Politik spielt eine zentrale Rolle dabei, die Rahmenbedingungen zu schaffen, um die grundlegenden Bedürfnisse der Menschen in Bezug auf Mobilität zu erfüllen. Ein Schwerpunkt sollte auf der Erreichbarkeit alltäglicher Bedarfe und Einrichtungen zur Daseinsvorsorge liegen. Dazu gehören die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen, medizinischer Versorgung und anderen essentiellen Dienstleistungen. Mobilitätspolitik sollte Teilhabe, Gesundheit, Bewegungsfreiheit, familiäres Leben und andere Grundbedürfnisse fördern. Bedürfnisorientierte Mobilitätspolitik lenkt den Fokus vom Verkehrsmittel (wie dem Auto) auf eine Verbesserung der Lebensqualität und hat somit Potenzial für den Klimaschutz.

3. Strukturelle Veränderungen durch politische Maßnahmen

Politische Entscheidungsträger*innen sind gefordert, strukturelle Rahmenbedingungen zu schaffen, die ein klimafreundliches Leben und eine nachhaltige Mobilität fördern. Es ist wichtig, dass Maßnahmen in einem Gesamtkontext von Zielsetzungen stehen, die ein gutes Leben für möglichst viele Menschen ermöglichen. Strukturelle Veränderungen sollten darauf zielen, soziale Ungleichheiten im Mobilitätsbereich abzubauen. Es bedarf eines umfassenden Ansatzes, der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten gleichermaßen ermöglicht und soziale Barrieren abbaut.

4. Positiver Diskurs und Partizipation

Eine positive und zukunftsorientierte Kommunikation seitens der Politik ist von enormer Bedeutung. Politische Akteur*innen sollten sich darauf konzentrieren, die Vorteile eines klimafreundlichen Lebens zu vermitteln und die Bürger*innen aktiv in die Gestaltung der Transformation einzubeziehen. Die Politik hat die Verantwortung,

einen positiven Diskurs zu fördern und die Zukunftsbilder attraktiv und greifbar zu gestalten, um die notwendige Unterstützung für einen nachhaltigen Wandel zu gewinnen. Hierbei ist die Beteiligung benachteiligter Gruppen essenziell, um eine inklusive, gerechte Transformation zu gewährleisten. Suffizienzpolitik im Bereich Mobilität, insbesondere auf kommunaler bzw. lokaler Ebene, sollte partizipativ gestaltet sein. Hierbei kann Bürger*innen ermöglicht werden, Vorhaben und Maßnahmen (z. B. autobefreite Plätze) mitzudiskutieren.

5. Experimentelle Politik

Suffizienzpolitik benötigt Handlungsspielräume für Experimente. Hier wird Gestaltungsmut und die Bereitschaft aus Fehlern zu lernen benötigt. Experimente (z. B. Pop-up-Fahrradwege) können als Pilotprojekte gestartet und schrittweise erweitert werden, um die Auswirkungen zu beobachten, Erfahrungen zu sammeln und bei Bedarf Anpassungen vorzunehmen.

Literaturverzeichnis

ARL (2023): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe – Für eine gerechtere Raum- und Verkehrsentwicklung. Positionspapier aus der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft ARL 144. Hannover 2023 (URL: www.arl-net.de | Zugriff am: 07.12.2023).

Blanck, R.; Kreye, K.; Zimmer, W. (2020): Impulse für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit in der Verkehrspolitik. Kurzstudie zu monetären Verteilungswirkungen ausgewählter verkehrspolitischer Instrumente und Vorschläge für eine sozial gerechtere Ausgestaltung im Auftrag des Naturschutzbunds Deutschland (NABU). Öko-Institut e.V. 2020 (URL: www.nabu.de | Zugriff am: 04.12.2023).

Böcker, M.; Brüggemann, H.; Christ, M.; Knak, A.; Lage, J.; Sommer, B. (2021): Wie wird weniger genug? Suffizienz als Strategie für eine nachhaltige Stadtentwicklung. München. oekom Verlag 2021.

Frey, K.; Burger, A.; Dziekan, K.; Bunge, C.; Lünenbürger, B. (2020): Verkehrswende für ALLE. Umweltbundesamt 2020 (URL: www.umweltbundesamt.de | Zugriff am: 07.12.2023).

Holzhauser, B.; Gossen, M.; Schipperges, M.; Scholl, G. (2015): Online- und Panel-Erhebungen zur sozialwissenschaftlichen Erforschung von Umweltbewusstsein. Schriftenreihe des Instituts für ökologische Wirtschaftsforschung IÖW 209/15. Schriftenreihe des IÖW. Berlin 2015 (URL: www.ioew.de | Zugriff am: 01.12.2023).

Gellrich, A. & Williams, H. (2022): Umweltbewusstsein in Deutschland 2022 - Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz & Umweltbundesamt 2022 (URL: www.umweltbundesamt.de | Zugriff am: 30.11.2023).

Korte, F. (2015): Suffiziente Mobilität im urbanen Raum - Ansätze und Maßnahmen. Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung. Berlin 2015.

Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018): Mobilität in Deutschland – MiD. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin 2018 (URL: www.mobilitaet-in-deutschland.de | Zugriff am: 01.12.2023).

Profijt, M. (2018): Mobilitätssuffizienz. Dissertation. Wuppertaler Forschungsschriften Nr. 11. München. oekom Verlag 2018.

Reuswig, F. (2002): Lebensstile und Naturorientierungen. Gesellschaftliche Naturbilder und Einstellungen zum Umweltschutz in Rink, Dieter: Lebensstile und Nachhaltigkeit. Konzepte, Befunde und Potentiale. In: „Soziologie und Ökologie“, vol 7. S. 156–180. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Röhr, U.; Spitzner, M.; Göldner, L.; Hummel, D.; Stieß, I.; Alber, G. (2018): Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Forschungsreview, Analyse internationaler Vereinbarungen, Portfolioanalyse. Umweltbundesamt. TEXTE 23/2018 2018 (URL: www.umweltbundesamt.de | Zugriff am: 07.12.2023).

Rosenbaum, W. (2015): Alltagsmobilität: Eine soziale Herausforderung für die Verkehrspolitik in Canzler, Weert; Knie, Andreas; Schwedes, Oliver: Handbuch Verkehrspolitik. In: Springer Reference. S. 1–20. Wiesbaden. Springer VS.

- Rozynek, C.; Mattioli, G.; Aberle, C. (2023):** Was darf die ÖPNV-Nutzung im Kontext sozialer Teilhabe kosten? : Ideen für Indikatoren der ÖPNV-Erschwinglichkeit. Goethe-Universität, Institut für Humangeographie, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung. Goethe-Universität, Institut für Humangeographie, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung 2023 (URL: publikationen.ub.uni-frankfurt.de).
- Rozynek, C. & Lanzendorf, M. (2023):** How does low income affect older people's travel practices? Findings of a qualitative case study on the links between financial poverty, mobility and social participation. *Travel Behaviour and Society* Nr. 30. S. 312–324 (URL: www.sciencedirect.com).
- Scheiner, J. (2019):** Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte. *Raumforschung und Raumordnung* Nr. 77. Heft 5. S. 441 (URL: doaj.org).
- Spitzner, M.; Hummel, D.; Stieß, I.; Alber, G.; Röhr, U. (2020):** Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik: Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. Abschlussbericht im Auftrag des Umweltbundesamtes. Umweltbundesamt 2020 (URL: www.umweltbundesamt.de | Zugriff am: 06.12.2023).
- Welsch, J.; Conrad, K.; Wittowsky, D.; Reutter, U. (2014):** Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. *Raumforschung und Raumordnung* Nr. 72. Heft 6. S. 503–516. Springer; Springer Berlin Heidelberg (URL: link.springer.com).
- Winker, G. & Degele, N. (2009):** Intersektionalität: Zur Analyse sozialer Ungleichheiten. *Sozialtheorie*. Bielefeld. transcript 2009.
- UBA Umweltbundesamt (2023):** Emissionen des Verkehrs 2023 (URL: www.umweltbundesamt.de#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung | Zugriff am: 30.11.2023).



Institut für ZukunftsEnergie-
und Stoffstromsysteme

IZES gGmbH
Altenkesseler Straße 17, A1
66115 Saarbrücken
+49 681 844 972 0
+49 681 761 799 9

www.izes.eu

ISSN 2943-8101
ISBN 978-3-911471-01-5