

# Lebenslang selbstbestimmt mobil - mit Mobilitätsmanagement zu einer besseren Mobilität für alle

**Forum: Radverkehr und soziale Teilhabe**

12. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement am 20. und 21. November 2023

Victoria Reichow

Deutsches Institut für Urbanistik

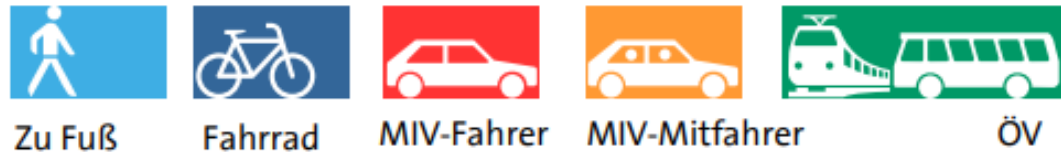
---

# Ablauf

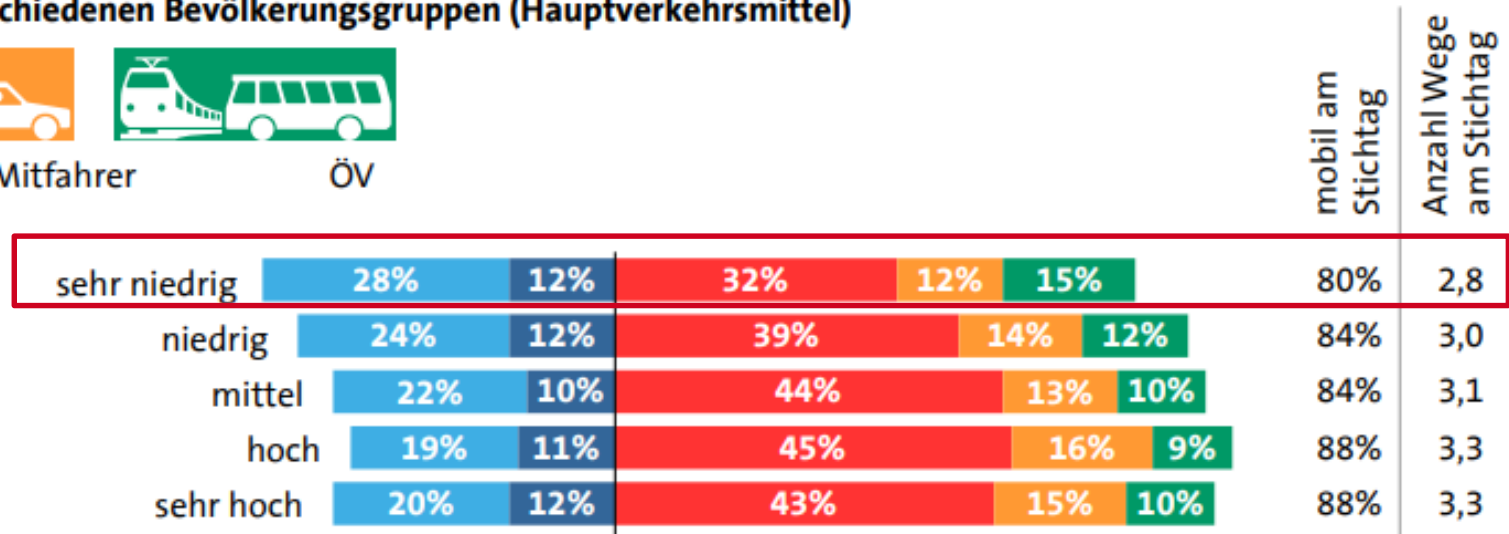
- Einführung in die Thematik
- Kostenlose Lastenfahrräder für Berlin – das Projekt „fLotte kommunal“
- Nachfragerunde zu den Beiträgen
- Diskussionsrunde
- Ergebnisdarstellung und Abschlussdiskussion

# Mobilitätsarmut betrifft viele Menschen und ist noch kaum erforscht

Verkehrsmittelnutzung am Stichtag in verschiedenen Bevölkerungsgruppen (Hauptverkehrsmittel)



ökonomischer Status des Haushalts



Quelle: MiD 2017 Kurzreport, S. 23

- Einkommensschwache Haushalte...
  - haben ein geringeres Volumen an Alltagsmobilität,
  - nutzen meist Angebote des öffentlichen Verkehrs oder gehen zu Fuß
  - geben einen höheren Anteil Ihres Haushaltseinkommens für Mobilität aus

# Das Fahrrad ist ein wichtiges Element sozialer Teilhabe



Quelle: HNA 2022 (<https://www.hna.de/kassel/ticket-bedeutet-soziale-teilhabe-91753500.html>)

- Selbstwirksamkeit
- Eine Möglichkeit Wunschziele zu verwirklichen
- Freiheit, Unabhängigkeit
- Neue Wunschziele entwickeln

# Einkommensarme Gruppen fahren wenig Rad und sind bei Befragungen unterrepräsentiert

## „Prekäre“

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	73	91
	Auto	63	90
	Fahrrad / Pedelec	26	67

## „Liberal-Intellektuelle“

Regelmäßige Verkehrsmittelnutzung* (Täglich/ Mehrmals pro Woche)		%	Index
Top 3 (nach %)	Gehe zu Fuß	88	111
	Auto	72	103
	Fahrrad / Pedelec	43	112

Angaben in %	Rad-fahrende*	Stich-probe**	Grund-gesamtheit DE ***
<b>Ortsgrößenklasse (BIK)</b>			
< 20.000 Einwohner	11	13	13
20.000-100.000 EW	21	21	21
100.000-500.000 EW	29	30	30
> 500.000 EW	39	37	37
<b>Sozialökologische Gruppen</b>			
Konservativ-Etablierte	11	10	10
Liberal-Intellektuelle	9	8	8
Performer	9	8	8
Expeditive	12	10	10
Adaptiv-Pragmatische	13	13	13
Sozialökologische	7	7	7
Bürgerliche Mitte	11	12	12
Traditionelle	5	6	6
<b>Prekäre</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
Hedonisten	17	17	17

Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 (Stand: 17.11.2021); BMDV/Sinus

# Einkommensarme Gruppen empfinden das Rad als unattraktiv

## Nach Sinus-Milieus

„Was sind die Gründe, die für das jeweilige Verkehrsmittel bzw. Fortbewegungsart sprechen?“ – **Fahrrad als Verkehrsmittel (z.B. für Arbeitsweg, Erledigungen; nicht zum Sport)**

Angaben in Prozent	Gesamt	KET	LIB	PER	EPE	ADA	SÖK	BÜM	TRA	PRE	HED
Umwelt	47	47	57	57	61	46	59	35	32	34	44
Gesundheit	44	44	56	52	55	39	53	37	32	33	41
Kosten	36	29	41	40	51	38	35	31	24	33	35
Flexibilität	29	23	32	35	43	28	32	22	18	23	29
Spaß	26	23	35	30	43	21	29	22	19	19	24
Parkmöglichkeit	20	19	23	26	30	20	20	15	17	15	19
Zeit	20	13	20	21	30	24	19	18	15	13	21
Transportmöglichkeit	7	5	8	8	8	7	10	5	5	4	8
Komfort	6	4	5	11	7	6	5	5	2	2	9
Sicherheit	5	3	4	7	2	6	5	4	5	3	9

KET = Konservativ-Etablierte  
SÖK = Sozialökologische

LIB = Liberal-Intellektuelle  
BÜM = Bürgerliche Mitte

PER = Performer  
TRA = Traditionelle

EPE = Expeditiv  
PRE = Prekäre

ADA = Adaptiv-Pragmatische  
HED = Hedonisten

Überdurchschnittlich  
Unterdurchschnittlich

Quelle: Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 (Stand: 17.11.2021); BMDV/Sinus

# Es gibt nicht „die“ Einkommensarmen und nicht „den“ Grund für die Nicht-Nutzung des Fahrrads

- Differenzierung nötig
- von Armut gefährdete Personengruppen
  - nach Haupterwerbsstatus: in Ausbildung, studierend, in Rente, nicht erwerbstätig
  - mit Migrationshintergrund
  - nach Haushaltstyp: Alleinlebende, Alleinerziehende, Paar mit drei oder mehr Kindern
- Gründe
  - Verkehrssicherheit
  - Kosten
  - ???

# Was fehlt sind eine Datengrundlage und gezielte Maßnahmen, die einkommensarme Gruppen direkt adressieren

Maßnahmentyp	Beispielmaßnahmen
Erschließungs- und Angebotsverbesserung im ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bedienungsstandards mit ÖPNV („Mobilitätsgarantie“) mit Infrastrukturausbau und Angebotsverbesserung inklusive Barrierefreiheit</li><li>• Förderung von Linienbedarfsverkehr nach §44 PBefG als Ergänzung zum regulären ÖV</li></ul>
Förderung von Radverkehr und Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"><li>• Infrastrukturausbau (z. B. von Radwegen)</li><li>• Förderung von Sharing-Angeboten im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements (z. B. Fahrrad-Sharing oder Mikromobilität)</li><li>• Verkehrsberuhigung in Wohngebieten (z. B. „Kiezblocks“ oder Spielstraßen)</li></ul>
Gewährleistung einer autonomen Erreichbarkeit von relevanten Zielorten (Arbeiten, Wohnen, Einkaufen, Freizeit etc.)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reduzierung des motorisierten Individual-, insbesondere Pkw-Verkehrs als Ziel von Raumordnung und Baurecht</li><li>• Stadt der kurzen Wege</li></ul>

- Fahrradlernkurse, kostenlose Verleihangebote von Fahrrädern oder Radzubehör...



# Diskussion in Kleingruppen

## Fragestellungen:

1. Was sind die Hauptgründe der Nicht-Nutzung des Fahrrads für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen?
2. Welche Methoden eignen sich, die Mobilitätsbedürfnisse einkommensschwacher Bevölkerungsgruppen zu erfassen?
3. Welche Maßnahmen eignen sich, um die Fahrradnutzung der Zielgruppe zu erhöhen und damit einen Beitrag zur verbesserten Teilhabe dieser Bevölkerungsgruppe zu leisten?