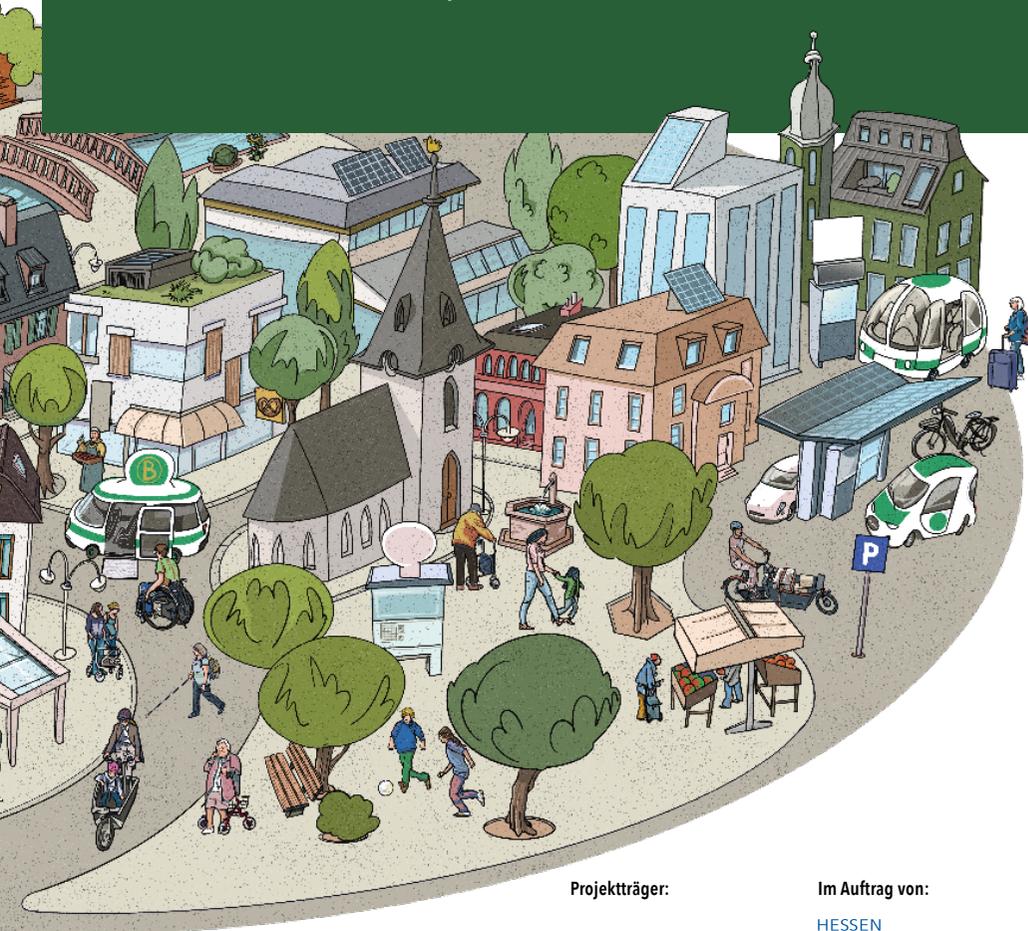


# FÜR WEN PLANEN WIR?

Datenlücken erfassen, Mobilität verbessern

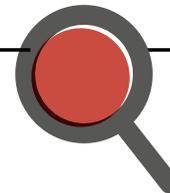


Projekträger:

Im Auftrag von:

## INHALT

Vielfältige Mobilitätsbedürfnisse .....	6
Welche Faktoren beeinflussen die alltägliche Mobilität? .....	8
Wer ist alles Teil meiner Kommune? .....	12
Inklusive Leitbilder für Kommunen – Berücksichtigung benachteiligter Gruppen .....	16
Eine Zahl, mehrere Bedeutungen – und viele blinde Flecken .....	18
Empfehlungen für Kommunen .....	20
Hätten Sie's gewusst? Hilfstool für Ihre zukunftsweisende Mobilitätsplanung .....	21
Impressum .....	42



**DIE LUPE** macht verdeckte Themen auf den Innenseiten ab Seite 25 sichtbar. Mit ihrer Hilfe sehen Sie auf einen Blick die Kurzantworten auf wesentliche Fragen, die Ihre Mobilitätsplanung bereichern und vervollständigen können.



## VIelfÄLTIGE MOBILITÄTSBEDÜRFNISSE

Um alle Menschen bei dem Ziel einer Entwicklung hin zu einer zukunftssicheren, lebenswerten Mobilität mitzunehmen, braucht es einen Blick auf unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse.

Verschiedene Voraussetzungen machen es nötig, sich auf eine bestimmte Art und Weise von einem Ort zu einem anderen Ort bewegen zu müssen. Umgekehrt wirkt sich die Mobilität auf unterschiedliche Lebenswelten aus. Die Zielsetzung moderner, nachhaltiger Mobilität beinhaltet daher eine Reihe von Aspekten, die in der Planung Berücksichtigung finden sollten. Mit der folgenden Aufzählung möchten wir Ihnen die wichtigsten vorstellen, sie alle sind eng mit dem menschlichen Mobilitätsbedürfnis verbunden:

- » **Arbeitsplätze**  
Effiziente und einfach zu nutzende Mobilitätsoptionen verringern die Pendelzeit. Die Menschen erreichen ihre Arbeitsplätze auf direktem Weg. Diese Erreichbarkeit wiederum erweitert die Arbeitsplatzwahl und kann die berufliche Entwicklung begünstigen.
- » **Bezahlbarkeit**  
Die Kosten für Transportmittel und mobilitätsbezogene Dienstleistungen sollten für alle Menschen erschwinglich sein. Finanzielle Einschränkungen dürfen die Mobilität nicht verhindern.
- » **Freizeit**  
Eine gut durchdachte Mobilität bietet allen Menschen die Möglichkeit, an sportlichen und kulturellen Freizeitaktivitäten teilzunehmen, was die allgemeine Zufriedenheit erhöht.
- » **Gesundheit**  
Aktive Mobilitätsoptionen wie Radfahren oder Gehen wirken sich positiv auf die Gesundheit aus. Je besser die Wege ausgebaut sind, desto attraktiver wird es, auf das Rad umzusteigen oder innerstädtische Wege zu Fuß zurückzulegen.
- » **Miteinander**  
Mobilität kann dazu beitragen, Gemeinschaften zu stärken und das Miteinander zu fördern, indem sie es Menschen erleichtert, sich zu treffen und soziale Beziehungen zu pflegen.
- » **Sicherheit**  
Ausgebaute, sichere, barrierefreie und optimal ausgeleuchtete Wege sowie sinnvoll geplante und einfach verfügbare Anbindungen verringern Verkehrsunfälle und tragen dazu bei, dass sich Menschen in ihrem Lebensraum sicher fühlen.

- » **Umwelt**  
Eine nachhaltige Mobilität, die den öffentlichen Verkehr, die Fahrradinfrastruktur und umweltfreundliche Optionen fördert, verringert die Umweltbelastung. Die bessere Luftqualität sorgt für eine lebenswertere Umgebung.
- » **Wirtschaft**  
Ein attraktives Umfeld für Unternehmen mit einer ausgebauten Verkehrsinfrastruktur begünstigt die Wirtschaftlichkeit einer Kommune. Es gilt, Wirtschaftsverkehre effizient und nachhaltig abzuwickeln. Gleichzeitig können Fußgängerzonen und Radwege den örtlichen Einzelhandel stärken und somit die lokale Wirtschaft ankurbeln.
- » **Zeitersparnis**  
Effiziente Mobilitätsoptionen reduzieren Stress und Zeitverschwendung durch Staus und lange Pendelzeiten, was sich positiv auf die mentale Gesundheit und den gefühlten Stresspegel auswirkt.
- » **Zugänglichkeit**  
Eine zukunftsweisende Mobilität ermöglicht es allen Menschen, sich fortzubewegen und die für sie lebenswichtigen Orte zu erreichen, unabhängig von physischen Einschränkungen oder geografischen Gegebenheiten. Je einfacher Personen an diese Orte gelangen, desto höher ist ihre gefühlte Lebensqualität.

---

Zusammenfassend geht es darum, jeder Person Zugang zu verschiedenen Formen der Fortbewegung zu ermöglichen, sei es durch den öffentlichen Verkehr, über gut beleuchtete Gehwege, ein sicheres und ausgebautes Radwegenetz oder über nachhaltige Sharing-Angebote. Die Verfügbarkeit von vielfältigen umweltgerechten Verkehrsmitteln, deren einfache Zugänglichkeit und die Lebensqualität sind somit wesentliche Bestandteile einer zukunftsweisenden Stadtgestaltung. Eine ausgewogene und durchdachte Mobilitätspolitik kann erheblich dazu beitragen, Kommunen lebenswerter zu gestalten.

---

## WELCHE FAKTOREN BEEINFLUSSEN DIE ALLTÄGLICHE MOBILITÄT?

Wie bereits erwähnt, wird Mobilität von vielen Faktoren auf unterschiedliche Art und Weise geprägt. Um allen Menschen eine soziale, nachhaltige, gerechte und lebenswerte Zukunft zu ermöglichen, ist ein Verständnis dieser Elemente notwendig. Erst dann kann eine durchdachte und angepasste Mobilitätsplanung gelingen.

Folgende Faktoren sind dabei zu berücksichtigen:

### GESELLSCHAFT

Gelebte Werte, mobilitätsbezogene Lebensstile und der Einfluss des Wohnungsmarktes auf die Mobilität sind wesentliche gesellschaftliche Aspekte. Auch die persönliche Situation spielt eine Rolle, ob bspw. eine Behinderung die Nutzung mancher Mobilitätsoptionen einschränkt.

Bei der Mobilitätsplanung ist es wichtig, die subjektiv geprägten Einstellungen zur Mobilität zu berücksichtigen. Der private Pkw ist für viele Menschen nach wie vor das Verkehrsmittel für eine individuelle und flexible Mobilität. Hinzu kommen nun vermehrt Sharing-Angebote, die es auch Personen ohne eigenen Pkw ermöglichen, mobil zu sein. Eine Entwicklung der Fahrradkultur ist insbesondere seit der Corona-Pandemie zu beobachten. Lieferverkehre haben durch einen gefragten Onlinehandel zugenommen.

Auch der angespannte Immobilienmarkt wirkt sich auf die Entwicklung von Mobilität aus. Denn längst ist Wohnen in der Stadt für viele Menschen nicht mehr erschwinglich. So verlagert sich Wohnen stark in die Stadtrandlagen, die noch nicht überall zuverlässig an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind.

### SOZIODEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNGEN

Besonders jüngere Menschen verlassen die ländlichen Gebiete, wenn sie ins Berufsleben oder in die Ausbildung einsteigen. Das führt zu einer zunehmenden Verdichtung der Städte und zu einer angespannten Verkehrslage. Viele Menschen nutzen den privaten Pkw, um zur Arbeit zu fahren. Dabei spielt das Haushaltseinkommen eine wichtige Rolle, denn je höher das Einkommen ist, desto höher ist der Anteil am motorisierten Individualverkehr. Wer sich den privaten Pkw finanziell



nicht (mehr) leisten kann, steigt eher auf den Umweltverbund um und ist auch (gezwungenermaßen) weniger unterwegs. Angebote wie Fahrdienste oder Carsharing – die einen Privat-Pkw ersetzen können – nutzen hingegen eher einkommensstärkere Haushalte. Bei dieser Gruppe spielt hauptsächlich der Kostenfaktor eine Rolle und bedeutet nicht die bequemste oder sinnvollste Variante, sich fortzubewegen.

Im Verkehrsverhalten spiegelt sich die Rollenverteilung zwischen Männern und Frauen wider. Frauen wohnen durchschnittlich näher an ihrer Arbeitsstätte und verknüpfen mehr Wege miteinander, weil Haushaltsbesorgungen oder Care-Arbeiten noch immer überwiegend beim weiblichen Geschlecht liegen.

Während sich jüngere Menschen mit Berufseinstieg und Familiengründung tendenziell etwas später als früher einen Pkw zulegen, steigen bei älteren

Menschen Führerscheinquote und Pkw-Verfügbarkeit – noch immer wächst die Anzahl an Autos in Deutschland. Innovative Verkehrsangebote nutzen überwiegend Personen unter 45 Jahren.

### POLITIK

Entscheidungen bei der Transportmittelwahl hängen auch von wirksamen rechtlichen Rahmenbedingungen ab. Gerade auf Bundesebene greifen diesbezüglich viele verschiedene Ressorts ineinander, die Einflussmöglichkeiten der Kommune sind hier jedoch eher marginal.

Trotzdem sind diese bei Veränderungen des Mobilitätsverhaltens besonders wichtig, weil sie nah an der Bevölkerung dran sind und die Situation vor Ort kennen. Mit einer ambitionierten und zukunftsgerichteten Mobilitätsplanung lässt sich eine Veränderung der Mobilität erreichen. Eine klare Positionierung und Priorisierung der kommunalen Politik, wie sie durch Koalitionsverträge,



politische Beschlüsse oder auch durch einen nachhaltigen integrierten Mobilitätsplan erfolgt, verbessert die Mobilitätssituation der Menschen vor Ort. Dabei ist auch eine Zusammenarbeit zwischen den Kommunen über administrative Grenzen hinweg empfehlenswert, da Verkehr nicht allein innerhalb einer Kommune selbst entsteht. Die Beteiligung aller Bevölkerungsgruppen ist gefragt. Hierbei sind sinnvolle Beteiligungsmethoden zu wählen, um alle Personengruppen einbinden zu können.

Ein verändertes Mobilitätsverhalten setzt Bewusstseinsbildung und Kommunikation voraus. Die Vision der Kommune von morgen kann dabei als positives Leitbild fungieren. Mit der Bevölkerung wie auch mit der Wirtschaft und weiteren Interessengruppen ins Gespräch zu kommen und sie an Entscheidungsprozessen zu beteiligen, ist eine wirkungsvolle Methode, um Akzeptanz für Veränderungen aufzubauen. Es braucht von politischer Seite Anreize in Richtung aller Beteiligten, um gemeinschaftlich auf den Umweltverbund zu setzen und den Handlungsdruck zu erhöhen.

**TECHNOLOGIE**

Eine wesentliche Basis für neue Mobilitätsangebote wie z. B. Sharing-Angebote ist die Digitalisierung. Sie stellt sicher, dass sich die unterschiedlichen Mobilitätsangebote sinnvoll untereinander vernetzen lassen. Gerade Apps für Smartphones bieten einen leichten Zugang zu den Angeboten.

Die Digitalisierung erleichtert auch das Verkehrsmanagement, weil auf diese Weise Verkehrsströme gelenkt und die Parkraumbewirtschaftung geregelt werden kann. Zusätzlich leisten digital erfasste Bewegungsdaten einen Beitrag dazu, den städtischen Verkehr bedarfsgerecht und sinnvoll zu planen.

Auch bei der Entwicklung elektrischer Autos, Busse oder Fahrräder spielt die Technologie eine zentrale Rolle, denn sie zahlt ein auf die Verlagerung hin zu einer umweltverträglichen Mobilität.

Um digitale Mobilitätsangebote nutzen zu können, ist ein Zugang zum Internet bzw. einem Smartphone erforderlich, was einen Teil der älteren Bevölkerungsgruppen, der nicht digitalaffin ist, von der Nutzung der Angebote ausschließen könnte.

**ÖKONOMIE**

Der öffentliche Nahverkehr als ein Aspekt der Daseinsvorsorge lässt sich nur mit einer verlässlichen Finanzierung nachhaltig ausbauen. Hierfür sind Ansätze nötig, die den Ticketpreis reduzieren oder zumindest stabilisieren. Dafür braucht es zusätzliche finanzielle Mittel, beispielsweise durch steuerliche Entlastungen.

Ein innerstädtisches Parkraummanagement kann den Verkehr in der Innenstadt entlasten, den öffentlichen Verkehr stärken und durch Parkraumbewirtschaftung nennenswerte Beiträge zum kommunalen Haushalt erwirtschaften. Dafür müssen beide Bereiche ineinandergreifen: Ein besser gelenkter motorisierter Individualverkehr auf der einen Seite, der die Verfügbarkeit von Parkplätzen effizienter nutzt, und ein Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots auf der anderen Seite, um eine echte Alternative zum Auto zu bieten.

**VERKEHRSINFRASTRUKTUR**

Eine gerechte Mobilität für alle basiert auf dem Anspruch, dass Wege sicher und barrierearm zu Fuß erledigt werden können. Eine erfolgversprechende Veränderung von Mobilitätsmustern sollte deshalb mit einem attraktiven und sicheren Stadtraum einhergehen, der großzügig und in vielen Fällen einfach mehr Fläche für gut ausgebaute Fuß-

und Radwege sowie eigene Spuren für den öffentlichen Verkehr bereitstellt. Bei Bus und Bahn muss das Umland mitgedacht werden. Ein verzweigtes Netz mit hoher Haltestellendichte und enger Taktung macht die Nutzung attraktiv. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass Verkehrsfläche umverteilt werden muss, z. B., indem Parkflächen für Privat-Pkw besser genutzt und, wo nicht nötig, reduziert und zentrale Stellflächen stattdessen Carsharing-Fahrzeugen zugeschrieben werden. Gleichzeitig kann ein erweitertes Sharing-Angebot den Umweltverbund stärken.

**STADTPLANUNG**

Mobilität und Siedlungsstruktur sind untrennbar miteinander verwoben. Die Siedlungsentwicklung wirkt sich auf den Mobilitätsbedarf aus, die Mobilität wiederum wirkt sich auf die Raumstrukturen aus. Gut ausgebaute Geh- und Radwege sowie attraktive Stadtbereiche beeinflussen die Verkehrsmittelwahl. Je höher die Aufenthaltsqualität von innerstädtischen Wegen und Plätzen ist, desto mehr steigt die Bereitschaft, Strecken mit dem Umweltverbund zurückzulegen. Weit verzweigte Stadtstrukturen begünstigen den motorisierten Individualverkehr. Deshalb braucht es kompakte Siedlungsstrukturen mit einer Nutzungsmischung, um die Wege zu verkürzen und dadurch den Verkehrsaufwand zu reduzieren.



# WER IST ALLES TEIL MEINER KOMMUNE?



# INKLUSIVE LEITBILDER FÜR KOMMUNEN — BERÜCKSICHTIGUNG BENACHTEILIGTER GRUPPEN

## JEDER MENSCH IST WILLKOMMEN

Die Kommune von morgen sollte ein lebenswerter, sicherer Ort für alle Menschen sein. Ein Ort, der die Gemeinschaft stärkt und Vertrauen schafft, an dem sich jeder Mensch mit seinen Bedürfnissen willkommen fühlt, frei bewegen kann und gern aufhält.

## GEFÜHLTE SICHERHEIT

Ein erstrebenswertes Ziel der Kommune ist die gefühlte Sicherheit aller Personen. Zur gefühlten Sicherheit gehören angemessene Verkehrsgeschwindigkeiten abhängig vom Nutzungsraum, um Verkehrsunfälle gänzlich zu vermeiden. Es zählen auch ausreichend beleuchtete Straßen und Plätze dazu, großzügige Gehwege und einsehbare Fußgängerüberwege, sinnvoll geplante Radwege und barrierefreie Zugänge. Alle Einzelmaßnahmen zählen auf das subjektive Sicherheitsgefühl ein.

## MOBILITÄT FÜR ALLE

Barrieren waren gestern. An diesem zukunftsweisenden Ort kann jeder Mensch mobil sein – unabhängig vom Gesundheitszustand, dem persönlichen Budget oder Wohnort – und sich frei von A nach B und durch den

Ort bewegen. Auch die Randbezirke sind mühelos erreichbar. Alle Personen genießen Zugang zu vielfältigen, barrierefreien und nachhaltigen Fortbewegungsmitteln. Die Informationen zur Nutzung der Mobilitätsangebote sind barrierefrei zugänglich und schließen niemanden aus. Das Radwegenetz ist gut ausgebaut und bietet die nötige Sicherheit, die Wege für zu Fuß Gehende sind ausreichend breit und frei von parkenden Autos. Busse und Bahnen lassen sich unkompliziert erreichen und sind hinreichend getaktet. Um sich frei fortbewegen zu können, ist ein privater Pkw nicht zwingend notwendig.

## KLIMANEUTRALE FORTBEWEGUNGSMITTEL FÜR MAXIMALE BEWEGUNGSFREIHEIT

In der Kommune der Zukunft lösen umweltfreundliche Alternativen den motorisierten Individualverkehr ab. Die Menschen erleben, dass die nachhaltigen verfügbaren Verkehrsträger bequemer sind als der private Pkw. Dieser bietet allenfalls einen zusätzlichen Komfort und individuelle Flexibilität. Sharing-Angebote für Elektroautos, Motorroller und Fahrräder erhöhen die Attraktivität einer freien sowie klima- und

gesundheitsbewussten Fortbewegung. Die Mischung aus ansprechenden Geh- und Radwegen, Shuttleservices und öffentlichen Verkehrsmitteln minimiert Parkflächen, senkt Schadstoff- und Lärmemissionen und sorgt gleichzeitig für maximale Bewegungsfreiheit.

## HOHE AUFENTHALTS- UND LEBENSQUALITÄT

Durchdachte Mobilitätsangebote gepaart mit flexiblen kommunalen Raumkonzepten ermöglichen es allen Menschen, auf Kultur-, Sport- und Erholungsangebote zuzugreifen. Eine zentralisierte Nahversorgung mit Geschäften, Cafés und gepflegten öffentlichen Toiletten machen das Auto verzichtbar und steigern die Lebensqualität, was sich wiederum positiv auf den lokalen Einzelhandel auswirkt. Eine grüne und blaue Infrastruktur verbessert das Stadtbild, begünstigt eine klimaresiliente Stadtentwicklung und erhöht die Aufenthaltsqualität im Freien. Ruhezonen mit Bänken bieten Familien, Senioren, Menschen mit Einschränkungen und Touristen die Möglichkeit, sich aufzuhalten und auszuruhen. Dadurch wird der autofreie öffentliche Raum zum Ort der Begegnung und des Austauschs für unterschiedliche Personen.

## EINE ZAHL, MEHRERE BEDEUTUNGEN — UND VIELE BLINDE FLECKEN

### FALLSTRICK DATENGRUNDLAGE

Bei Befragungen zum Mobilitätsverhalten können Personengruppen durch das Raster fallen, was die Datensätze und Ergebnisse letztlich verzerrt. So entscheiden Politik und Verwaltung auf einer falschen Basis – obwohl Zahlen vermeintlich objektiv wirken. Die Ursache kann darin liegen, dass entweder bestimmte Informationen nicht erhoben wurden oder einfach Werte (= repräsentative Teilnehmende) zu dem Thema fehlten.

Die blinden Flecken in klassischen Befragungsdaten zeigen sich vor allem in den folgenden Bereichen, die sich alle auch auf Mobilitätsbedürfnisse bzw. das Mobilitätsverhalten auswirken:

- » **Geschlecht**
- » **Alter**
- » **Gesundheitszustand**
- » **Einkommen**
- » **Erwerbsstatus**
- » **Bildungsniveau**
- » **Migrationshintergrund**
- » **weiche Faktoren, z. B. Sicherheitsbedürfnis**

Am Beispiel des Geschlechts soll verdeutlicht werden, warum diese blinden Flecken problematisch sind. Grundsätzlich unterscheidet sich das männliche und das weibliche Mobilitätsverhalten: das der Frauen ist tendenziell vielfältiger und sozialer, das der Männer meist deutlich linearer. Das Geschlecht bzw. die damit verbundenen Rollenbilder beeinflussen die Aufgaben und Aktivitäten im Alltag. In Deutschland übernehmen nach wie vor überwiegend Frauen die Kinderbetreuung, die Pflege Angehöriger und die Versorgungsaufgaben für den Haushalt. Diese sogenannte Care-Arbeit lässt weniger Zeit für bezahlte Tätigkeiten, damit fehlt ein klassisches Pendelmuster. Um verschiedene Alltagsaufgaben miteinander kombinieren zu können, bilden Frauen oft Wegekettchen und reihen kürzere Wege aneinander. So sind ihre Strecken zwar kürzer, aber die Wege komplexer, was in erhobenen Datensätzen meist nicht abgebildet wird oder zu vielschichtig für einfache Auswertungsdarstellungen ist (z. B. Darstellung der Wege nach Hauptverkehrsmitteln, Wegelängen etc.).

Außerdem haben Frauen seltener Zugang zum Pkw und nutzen eher den öffentlichen Nahverkehr. Sie haben häufig Begleitwege und müssen Dinge oder Menschen transportieren. Männlich geprägte Verkehre hingegen basieren – vereinfacht formuliert – mehr auf einem klassischen »Früh-hin-abends-zurück«-Muster. Dies sind alles relevante Faktoren für die Verkehrsplanung vor Ort.

Daten zur gefühlten Sicherheit in der Mobilität fehlen meist gänzlich – ein Thema, das gerade für Frauen, aber etwa auch für Eltern in der Alltagsmobilität eine zentrale Rolle in der Verkehrsmittelnutzung spielt.

Auch der Gesundheitszustand – altersunabhängig – beeinflusst die Verkehrsmittelwahl und die Mobilitätsfrequenz. Gesundheitlich bedingte Einschränkungen sind nicht unbedingt von außen sichtbar und können auch temporär auftreten. Während gesunde Personen tendenziell ein aktiveres und vielfältigeres Mobilitätsverhalten, bspw. mit

Fuß- und Radverkehr, an den Tag legen, sind gesundheitlich beeinträchtigte Menschen eher auf barrierefreie und bequeme Verkehrsmittel angewiesen. Bei Befragungen beziehen sich die Angaben der befragten Personen auf deren aktuellen Gesundheitszustand und damit auf das damit verbundene, gerade vorherrschende Mobilitätsverhalten, das bei einem anderen Gesundheitszustand ein anderes gewesen wäre. Um eine inklusive Infrastruktur zu gewährleisten, die den Bedürfnissen von Menschen mit unterschiedlichem Gesundheitszustand gerecht wird, müssen auch Menschen mit Mobilitätseinschränkungen in den Datensätzen berücksichtigt werden.

## EMPFEHLUNGEN FÜR KOMMUNEN

---

Mithilfe der Fakten und Tipps aus dieser Broschüre können Sie einen nachhaltigen, integrierten Mobilitätsplan für Ihre Kommune entwickeln, der die Bedürfnisse der unterschiedlichen Gruppen Ihrer Gesamtbevölkerung berücksichtigt.

---

### Das sind unsere wichtigsten Empfehlungen für Ihren Weg:

- Nutzen Sie vielfältige Kommunikationskanäle – mehrsprachig, cross-medial, barrierefrei –, um möglichst viele Menschen zu erreichen.
- Schärfen Sie gemeinsam in Ihrer Kommune das Bewusstsein für die Datenerhebungen und hinterfragen Sie, wie verfügbare Daten zustande gekommen sind. Wer war an den Befragungen beteiligt? Und wie wirken sich die Beteiligungen auf das Ergebnis aus?
- Kommen Sie auf dieser Basis mit allen Personengruppen ins Gespräch, um die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse zu erfahren. Stellen Sie den unterschiedlichen Personengruppen Fragen, die Ihnen einen Perspektivwechsel erlauben, bspw.: Was braucht es konkret? Welcher individuelle Bedarf besteht? Denken Sie auch über die Stadtgrenzen hinaus, denn auch die Menschen im Umland sorgen für Verkehr in der Stadt.
- Rufen Sie Runde Tische mit allen vom Anlass Betroffenen ins Leben, um gemeinsam Leitbilder zu entwickeln und Ziele zu vereinbaren. Auf diese Weise sorgen Sie für Partizipation, für gegenseitiges Verständnis und damit mehr Akzeptanz.

Die folgenden heraustrennbaren Seiten beinhalten acht Fragen inklusive Antworten und Faktencheck, mit denen Sie unsere Empfehlungen ganz praktisch untermauern können.

## HÄTTEN SIE'S GEWUSST? HILFSTOOL FÜR IHRE ZUKUNFTS- WEISENDE MOBILITÄTSPLANUNG

---

Sie planen neue Konzepte, um Ihre Kommune sicher und erfolgreich durch die Mobilitätswende zu navigieren? Nutzen Sie hierfür eine Datengrundlage? Die folgenden Seiten können Ihnen als Kompass dienen.

---

Auf den Innenseiten haben wir häufige und zentrale Datenlücken für Sie zusammengefasst.

Um Ihnen den Transfer in die Praxis zu erleichtern, finden Sie im Folgenden acht wesentliche Fragen, deren Antworten eine besondere Relevanz für zukunftsweisende Mobilitätskonzepte haben. Die vorgestellten Themen können Sie beispielsweise in Ihre kommenden Planungsrunden integrieren, um Ihre Mobilitätskonzepte vollständig und fundiert zu entwickeln. Bei allen Themen müssen sich Kommunen fragen, ob die Voraussetzungen dafür gegeben sind. Vielleicht gibt es in Ihrer Kommune Expertinnen und Experten für einzelne Themenkomplexe, die Sie involvieren können?

Bei jeder Frage ist Ihre Aufmerksamkeit gefragt: Mit der Lupe können Sie die Antwort nachlesen. Der Faktencheck auf der Rückseite bettet die Antwort in einen breiteren Kontext ein.

FRAGE 1  
Wer bleibt  
außen vor?

FRAGE 2  
Wer macht  
mehr Strecke?

FRAGE 3  
Was übersehen wir?

FRAGE 4  
Welche Rolle spielt  
das Auto?

FRAGE 5  
Wer hat (k)einen  
Führerschein?

FRAGE 6  
Machen Job und  
Geld mobiler?

FRAGE 7  
Wie definieren wir's?

FRAGE 8  
Was lernen  
wir daraus?





### FAKTENCHECK 1

Das Meldegesetz in Deutschland ist streng, wenn es um den persönlichen Lebensmittelpunkt geht. Ein Gast darf sich bis zu sechs Wochen in einer Wohnung aufhalten. Ist dieser bereits bei einer anderen Meldebehörde registriert, so muss er sich laut Bundesmeldegesetz erst dann ummelden, wenn er länger als sechs Monate bei jemandem in der Wohnung wohnt.

Zufallsstichproben über Melderegister berücksichtigen ausschließlich gemeldete Personen, nicht jedoch Menschen, die vorübergehend oder auch für einen längeren Zeitraum in einer hessischen Kommune leben, dort jedoch nicht gemeldet sind. Auch Menschen, die sich nur zeitweise in der Region aufhalten, wie Dienstreisende oder Urlaubsgäste, bleiben außen vor. Bedürfnisse, Einstellungen und Alltagsmobilität nicht gemeldeter Personen werden somit nicht erfasst, obwohl diese fehlende Personengruppe zahlenmäßig einen großen Anteil der mobilen Personen ausmacht.

2022 waren knapp 6,4 Millionen Menschen in Hessen gemeldet. Insgesamt wurden 12,7 Millionen Gäste und 29,8 Millionen Übernachtungen gemeldet. Übernachtungsgäste bringen durch Hotelaufenthalte oder Restaurantbesuche Einnahmen in die Kommune; auch sie sollten mobil sein können.

Einpendler sind ein Mitgrund für die Rushhour, daher sollten auch Pendelverkehre betrachtet werden. Im Jahr 2022 pendelten innerhalb Hessens 1,75 Millionen Berufstätige über die Grenzen ihres Wohnorts zur Arbeit. Auspendler benötigen allenfalls einen Parkplatz in der Nacht. Was bedeutet das für eine Kommune?



### FRAGE 2

## Wer macht mehr Strecke? Worin unterscheidet sich Mobilität zwischen Frauen und Männern?

### ANTWORT

Frauen sind weniger multimodal unterwegs, das heißt sie benutzen nicht mehrere unterschiedliche Mobilitätsoptionen. Dafür legen sie pro Tag mehr Wege zurück als Männer.



## FAKTENCHECK 2

Obwohl der Anteil mobiler Frauen mit 83,2 Prozent niedriger ist als bei Männern mit 86,4 Prozent, legen Frauen pro Tag mehr Wege zurück als Männer: 3,72 Wege pro Tag bei Frauen versus 3,59 Wege pro Tag bei Männern.

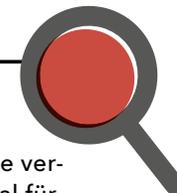
Die Diskrepanz liegt in der klassischen Aufgabenverteilung begründet: Frauen sind immer noch häufiger für die Kinder- und Haushaltsversorgung verantwortlich. Durchschnittlich haben Frauen kürzere Arbeitswege, auch die Wege für die Care-Arbeit sind kürzer, weil die Ziele in der Regel wohnortnah liegen. Indem Frauen kürzere Strecken aneinanderreihen, um die Alltagsaufgaben möglichst effizient erledigen zu können, summieren sich die Wege.

Obwohl unbezahlte Care-Arbeit wie Versorgungs- und Betreuungsarbeit einen erheblichen Anteil der Wegeketten ausmacht, wird die Mobility of Care bei den Auswertungen kaum beachtet. Stattdessen werden einzelne Wege betrachtet. Männer legen etwa ein Viertel aller Wege zurück, um den Arbeitsplatz oder die Bildungsstätte zu erreichen. Sprich, ihre zurückgelegten Wege sind häufig beruflich bedingt. Im Gegensatz trifft das nur auf 15 Prozent der Frauen zu. Fast jeder dritte Weg macht bei ihnen Mobility of Care aus – sie kombinieren also verschiedene Wegestrecken miteinander und haben gleichzeitig bestimmte Anforderungen an den Transport, z. B. Einkäufe oder Kinder.



## FRAGE 3

# Was übersehen wir? Was steckt hinter dem Begriff »mobilitätseingeschränkt«?



## ANTWORT

Beim Thema Mobilitätseinschränkungen geht der erste Gedanke vermutlich zu Rampen und Aufzügen. Diese sind wichtig und zentral für die Teilhabe von Menschen, die auf Hilfsmittel wie Rollatoren, Blindenhunde und Rollstühle angewiesen sind. Neben dauerhaften und temporären körperlichen Einschränkungen, wie etwa Seh- oder Gehbehinderungen, gibt es aber auch Einschränkungen der Psyche und der Sprache, die relevant für das Unterwegssein sind. Die Belange betroffener Personen sollten von der Mobilitätsplanung ebenso gehört und in Lösungen einbezogen werden – zumal diese in der Regel auch nicht mobilitätseingeschränkten Menschen zugutekommen.

### FAKTENCHECK 3

2022 waren knapp 590 000 schwerbehinderte Menschen in Hessen gemeldet. Ein Großteil von ihnen hatte einen Behinderungsgrad von 50. Im Verhältnis zur hessischen Gesamtbevölkerung entspricht das etwa 9,2 Prozent – also knapp jede zehnte Person ist betroffen. In mehr als der Hälfte der Fälle sind die Personen älter als 65 Jahre.

56,1 Prozent der schwerbehinderten Menschen hatten eine körperliche Behinderung, 25,5 Prozent eine geistige oder seelische Behinderung, eine zerebrale Störung oder eine Suchtkrankheit. Bei 18,4 Prozent war die Art der Einschränkung nicht ausgewiesen. Es besteht keine Meldepflicht, weshalb von einem noch höheren Anteil schwerbehinderter Mitmenschen auszugehen ist. Hinzu kommen temporäre Einschränkungen, die sich ebenfalls auf die Mobilität auswirken können, etwa eine Schwangerschaft, eine akute Beinverletzung oder Depressionen.

Die Fragen in quantitativen Erhebungen bilden diese Einschränkungen und Bedarfe häufig nicht ab. Bei der Verkehrsmittelnutzung etwa werden Carsharing-Autos und Lastenräder abgefragt, nicht aber, ob bspw. jemand schwanger ist oder einen Rollator braucht. Werden solche Fragen gestellt, sind hierzu keine Auswertungen möglich, da die Anzahl der betroffenen Personen zu klein und die Situationen zu individuell sind.

Die Planung muss dies berücksichtigen. Neben der Einbindung von Stakeholdern für Themen der Schwerbehinderung oder des Alters sollten Betroffene selbst konsultiert und proaktiv in den Planungsprozess eingebunden werden. Hierbei geht es einerseits darum, die Bedarfe aufzudecken und zu verstehen, an welchen Stellen selbstbestimmte Mobilität nicht oder nur erschwert möglich ist, und andererseits Lösungen dafür zu finden, wie und an welchen Stellen Abhilfe geschaffen werden kann. Das umfasst sowohl die Infrastruktur und bauliche Maßnahmen als auch Informationsangebote. So sind beispielsweise sogenannte dynamische Fahrgastinformationen nicht per se barrierefrei. Bei den Planungen ist z. B. auf das »Zwei-Sinne-Prinzip« zu achten: Informationen sollten für mindestens zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Tasten zugänglich sein.



### FRAGE 4

## Welche Rolle spielt das Auto? Wer greift häufiger auf das Auto zurück und warum?

### ANTWORT

Rein statistisch nutzen Frauen das Auto weniger als Männer. Dies ist auch davon abhängig, wie die Care-Arbeit in Familien verteilt ist. Zudem spielt das verfügbare Einkommen eine Rolle (siehe Frage 5). Grundsätzlich lässt sich beobachten, dass Menschen im ländlichen Raum häufiger auf das Auto zurückgreifen als Menschen in Städten. Veränderungen in der Mobilitätskultur können auch dazu beitragen, dass das Auto in manchen Kreisen nicht mehr als Statussymbol gesehen wird.



### FAKTENCHECK 4

Während 86 Prozent der Vollzeit arbeitenden Männer bei den Befragungen angaben, das Auto täglich bzw. ein- bis dreimal pro Woche zu nutzen, machten 81 Prozent der Frauen diese Angabe.

Mit Blick auf die Teilzeiterwerbstätigkeit verschiebt sich das Bild: Von den in Teilzeit arbeitenden Frauen nutzen 87 Prozent das Auto täglich bzw. ein- bis dreimal wöchentlich, im Vergleich zu 69 Prozent der Männer.

Mit 50 Prozent arbeiten Frauen deutlich häufiger in Teilzeit, bei den Männern hingegen sind es nur 13 Prozent. Während rund 27 Prozent der teilzeitbeschäftigten Frauen ihre Arbeitszeit wegen der Kinderbetreuung reduziert haben, sind es knapp 6 Prozent der Männer.

Zwar arbeiten deutlich weniger Männer als Frauen in Teilzeit, doch die stärkere Auto-nutzung der in Teilzeit erwerbstätigen Frauen ist auf die Unterschiede in den Betreuungs- und Versorgungsaufgaben zurückzuführen. Um die Komplexität von Teilzeitarbeit und Kinderbetreuung zu bewältigen, bilden Frauen Wegekettchen mit dem Auto auf oft kürzeren Strecken. Insofern dient das Auto Frauen in dieser Lebensphase viel stärker als Managementtool, wohingegen Männer das Auto überwiegend für das Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsstätte nutzen.

Die Bevölkerung in ländlichen Räumen ist stärker auf das Auto angewiesen als die Stadtbevölkerung. Wohnort, Arbeitsplatz, Schule und Einkaufsmöglichkeiten liegen in ländlichen Räumen oft weit auseinander. Während diese Einrichtungen der Daseinsvorsorge in der Stadt meist zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, sind die Entfernungen auf dem Land dafür oft zu groß. Dies erschwert es den Menschen, ohne Auto mobil zu sein. Hinzu kommt der Mangel an öffentlichen Verkehrsmitteln; Bus- und Bahnverbindungen sind in der Regel seltener und weniger flexibel.

In vielen ländlichen Gebieten ist das Auto seit Jahrzehnten das Hauptverkehrsmittel, und es besteht eine kulturelle Bindung an das Auto. Diese Einstellung wird oft von Generation zu Generation weitergegeben, das Auto wird von vielen als unverzichtbar angesehen. Eine Veränderung der Mobilitätskultur könnte eine Entwicklung bewirken. Um Alternativen im ländlichen Raum zu fördern, sollten die öffentlichen Verkehrsverbindungen und die Infrastruktur für Fahrräder und andere nachhaltige Verkehrsmittel verbessert werden.

### FRAGE 5

## Wer hat (k)einen Führerschein? Und wirkt sich dieser Faktor auf die Mobilität aus?

### ANTWORT



Der Pkw-Führerschein ist nach wie von zentraler Bedeutung: Etwa 90 Prozent der erwachsenen Bundesbürger besitzen einen Pkw-Führerschein. Etwas mehr als 70 Prozent der Menschen mit Führerschein können regelmäßig über ein Auto verfügen. Circa 20 Prozent der erwachsenen Bevölkerung – also jede 5. Person – haben hingegen keinen Zugang zu einem Auto oder besitzen keinen Führerschein. Ohne Führerschein entfällt auch die Möglichkeit, eigenständig Carsharing zu nutzen. Finanzielle Ressourcen können ein limitierender Faktor für den Führerscheinbesitz sein, aber auch das Alter wirkt sich darauf aus. Bspw. verfügen unter den älteren Menschen ab 85 Jahren deutlich mehr Männer als Frauen über einen Führerschein.

### FAKTENCHECK 5

Mit Blick auf die Zahlen scheint ein Führerschein noch heute zum Erwachsenwerden dazugehören – ab dem Alter von 26 Jahren steigt die Besitzrate deutlich an. Im Grunde könnte also fast jede erwachsene Person Auto fahren, wenn sie das wollte. Doch es gibt viele Gründe, warum das trotzdem nicht so ist.

In Hessen sind 90 Prozent der über 85-jährigen Personen mit Führerschein männlich. In der gleichen Altersgruppe haben hingegen nur 51 Prozent der Frauen einen Führerschein. Dazu kommen Kinder, Menschen mit Sehbehinderung oder mit Angst vor dem Autofahren und Personen, die sich kein Auto bzw. keinen Führerschein leisten können oder die aus persönlichen Gründen kein Auto besitzen. Für diese zahlreichen Personengruppen ist der öffentliche Nahverkehr gerade im ländlichen Raum so bedeutsam. Denn vor allem ältere Frauen ohne Führerschein, die auf dem Land leben, sind auf Bus und Bahn bzw. auf andere Personen als FahrerIn angewiesen, um die größeren Distanzen zu bewältigen. Das heißt, sie sind entweder von anderen Menschen abhängig oder brauchen ein verlässlich funktionierendes Netz öffentlicher Verkehrsmittel, um sich frei und selbstbestimmt fortbewegen zu können.

Die Diskrepanz in der Führerscheinbesitzrate ist in der Altersspanne zwischen 18 und 65 Jahren eher marginal. In der größten Altersklasse der 25- bis 44-Jährigen haben sogar geringfügig mehr Frauen einen Führerschein als Männer. Insgesamt gesehen verfügen aber mehr Männer als Frauen über einen Pkw-Führerschein, und Frauen mit Führerschein sind deutlich häufiger BeifahrerIn. Viele Menschen in ländlichen Regionen behalten ihren Führerschein bis ins hohe und auch zunehmend fahruntüchtige Alter, während sie in der Stadt eher darauf verzichten (können), weil sich Wege gut zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigen lassen.

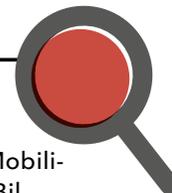


### FRAGE 6

## Machen Job und Geld mobiler? Wie wirken sich Bildung und Einkommen auf Mobilität aus?

### ANTWORT

Bildung und Einkommen haben einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und sind eng miteinander verknüpft. Ein höheres Bildungsniveau führt häufig zu besseren Berufschancen und damit zu einem höheren Einkommen, was wiederum mehr finanziellen Spielraum für die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel schafft. Menschen mit höherem Einkommen können sich ein eigenes Fahrzeug leisten oder nutzen flexible Mobilitätslösungen wie Carsharing und haben gleichzeitig einen besseren Zugang zu technologischen Lösungen wie Apps und nachhaltigen Verkehrsmitteln. Auf der anderen Seite sind Menschen mit niedrigerem Bildungsgrad und geringerem Einkommen häufig stärker auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen und haben oft weniger Zugang zu flexiblen Mobilitätsoptionen. Somit verstärken sich die Faktoren Bildung und Einkommen, was zu ungleichen Mobilitätschancen führt.



### FAKTENCHECK 6

Bildung und Einkommen sind eng miteinander verknüpft. Mit steigendem Bildungsniveau erhöht sich das Einkommen, sodass Mobilität sorgloser »leistbar« ist: Es besteht die Wahl zwischen flexiblen, umweltfreundlicheren und individuellen Verkehrsmitteln.

Menschen mit niedrigerem formellen Bildungsgrad und geringem Einkommen sind oft stärker auf kostengünstige und weniger flexible Mobilitätslösungen angewiesen. Weil in einkommensschwächeren Haushalten häufiger kein Pkw verfügbar ist, sind betroffene Personen eher auf den öffentlichen Personennahverkehr angewiesen. Gleichzeitig gibt es strukturelle Ungleichheiten, bei denen Menschen mit niedrigerem Bildungsgrad und Einkommen in bestimmten Regionen oder städtischen Bereichen schlechtere Anbindungen an den öffentlichen Nahverkehr haben oder finanziell nicht in der Lage sind, auf alternative Verkehrsmittel wie Carsharing oder Fahrräder zurückzugreifen. Diese Benachteiligung kann wiederum zu einer stärkeren Abhängigkeit vom privaten Auto führen und damit zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung. Steuerliche Privilegien wie die Pendlerpauschale oder Dienstwagen mit Tankkarte kommen ihnen dagegen seltener zugute. Hinzu kommt, dass diese Menschen besonders stark von den negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs wie Lärm und Schadstoffe betroffen sind, da sie häufiger in Gebieten mit niedrigeren Mieten leben, die in der Regel in der Nähe stark befahrener Straßen, Bahnlinien oder Industriegebieten liegen.

Mobilitätsarmut ist ein vielschichtiges Problem, das nicht nur die physische Fähigkeit zur Fortbewegung betrifft, sondern auch weitreichende Auswirkungen auf soziale, wirtschaftliche und psychische Aspekte des Lebens hat. Sie kann zu Isolation sowie eingeschränkter gesellschaftlicher Teilhabe führen und als Barriere für sozialen Aufstieg und berufliche Chancen wirken. Das Gefühl, sozial ausgegrenzt oder benachteiligt zu sein, kann das Selbstwertgefühl und das Vertrauen in gesellschaftliche Strukturen beeinträchtigen. Die Lösung dieser Probleme erfordert umfassende gesellschaftliche und politische Maßnahmen, die den Zugang zu Mobilität für alle Menschen sicherstellen und damit zu mehr sozialer Gerechtigkeit beitragen.

Im Kontext von Datengrundlagen ist außerdem zu beachten: Personen mit akademischem Hintergrund sind in Mobilitätsstudien überrepräsentiert. Sie haben z. B. oft gelernt, wie Befragungen funktionieren, und es fällt ihnen leichter, einen Fragebogen zu beantworten. Personen mit niedrigerem Bildungsniveau sind dagegen schwerer zu erreichen. Gründe dafür können die fehlende intrinsische Motivation oder externe Anreize, Sprachbarrieren und Verständnisprobleme sein. Auch hier ist es sehr wichtig, die Bedarfe der Menschen auf andere Weise zu erkennen und zu berücksichtigen.

### FRAGE 7

## Wie definieren wir's? Welche Rolle spielt der Migrationshintergrund von Personengruppen bei der Wahl der Mobilitätsform?

### ANTWORT



Der Migrationshintergrund spielt bei der Wahl der Verkehrsmittel eine große Rolle. Allerdings ist der Begriff sehr vielschichtig und ungenau, da er verschiedene Personengruppen zusammenfasst, die sich erheblich voneinander unterscheiden können. Außerdem ist der Migrationshintergrund nur eine Proxy-Variable: Nicht die Tatsache, dass ein Elternteil aus einem anderen Land stammt, ist für das Verhalten verantwortlich, sondern vielmehr, wie und in welcher Mobilitätskultur ein Mensch sozialisiert wurde, was im Umfeld sozial akzeptiert oder angesagt ist und welche Ressourcen zur Verfügung stehen.

### FAKTENCHECK 7

Das Statistische Bundesamt definiert Migrationshintergrund wie folgt: »Eine Person hat einen Migrationshintergrund, wenn sie selbst oder mindestens ein Elternteil nicht mit deutscher Staatsangehörigkeit geboren wurde. Im Einzelnen umfasst diese Definition zugewanderte und nicht zugewanderte Ausländerinnen und Ausländer, zugewanderte und nicht zugewanderte Eingebürgerte, (Spät-) Aussiedlerinnen und (Spät-) Aussiedler sowie die als Deutsche geborenen Nachkommen dieser Gruppen.«

Bei quantitativen Befragungen ist eine Auswertung nach Migrationshintergrund grundsätzlich nur sehr eingeschränkt möglich, zu vielfältig sind die Biografien. Die Ergebnisse solcher Aufstellungen zeigen zwar z. B., dass Menschen mit Migrationshintergrund seltener über ein Auto verfügen, aber dies gilt sicherlich nicht für die gesamte Gruppe. Die Ursachen können sozioökonomischer und kultureller Natur sein, auch Lebensstile und Rollenbilder beeinflussen die Mobilität.

Die Bedeutung des Pkw als Statussymbol variiert in verschiedenen kulturellen Kontexten erheblich. Diesbezüglich können sich Abweichungen bei einigen Migrationshintergründen zeigen, insbesondere hinsichtlich des weiblichen Geschlechts. So ist es möglich, dass Frauen seltener das Haus verlassen oder dass das Autofahren hauptsächlich von Männern übernommen wird. In einigen Kulturkreisen ist das Radfahren nicht so weit verbreitet. Wird es beispielsweise nicht erlernt, resultiert hieraus eine geringere Fahrradbesitzquote sowie eine geringere Fahrradnutzung. In der Konsequenz nutzen Frauen in diesen Fällen überproportional häufig den öffentlichen Personennahverkehr.

Eine weitere Einschränkung in der Auswertung nach Migrationshintergrund resultiert aus der Verzerrung durch die quantitative Befragung. Fragebögen und Beteiligungs- bzw. Informationsveranstaltungen sind gewöhnlich in deutscher Sprache aufgesetzt, Aufrufe dazu werden klassischerweise über eine Zeitung oder etwa die Social-Media-Kanäle der Stadt geteilt, was einen relevanten Teil der Bevölkerung ausschließt. Menschen, die in Deutschland aufgewachsen sind, gut Deutsch sprechen und sich in ihrem Mobilitätsverhalten möglicherweise nur geringfügig von Personen unterscheiden, deren Eltern nicht im Ausland geboren sind, fallen somit in die Kategorie »mit Migrationshintergrund«. Personen, die z. B. kein oder nur wenig Deutsch sprechen oder lesen können, die eine Skepsis gegenüber »Formularen« (= Fragebögen) haben, werden in dieser Form der Konsultation nicht berücksichtigt und tauchen daher mit ihren Bedürfnissen und Verhaltensmustern in den Auswertungen nicht auf. Insofern ist es von essenzieller Bedeutung, diese »hard to reach«-Personengruppen auf anderen Wegen zu erreichen.

### FRAGE 8

## Was lernen wir daraus? Warum ist soziale Durchmischung so wichtig bei der Konsultation und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern?

### ANTWORT



Unterschiedliche Anforderungen und Bewertungen von verschiedenen Personengruppen führen zu Abweichungen bei den Mobilitätsbedürfnissen und -nutzungen. So unterscheidet sich beispielsweise das subjektive Sicherheitsempfinden von Frauen im Straßenverkehr, das bei Planungen berücksichtigt werden sollte. Erwachsene Männer nehmen Angsträume i. d. R. weniger wahr als Frauen und Kinder bzw. haben weniger und andere Angsträume. Gleiches gilt für Menschen, die aufgrund äußerer Merkmale wie Hautfarbe, ethnische Zugehörigkeit, Geschlecht, Religion, Behinderung oder anderer sichtbarer Merkmale diskriminiert werden. Die Sichtweisen, Erfahrungen und Bedürfnisse dieser Personengruppen können nur schwer berücksichtigt werden, wenn sie nicht aktiv vertreten sind. Daher sollte bei Beteiligungsformaten auf eine ausgewogene Zusammensetzung der Personengruppen (Alter, Geschlecht, mobilitätseingeschränkte Personen etc.) geachtet werden.

### FAKTENCHECK 8

Die soziale Durchmischung ist ein entscheidender Faktor bei der Konsultation und Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Mobilitätsplanung und bei der Entwicklung eines nachhaltigen integrierten Mobilitätsplans. Sie stellt sicher, dass die Bedürfnisse und Perspektiven aller gesellschaftlichen Gruppen berücksichtigt werden. Menschen mit unterschiedlichem sozialem, ethnischem und wirtschaftlichem Hintergrund haben oft sehr unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse. Eine vielfältige Beteiligung hilft dabei, diese Unterschiede zu erkennen und Lösungen zu entwickeln, die für alle zugänglich und gerecht sind.

Wenn bestimmte Gruppen nicht ausreichend in die Planung einbezogen werden, besteht die Gefahr, dass sie von neuen Maßnahmen ausgeschlossen oder benachteiligt werden. Beispielsweise können einkommensschwache Haushalte einen erhöhten Bedarf an erschwinglichen öffentlichen Verkehrsmitteln haben, während Menschen mit Behinderungen oder ältere Menschen besondere Anforderungen an Barrierefreiheit und den Zugang zu Mobilitätslösungen stellen und Frauen oder von Rassismus betroffene Menschen Fragen der Sicherheit und des Sicherheitsempfindens thematisieren. Eine sozial gemischte Konsultation stellt sicher, dass all diese unterschiedlichen Bedürfnisse gehört und in die Planung einbezogen werden. Auf diese Weise verhindert sie soziale Ungleichheiten und gewährleistet gerecht gestaltete Mobilitätslösungen.

Darüber hinaus führt die Einbeziehung unterschiedlicher Perspektiven zu kreativeren und nachhaltigeren Lösungen, die eine breitere gesellschaftliche Akzeptanz finden. Wenn alle gesellschaftlichen Gruppen gehört werden, steigt auch die Bereitschaft zur Mitwirkung und Unterstützung der geplanten Maßnahmen, was die Erfolgchancen von Mobilitätsprojekten deutlich erhöht. Ein inklusiver Beteiligungsprozess fördert das Vertrauen in die Entscheidungsträger und unterstützt eine breitere gesellschaftliche Akzeptanz von Veränderungen, sei es im Bereich der Infrastruktur, der Verkehrsregeln oder der Umweltmaßnahmen.

Nicht alle Bürgerinnen und Bürger haben den gleichen Zugang zu Informationsquellen oder Kommunikationskanälen, um sich am Planungsprozess zu beteiligen. Menschen aus einkommensschwachen oder marginalisierten Gruppen haben möglicherweise weniger Zugang zu digitalen Plattformen oder können aufgrund von Sprachbarrieren nicht an traditionellen Konsultationen teilnehmen. Mit einer sozial durchmischten Beteiligung sind auch diese Gruppen erreichbar, z.B. durch die Bereitstellung barrierefreier Kommunikationswege, zielgruppenspezifischer Informationsangebote oder aufsuchender Beteiligungsformate.

Soziale Durchmischung bei der Bürgerbeteiligung und -konsultation im Bereich der integrierten Mobilitätsplanung ist daher nicht nur eine Frage der Gerechtigkeit, sondern auch der Effizienz und Wirksamkeit. Sie stellt sicher, dass die entwickelten Mobilitätslösungen gerecht, inklusiv und nachhaltig sind, indem sie die Bedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen berücksichtigen und die soziale Integration und Teilhabe stärken.

## IMPRESSUM

### Auftraggeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum  
Kaiser-Friedrich-Ring 75  
65185 Wiesbaden

### Herausgeberin

Hessen Trade & Invest GmbH  
Fachzentrum Nachhaltige  
Mobilitätsplanung Hessen  
Bessie-Coleman-Straße 7  
60549 Frankfurt am Main  
www.htai.de  
www.mobilitaetsplanung-hessen.de

### Inhalte & Redaktion

Dr. Annika Busch-Geertsema,  
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Jan Stübner,  
Fachzentrum Nachhaltige  
Mobilitätsplanung Hessen

Sarah Coordes,  
Fachzentrum Nachhaltige  
Mobilitätsplanung Hessen

### Design & Realisierung

die basis / Asselborn & van Stuyvenberg GbR  
www.die-basis.de

### Text

Silke Schuster / www.wortschusterei.de

### Druck

A&M Service GmbH / www.a-m-service.de  
Papier: Offset weiß  
Auflage: 200

Dezember 2024

Vervielfältigung und Nachdruck - auch auszugsweise - nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung.

### Quellen:

Aktion Mensch; Auf dem Weg zu einer nachhaltigen urbanen Mobilität in der Stadt für Morgen: Umweltbundesamt, 202; Barrierefreie Mobilität; Gesamtverband der Versicherer; Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum; Hessisches Statistisches Landesamt; JuraRat; Kraftfahrt-Bundesamt; MiD 2017 (Hessen); MOBICOR (Hessen); Mobilitätspanel 2022/2023; Statista; Statistisches Bundesamt; Verkehrsclub Deutschland

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Hessen Trade & Invest GmbH herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfenden während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Bundestags-, Landtags- und Kommunalwahlen sowie Wahlen zum Europaparlament. Missbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlkampfveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Die genannten Beschränkungen gelten unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl die Druckschrift den Adressaten zugegangen ist. Den Parteien ist es jedoch gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

