

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

**FONA**

Sozial-ökologische Forschung

**Social**  
— 2 —  
**Mobility**

## **Social2Mobility - Policy Brief**

# **Mobilitätsarmut verhindern**

Wie kann soziale Teilhabe durch  
Mobilität im Rahmen von integrierter  
Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung  
ermöglicht werden?

## Mobilitätsarmut verhindern



## Social 2 Mobility

Mobil zu sein ist eine wesentliche Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Da Mobilität jedoch stets mit Kosten verbunden ist, stellt finanzielle Armut eine Barriere für soziale Teilhabe dar. Im **Projekt Social2Mobility** stand daher der Einfluss geringer finanzieller Mittel auf die Mobilität und somit auch auf die soziale Teilhabe im Fokus. Im **Projekt Social2Mobility** arbeiteten inter- und transdisziplinär die Sozial- und Verkehrsplanung der Region Hannover mit der Universität Kassel, der Goethe-Universität Frankfurt am Main und der Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und

Infrastrukturplanung GmbH (WVI) zusammen. Das diesem Policy Brief zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter den Förderkennzeichen 01UR1803 und 01UR2203 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Ein zentraler Bestandteil dieser Zusammenarbeit war das Real-labor #mobildabei. Des Weiteren wurden quantitative und qualitative empirische Erhebungen durchgeführt, ein Verkehrsmodell weiterentwickelt sowie Maßnahmen konzipiert und ausprobiert. Darüber hinaus sind wichtige Netzwerke zwischen Mitarbeitenden der Bereiche Sozial-, Raum- und Verkehrsplanung entstanden.

### Projektteam

Prof. Dr. -Ing. Carsten Sommer, Franziska Henkel, Alena Fischer  
Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme

Prof. Dr. Martin Lanzendorf, Caroline Rozynek  
Goethe-Universität Frankfurt, Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung

Dr. Moritz Engbers, Klaus Geschwinder  
Region Hannover, Fachbereich Verkehr

Jörg Gapski  
Region Hannover, Fachbereich Soziales

Dr. Antje-Mareike Dietrich, Nicolai Meier  
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und  
Infrastrukturplanung GmbH

Kontakt:  
Universität Kassel  
Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer  
Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme  
Mönchebergstraße 7



Abbildung 1: Beispielhafte Facetten der Mobilitätsarmut (Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von iStock 2022)

## Einleitung

**Mobilität und Teilhabe hängen zusammen.** Mobilität ist eine Grundvoraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. So müssen Menschen in der Regel das Haus verlassen, um Einkäufe zu erledigen, Arztbesuche wahrzunehmen, zum Arbeitsplatz zu pendeln, die Schule zu besuchen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Wie gut dies gelingt, ist davon abhängig, welche Mobilitätsoptionen ihnen dabei zur Verfügung stehen, d.h. ob und wie sie Orte erreichen können.

Können Zielorte aufgrund fehlender oder mangelhafter Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdienstleistungen nicht erreicht werden, z. B. durch das Fehlen von Barrierefreiheit, Fahrradwegen oder ÖPNV-Verbindungen, wird von **Verkehrsarmut** gesprochen. Dies wäre der klassische Zuständigkeitsbereich der Verkehrs- und Raumplanung.

Es gibt jedoch Einschränkungen in der Mobilität, die über Verkehrsarmut hinausgehen, wie beispielsweise Ängste, das Fehlen von (Wunsch-)Zielen oder auch körperliche, geistige, zeitliche, räumliche, kulturelle und finanzielle Barrieren. In diesem Zusammenhang spricht man von **Mobilitätsarmut** – dem eingeschränkten Möglichkeitsraum potenzieller Ortsveränderungen. Mit vulnerablen Personengruppen, die ein erhöhtes Risiko für Mobilitätsarmut haben, arbeitet wiederum die Sozialplanung zusammen. Eine enge Zusammenarbeit zwischen der Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung ist demnach essentiell, wenn das Risiko von mobilitätsbezogener sozialer Exklusion verringert werden soll.

**Was ist mobilitätsbezogene soziale Exklusion?**

Mobilitätsbezogene soziale Exklusion bedeutet, dass Menschen aufgrund von Mobilitätsarmut einen erschwerten oder keinen Zugang zum wirtschaftlichen, politischen, kulturellen und sozialen Leben haben.

Mobilitätsbezogene soziale Exklusion ist relativ, d.h. sie ist höher, wenn Individuen oder Gruppen verglichen mit anderen oder zu früheren Zeitpunkten im Leben Güter, Dienstleistungen, Aktivitäten und soziale Netzwerke schlechter oder gar nicht erreichen können.

Mobilitätsbezogene soziale Exklusion kann sich negativ auf andere Lebensbereiche auswirken und somit das Risiko erhöhen, von anderen exkludierenden Faktoren betroffen zu sein.

Mobilitätsbezogene soziale Exklusion entsteht, da die Gesellschaft und die gebaute Umwelt auf ein hohes Mobilitätsniveau ausgelegt sind und dadurch soziale Teilhabe in vielen Fällen Mobilität voraussetzt.

(FGSV 2015; Kenyon et al. 2002; Runge 2005; Schwanen et al. 2015)

Im Projekt Social2Mobility sind vielseitige Erkenntnisse zum Zusammenhang von finanzieller Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe generiert worden. Auf deren Basis konnten Hinweise und Handlungsempfehlungen formuliert werden, die eine Stärkung der Mobilität und Teilhabe zum Ziel haben. Die Ergebnisse des Projektes werden in einem Sammelband im Jahr 2023 veröffentlicht.

Auf Grundlage der Erkenntnisse und Erfahrungen, die im Projekt Social2Mobility gesammelt werden konnten, wurden **fünf Handlungsfelder** identifiziert:

#### Handlungsfeld 1

Zusammenarbeit zwischen Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung stärken

#### Handlungsfeld 2

Experimente wagen – Menschen beteiligen und Lösungen entwickeln

#### Handlungsfeld 3

Potentiale gegenseitig nutzen  
Teil 1 – Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen in der Sozial- und Raumplanung

#### Handlungsfeld 4

Potentiale gegenseitig nutzen  
Teil 2 – Diversität und unterschiedliche Lebenslagen in der Verkehrsplanung stärker einbeziehen

#### Handlungsfeld 5

Maßnahmen zur Steigerung der Mobilität und sozialen Teilhabe bei armutsgefährdeten Personen

## Handlungsfeld 1

### Zusammenarbeit zwischen Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung stärken

Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung unterscheiden sich im Hinblick auf die Zielsetzungen, Planungsverständnisse und Arbeitsweisen. Gemeinsamkeiten liegen in der Ermöglichung einer umfassenden Daseinsvorsorge, eines möglichst barrierefreien Zugangs und einer guten Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung.

#### Begegnungen zwischen Verkehrs-, Raum- und Sozialplanenden

sind aufgrund der klaren Aufgabenteilungen in Dezernate und Fachbereiche von Verwaltungen keine Selbstverständlichkeit. In der Raum- und Verkehrsplanung wird die soziale Teilhabe in der Regel über die objektive Erreichbarkeit wichtiger Orte bewertet, ohne dabei individuelle Lebenslagen zu berücksichtigen. Die Sozialplanung wiederum vernachlässigt häufig räumliche und verkehrliche Merkmale, wenn Standorte von sozialen Einrichtungen festgelegt werden. Die konkrete Arbeit von Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung beruht auf teils unterschiedlichen Ansätzen.

Die Verkehrsplanung konzentriert sich auf die Schaffung von Verkehrsangeboten und -infrastruktur. Der Fokus der Sozialplanung liegt hingegen auf bestimmten Zielgruppen mit entsprechender Mittelverteilung für soziale Infrastrukturen. Die Raumplanung bzw. Stadt- und Regionalplanung beschäftigt sich mit der räumlichen Entwicklung der Lebens-, Arbeits- und Umweltbedingungen auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen (z. B. Quartier, Stadtteil,

Gesamtstadt, Region). In der Stadt- und Regionalplanung kommen u.a. Programme der Städtebauförderung zum Einsatz zwecks der Erneuerung und Entwicklung von Städten und Gemeinden zu attraktiven und nachhaltigen Wohn- und Lebensräumen. Ein zentraler und verbindender Aspekt über die drei Fachplanungen hinweg ist somit die Bereitstellung von Angeboten und Bedingungen für die Daseinsvorsorge.

#### Durch die folgenden Empfehlungen können gemeinsam mobilitätsbezogene Barrieren für soziale Teilhabe abgebaut werden:

- Eine dezernats- und fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit wird durch gemeinsame Gremien, Arbeitsgruppen, gemeinsame Projekte oder eine wechselseitige Beteiligung und Konsultation in Planungsprozessen (z. B. bei Verkehrsentwicklungsplänen, integrierten Stadtentwicklungskonzepten oder Sozialberichten) gestärkt.
- Ein Verständnis für die verschiedenen Planungsansätze, Methoden und Arbeitsweisen wird entwickelt, u.a. durch:

**@ Verkehrsplanung:** Eine stärkere Beachtung von individuellen Lebenslagen, insbesondere einkommensarmen Gruppen, in der Verkehrsplanung (z. B. sozial gerechtere Preisgestaltung von Tickets für den öffentlichen Verkehr, frei entlehbare ÖPNV-Tickets, On-Demand-Angebote für soziale Einrichtungen, günstige Fahrradreparaturen).

**@ Sozialplanung:** Eine stärkere Berücksichtigung von Erreichbarkeiten bei der Planung sozialer Infrastrukturen (z. B. Erreichbarkeitsanalysen für soziale Einrichtungen, Fahrradverleih durch soziale Einrichtungen, Mobilität als Thema in die Familienförderung aufnehmen).

**@ Raumplanung:** Eine stärkere Berücksichtigung von Erreichbarkeiten bei der Daseinsvorsorge wie Arztpraxen und Lebensmittelgeschäfte (z. B. kurze Wege, mobile Angebote in ländlichen Gebieten); Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung von Mobilität und Teilhabe in Fördergebieten des Sozialen Zusammenhalts (der Städtebauförderung) mit einem hohen Anteil vulnerabler Gruppen

- Mobilitätsmanagement für Einkommensärmere wird als Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Sozialplanung etabliert, um gemeinsame Förderungsbedarfe und Veränderungspotenziale zu identifizieren und Maßnahmen und Angebote gemeinsam entwickeln und umsetzen zu können.
- Experimente werden genutzt, um Kooperationen im konkreten Tun aufzubauen und zu stärken (z. B. zwischen Verkehrs- und Sozialplanung oder im Mobilitätsmanagement).
- Es werden gemeinsame Anträge für Förderprogramme eingereicht.

## Handlungsfeld 2

### Experimente wagen - Menschen beteiligen und Lösungen entwickeln

Bei Planungsprozessen mit Beteiligung der Bevölkerung wird immer wieder festgestellt, dass die „üblichen Verdächtigen“ mitmachen und bestimmte Personengruppen nicht oder nur schwer einzubeziehen sind (z. B. Kinder und Jugendliche, Personen mit Migrationsgeschichte). Gründe dafür sind u. a. knappe Zeitverfügbarkeit, einseitige oder ungeeignete Kommunikationswege, Bildungsniveaus, Sprachbarrieren sowie körperliche oder geistige Einschränkungen. Zudem überlagern sich entsprechende Gründe häufig.

Auch Armut kann eine Hürde darstellen, denn neben den fehlenden zeitlichen und finanziellen Spielräumen ist Armut vielfach mit Scham und Diskriminierung behaftet.

**Aus positiven Erfahrungen, die durch Experimente im Bereich Mobilität und Verkehr im Reallabor #mobildabei gemacht wurden, können folgende Empfehlungen für die Beteiligung von armutsbedrohten Menschen formuliert werden:**

- Marginalisierte und vulnerablen Bevölkerungsgruppen werden bewusst in die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen und Experimenten einbezogen, um deren Bedarfe und Perspektiven aufzugreifen (z. B. auch durch aufsuchende Beteiligungsformate).
- Eine enge Zusammenarbeit mit sozialen Institutionen (z. B. Beratungs- und Betreuungseinrichtungen, religiöse Gemeinden,

Quartiertreffs, Vereine und Verbände) ermöglicht den Kontakt zu und die Beteiligung von marginalisierten Bevölkerungsgruppen.

- Um Diskriminierungen zu vermeiden und eine erfolgreiche Ansprache zu ermöglichen, wird respektvoll und reflektiert kommuniziert. Informationen werden niedrigschwellig, armutssensibel, mehrsprachig und in einfacher Sprache aufbereitet. Hierbei können soziale Institutionen unterstützen.
- Die Organisierenden von Experimenten zeigen Präsenz bei öffentlichen, kostenlosen Veranstaltungen wie Festen, Jahrmärkten oder Sportveranstaltungen, um Kontakte zu marginalisierten Gruppen zu ermöglichen.
- Experimente in Reallaboren werden durch gemeinsames Konzipieren und Reflektieren immer wieder angepasst und weiterentwickelt.

**Experimente** im Bereich Mobilität und Verkehr ermöglichen es, auf problematische Situationen schnell zu reagieren und Innovationen in kurzen Zeiträumen partizipativ zu entwickeln, zu testen und zu reflektieren. Sie konzentrieren sich weniger darauf, wie etwas gemacht werden ‚sollte‘ und mehr darauf, was tatsächlich funktioniert. Insofern können Experimente nicht scheitern, sondern sie sind immer Ausgangspunkt für die Planung weiterer Schritte. Vielversprechende Ideen können ausprobiert werden, bevor zu viel Zeit und Geld investiert wird. Experimente ermöglichen es auch, neue Beteiligungsformen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen auszuprobieren.

**Reallabore** sind eine Plattform, um Experimente im Bereich Mobilität und Verkehr gemeinsam zu planen, umzusetzen und zu reflektieren. Daran sind häufig Verwaltungen, die Wissenschaft, die Zivilgesellschaft, Unternehmen und die Bürgerschaft beteiligt. Reallabore können genutzt werden, um systematisch unterrepräsentierte Bevölkerungsgruppen einzubeziehen und ihnen die Mitsprache und Mitgestaltung zu ermöglichen. Durch die vielfältigen beteiligten Perspektiven fällt es leichter, Problemursachen festzustellen und langfristige Lösungen zu finden.

*(vgl. auch Rozynek et al. 2020)*

## Handlungsfeld 3

### Potentiale gegenseitig nutzen – Teil 1 Verkehrsnachfragemodelle in der Sozial- und Raumplanung anwenden

Der Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen gehört heute zum Standard in der Verkehrsplanung (FGSV 2022). Um das zukünftige Verkehrsgeschehen in einer Kommune abzubilden, sind differenzierte Eingangsdaten für die Modellrechnung notwendig. Hierzu zählen z. B. Angaben zu Personen, die den Verkehr verursachen, deren Wohnorten und Wegen zwischen Orten, wie Arbeitsplätzen, Schulen, Freizeitgelegenheiten und Einkaufsmöglichkeiten. Je besser die Qualität der Daten ist, desto besser lassen sich das heutige Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelnutzung darstellen bzw. desto genauer können Prognosen berechnet werden.

Problematisch wird es, wenn bestimmte Informationen keinen Eingang in die Berechnungen finden. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn Daten von ganzen Bevölkerungsgruppen gar nicht oder nur in der Sozialplanung vorliegen, sodass sie keinen Eingang in die Modellrechnungen finden. Eine Personengruppe, die bisher nicht hinreichend differenziert in Modellen abgebildet wird, ist die der von finanzieller Armut betroffenen und bedrohten Personen. Eine Schlussfolgerung aus dem Projekt Social2Mobility ist, dass eine differenziertere Abbildung der Bevölkerung zu besseren Modellergebnissen führt. So belegen die Projektergebnisse, dass sich armutsgefährdete Personengruppen durch eine geringe Verkehrsmittelverfügbarkeit und ein entsprechend angepasstes Mobilitätsverhalten auszeichnen und sich somit von anderen Bevölkerungsgruppen in ihrer Mobilität unterscheiden.

**Verkehrsnachfragemodelle in der Sozial- und Raumplanung nutzen.** Verkehrsnachfragemodelle ermöglichen zusätzliche Analysemöglichkeiten für die Sozial- und Raumplanung. Maßnahmen im Verkehr, wie Anpassungen im

Liniennetz von Bussen oder Stadtbahnen lassen sich speziell hinsichtlich der Bedürfnisse armutsgefährdeter Personengruppen bewerten – z. B. im Hinblick auf die Auswirkungen einer Maßnahme auf die Daseinsvorsorge für vulnerable Bevölkerungsgruppen.

Aber auch bestehende Verkehrsnachfragemodelle, ohne eine differenzierte Abbildung von armutsgefährdeten Personengruppen, bieten in einer Kommune für die Sozial- und Raumplanung einen großen Mehrwert. So können Erreichbarkeitsanalysen für vorhandene oder geplante Standorte von Sozialeinrichtungen wichtige Hinweise bei der Standortplanung liefern, um Ressourcen wie öffentliche Einrichtungen in einer Kommune bestmöglich verteilen zu können.

**Bei welchen Fragestellungen können Verkehrsnachfragemodelle in der Sozial- und Raumplanung eingesetzt werden?**

*Wo sollte eine Beratungsstelle eröffnet werden?*

Standortanalyse von bestehenden oder geplanten sozialen Einrichtungen

*Können alle das Amt erreichen?*

Erreichbarkeitsanalysen für bestimmte Personengruppen

*Profitieren alle von der neuen Buslinie oder gibt es noch weitere Barrieren?*

Differenzierte Bewertung von Maßnahmen im Verkehr im Hinblick auf die Bedürfnisse vulnerabler Personengruppen

*Wo besteht dringender Handlungsbedarf?*

Ermittlung von Stadtvierteln mit eingeschränktem Zugang zu Einrichtungen des täglichen Bedarfes (z. B. günstige Lebensmittelläden) und zu Verkehrsinfrastruktur (z. B. Radwege und Haltestellen)

**Verkehrsnachfragemodelle** sind ein wichtiges Werkzeug der Verkehrsplanung. Sie werden eingesetzt, um vorhandene Zustände in einem Verkehrsnetz zu analysieren und um die Wirkungen zukünftiger Entwicklungen oder geplanter verkehrlicher Maßnahmen abzuschätzen. Auf diese Weise dienen Verkehrsnachfragemodelle der Vorbereitung verkehrsplanerischer, betriebsplanerischer, verkehrstechnischer und verkehrspolitischer Entscheidungen (FGSV 2022).



## Checkliste

### Sind Ihre Verkehrsangebote und Mobilitätsdienstleistungen:

- Möglichst barrierefrei?  
Mit Kinderwagen oder Rollstuhl und für Menschen mit Behinderungen nutzbar?
- Gut beleuchtet und mit Meldestellen ausgestattet, um subjektives Sicherheitsempfinden zu erhöhen?
- Ausgerichtet an Personen, die unbezahlte Sorgearbeit übernehmen, z. B. Mitnahme und Betreuung von Kindern, weitere Tätigkeiten für die Familie?\*
- Gleichberechtigt und niedrigschwellig zugänglich und erreichbar?
- Auf Basis partizipativer Prozesse entstanden? Sind auf Planungs- und Entscheidungsebenen unterschiedlichste gesellschaftliche Gruppen repräsentiert?
- Erschwinglich?  
Auch für Schwellenhaushalte?
- Auch außerhalb der Hauptverkehrszeit (z. B. bei ausgedünnten Fahrplänen) unter Zeitdruck nutzbar?
- Verständlich kommuniziert? Auch ohne hohen kognitiven Aufwand oder bei geringer Technikaffinität nutzbar? Wie erreichen Ihre Angebote Menschen mit Sprachbarrieren oder ohne Internetzugang?

\* Aufgrund von Hol-, Bring- und Begleitwegen werden im Alltag längere und komplexere Wegeketten zurückgelegt. Eine alleinerziehende Mutter mit geringem Einkommen hat beispielsweise andere Mobilitätsbedürfnisse als der gesunde männliche Berufspendler mit klassischen Vollzeit-Arbeitszeiten.

## Handlungsfeld 4

### Potentiale gegenseitig nutzen – Teil 2

#### Diversität und unterschiedliche Lebenslagen in der Verkehrsplanung stärker einbeziehen

Die Lebenslagen bzw. Lebensumstände von Menschen sind abhängig von sozialen Kategorien (siehe Abbildung 3) und prägen die individuellen Mobilitätsbedürfnisse und -barrieren. Um Mobilitätsarmut zu verringern, müssen in Planungsprozessen die Vielfalt unterschiedlicher Lebenslagen und die daraus hervorgehenden Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt werden.

In Verkehrserhebungen (z. B. MiD, SrV), die eine zentrale Grundlage der Verkehrsplanung sind, sind vulnerable Gruppen (z. B. Menschen mit geringem Einkommen, Menschen mit Migrationsgeschichte), meist unterrepräsentiert. Ein zentraler Grund hierfür ist, dass sie nur schwer erreicht werden und daher selten an den Erhebungen teilnehmen (Huber 2016; VCÖ 2022). Folglich werden deren Mobilitätsbarrieren nicht erhoben und können somit bei der Verkehrsplanung nicht ausreichend berücksichtigt werden. Mehrfachdiskriminierung, z.B. gleichzeitig aufgrund von Alter und Geschlecht, und deren Auswirkungen werden dadurch ebenso unzureichend erfasst. Um dies zu ändern, ist eine intersektionale Perspektive erforderlich.

Hierfür ist die Zusammenarbeit mit der Sozialplanung hilfreich, da diese über die Lebenslagen der Bevölkerung Bescheid weiß (z. B. durch ein Sozialraum-Monitoring und Erfahrungen aus bereits bestehenden bedarfsorientierten Angeboten). Somit können andere Fachplanungen von den Kenntnissen der Sozialplanung profitieren. Gleichzeitig kommt die Zusammenarbeit mit anderen Fachplanungen auch den Zielen der Sozialplanung zugute.

**Intersektionalität** bedeutet zu betrachten, wie unterschiedliche Formen der Diskriminierung miteinander wechselwirken und wie Personen dadurch betroffen sind. Treten mehrere Faktoren wie beispielsweise körperliche Beeinträchtigung, Migrationshintergrund und finanzielle Armut gleichzeitig auf, so sind Personen stärker von Mehrfachdiskriminierung betroffen.

Durch intersektionale Datenerhebungen und -auswertungen können Mobilitätsbedarfe, die sich aus unterschiedlichen Lebenslagen und mehrfachen Diskriminierungserfahrungen ergeben, ermittelt und in Planung und Umsetzung berücksichtigt werden.

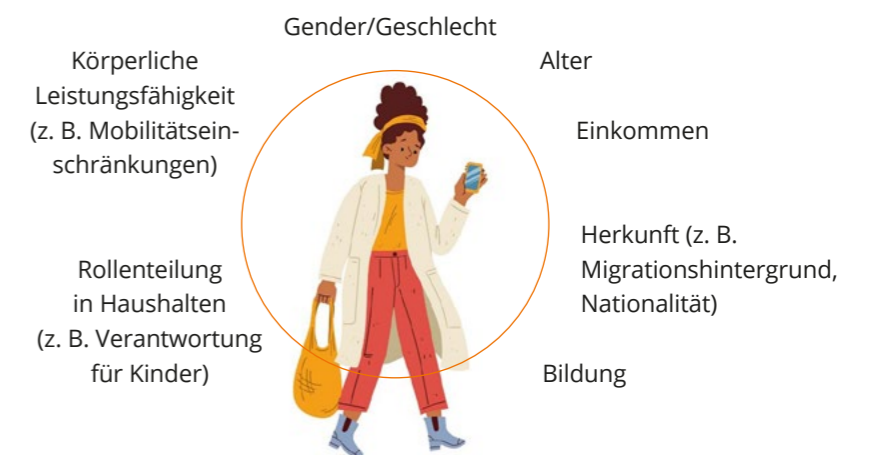


Abbildung 3: Zusammenwirken beispielhafter sozialer Kategorien, die Lebenslagen prägen (Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von iStock 2022)

## Maßnahmen zur Steigerung der Mobilität und sozialen Teilhabe von armutsgefährdeten Personen

Um die Mobilität und soziale Teilhabe von armutsgefährdeten Personen zu stärken, können in der Sozial-, Raum- und integrierten Verkehrsplanung vielfältige Maßnahmen umgesetzt werden. Aus den Erfahrungen im Projekt Social2Mobility konnten sechs Kategorien für Maßnahmen zur Steigerung der Mobilität und sozialen Teilhabe identifiziert werden:

### Beratung und Kommunikation

z. B. Mobilitätsberatung für Transferleistungsempfangende, Mobilitätsleitfaden

### Fahrradförderung

z. B. Radlernkurse, kostenlose Verleihangebote von Fahrrädern oder Radzubehör

### ÖPNV-Tarif

z. B. Quartiersticket, Sozialticket

### Soziales Angebot

z. B. Gruppenfahrten organisiert durch soziale Einrichtungen

### Verkehrsangebot

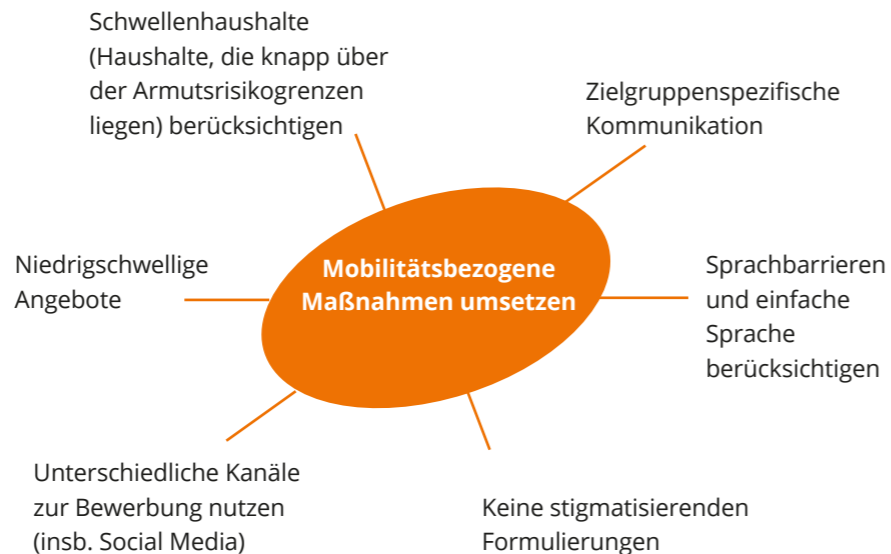
z. B. Ausweisung von Spielstraßen um soziale Einrichtungen

### Monitoring und Evaluation

z. B. Berichterstattung zur Identifizierung mehrfachbelasteter städtischer Teilräume

**Quartiersticket:** In einer sozialen Einrichtung werden übertragbare Monatsfahrkarten des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV), in Abstimmung mit den entsprechenden Verkehrsverbänden, bereitgestellt. Diese können kostenlos gegen ein Pfand tageweise oder für ein ganzes Wochenende ausgeliehen werden. Das Quartiersticket kann vorab reserviert oder spontan je nach Verfügbarkeit ausgeliehen werden.

### Was sollte bei der Umsetzung von Maßnahmen beachtet werden?



## Vielen Dank für Ihr Interesse! Bei Fragen sprechen Sie uns gerne an.

Wir hoffen mit diesem Policy Brief die Verkehrs-, Raum- und Sozialplanung dazu ermutigt zu haben, verstärkt gemeinsam zur Steigerung der Mobilität und sozialen Teilhabe beizutragen. Wir sind davon überzeugt, dass der Abbau von Mobilitätsbarrieren und die damit zusammenhängende Stärkung der sozialen Teilhabe gelingen kann, indem die jeweiligen Expertisen der verschiedenen Fachplanungen Hand in Hand gehen und gemeinsam Wege gefunden werden, Mobilitätsarmut zu verhindern.



Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer  
Projektleitung  
Universität Kassel  
FG Verkehrsplanung und Verkehrssysteme  
carsten.sommer@uni-kassel.de



Alena Fischer, M. Sc.  
Universität Kassel  
FG Verkehrsplanung und Verkehrssysteme  
Tel.: 0 561 804-3281  
alena.fischer@uni-kassel.de



Nicolai Meier, M. Sc.  
WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrs-  
forschung und Infrastrukturplanung  
GmbH, Braunschweig  
Tel.: 0 531 38737-51  
n.meier@wvigmbh.de



Franziska Henkel, M. Sc.  
Universität Kassel  
FG Verkehrsplanung und Verkehrssysteme  
Tel.: 0 561 804-2635  
franziska.henkel@uni-kassel.de



Dr. Moritz Engbers  
Region Hannover  
Fachbereich Verkehr  
Tel.: 0511 616 223-49  
moritz.engbers@region-hannover.de



Caroline Rozynek, M. A.  
Goethe-Universität Frankfurt a.M.  
Institut für Humangeographie  
Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung  
Tel.: 069 798 35186  
rozynek@geo.uni-frankfurt.de

### Weiterführende Literatur:

Autor: Region Hannover (2020)  
Titel: **Mobilität für alle – gleichberechtigt mobil? Nahverkehrsplan 2020.** Gender-Analyse auf Grundlage der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland 2017“  
Beiträge zur regionalen Entwicklung Nr. 159.

Autor: Synthese- und Vernetzungsprojekt Zukunftsstadt (SynVer\*Z) (2022)  
Titel: **Reallabore für urbane Transformation.** Methoden, Akteure und Orte experimenteller und ko-produktiver Stadtentwicklung am Beispiel der BMBF-Zukunftsstadtforschung.

Autor: UBA (2020)  
Titel: **Verkehrswende für ALLE.** So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität.  
URL:  
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle>

Die Ergebnisse des Projektes werden in einem Sammelband im Jahr 2023 veröffentlicht.

### Literaturverzeichnis:

FGSV (2022): Empfehlungen zum Einsatz von Verkehrsnachfragemodellen für den Personenverkehr - EVNM-PV (FGSV 168/2).

FGSV (2015): Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion. Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen. Ausgabe 2015. Hg. v. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln (FGSV W1 - Wissensdokumente, FGSV 164).

Huber, Kerstin (2016): Ermittlung von Mobilitätsbedürfnissen bei sozial benachteiligten Bevölkerungsgruppen. Dresden: TU Dresden (Verkehrsökologische Schriftenreihe, Heft 1/2016).

Kenyon, Susan; Lyons, Glenn; Rafferty, Jackie (2002): Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. In: Journal of Transport Geography 10 (3), S. 207–219. DOI: 10.1016/S0966-6923(02)00012-1.

Rozynek, Caroline; Schwerdtfeger, Stefanie; Lanzendorf, Martin (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23. Frankfurt a.M. <https://doi.org/10.21248/gups.46491>

Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland. Berlin: Eigenverlag (Schriften des Fachgebietes Integrierter Verkehrsplanung des Institutes für Land- und Seeverkehr an der Technischen Universität Berlin, 06). URL: [https://digital.zlb.de/viewer/metadata/33661395/1/LOG\\_0000/](https://digital.zlb.de/viewer/metadata/33661395/1/LOG_0000/)

Schwanen, Tim; Lucas, Karen; Akyelken, Nihan; Cisternas Solsona, Diego; Carrasco, Juan-Antonio; Neutens, Tijs (2015): Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. In: Transportation Research Part A: Policy and Practice 74 (1), S. 123–135. DOI: 10.1016/j.tra.2015.02.012.

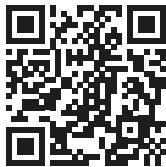
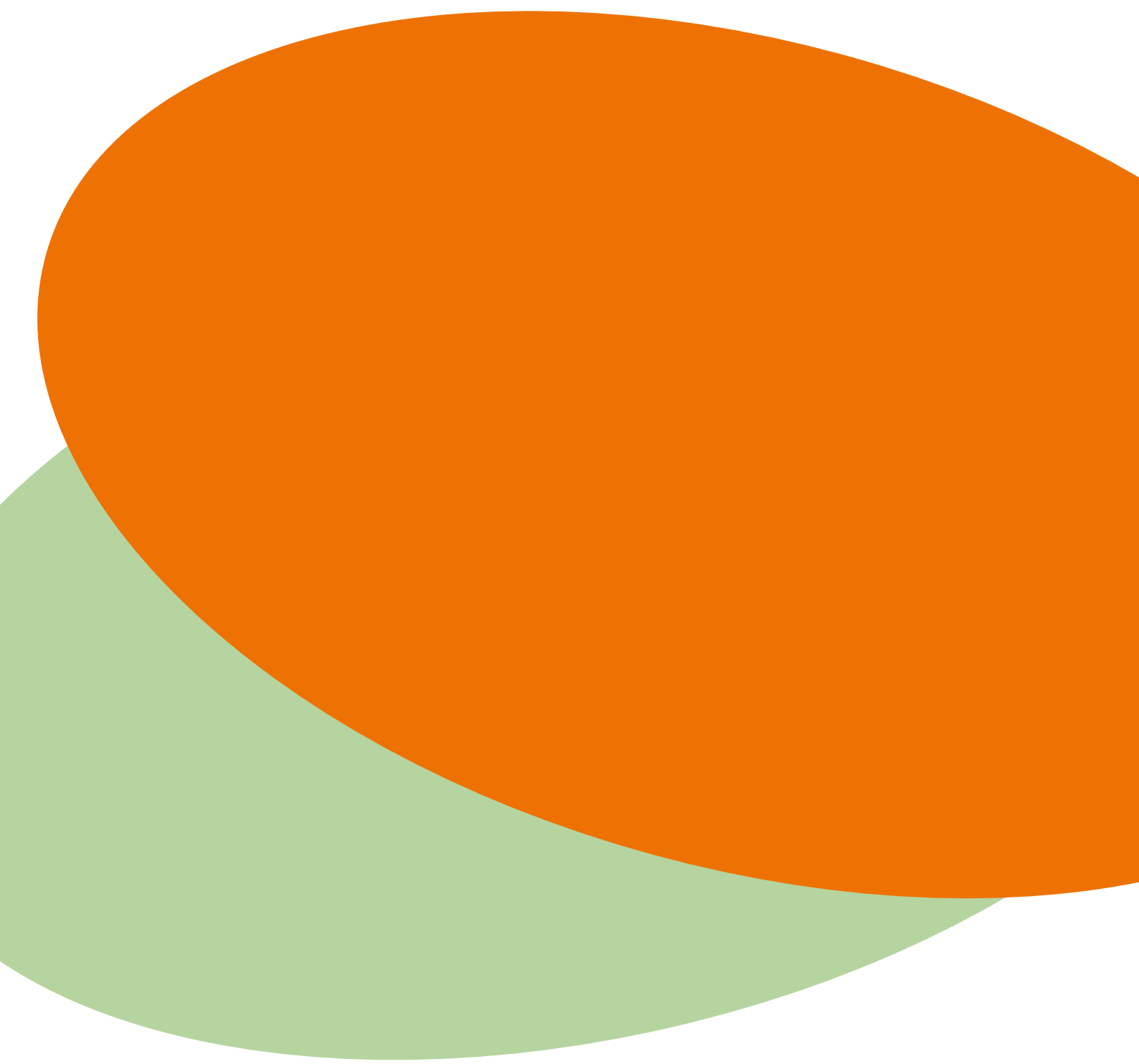
VCÖ (2022): Gesellschaftliche Vielfalt im Verkehrssystem. Verkehrsclub Österreich. URL: <https://vcoe.at/vielfalt-im-verkehrssystem>.

### Verwendete Icons und Abbildungen:

Seite 4 basiert auf folgender Grafik: iStock (2022): Vielfältiger Fußgängerweg, Passanten unterwegs – Vektor Illustration. Stock-Illustration-ID:1427328500. Bildnachweis: klyaksun.

Seite 10: Die Glühbirne. Download von flaticon.com; Autor: Good Ware.





[www.social2mobility.de](http://www.social2mobility.de)