

Wie eine suffiziente Mobilitätsplanung die Reduktion von Ungleichheit unterstützen kann

Ein Beitrag aus der gendersensiblen Nachhaltigkeitsforschung und dem Forschungsprojekt SUZANNA

Andrea Amri-Henkel, Yue Zheng, Betriska Lukas

1. Einleitung und Forschungsstand

Der Mobilitätssektor verzeichnete 2019 einen Anteil von rund einem Viertel am Gesamtenergieverbrauch (Statistisches Bundesamt 2023), was seine maßgebliche Rolle bei der Energiewende unterstreicht. Jüngste Erkenntnisse zeigen, dass es nicht ausreicht, allein die Antriebstechnologien umzustellen, um die Klimaziele zu erreichen (Grubler/Wilson/Bento et al. 2018). Vielmehr erfordert es eine Reduktion des Energiebedarfs im Rahmen einer Suffizienzstrategie¹ (Arnz/Krumm 2023). Das Potenzial einer suffizienten Mobilitätsplanung liegt dabei nicht nur im Klimaschutz, sondern auch darin, die soziale Teilhabe zu verbessern, bspw. durch nahräumliche Erreichbarkeit oder durch optimierte Angebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Basierend auf Befragungsergebnissen des BMWK-geförderten Projekts SUZANNA² lässt sich im

1 Als eine der drei Nachhaltigkeitsstrategien zielt Suffizienz darauf ab, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, indem geübt werden soll, die Bedarfe zu vermeiden oder zu verringern. Wird Suffizienz als kritisch-analytische Kategorie nach von Winterfeld (2011) verstanden, dann lenkt dies den Blick weg von individuellen Verantwortlichkeiten hin zu gesellschaftlichen Zwängen. Dabei ergeben sich bspw. Fragen nach den ökonomischen Zielsetzungen (wie z.B. Wirtschaftswachstum oder Gewinnmaximierung) oder nach Verteilungsgerechtigkeit, da die persönliche finanzielle Lage die Voraussetzungen für Suffizienz beeinflussen kann.

2 FKZ: 03EI5222A-C; Projektpartner: IZES gGmbH, IKEM, arepo GmbH

Folgenden aufzeigen: Eine suffiziente Mobilitätsplanung wird den Mobilitätsbedürfnisse vieler Menschen gerecht.

Geeignete suffizienzpolitische Maßnahmen zu planen, setzt jedoch voraus, zuerst die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und das Mobilitätsverhalten je nach soziodemographischen Faktoren zu verstehen. Es wird zwar regelmäßig zu geschlechtsspezifischem Mobilitätsverhalten geforscht (Spitzner/Hummel/Stieß et al. 2020; Gauvin/Tizzoni/Piaggese et al. 2020; Knoll 2016), gleichzeitig berücksichtigt die Mobilitätsforschung entsprechende Erkenntnisse unzureichend oder verarbeitet sie zu wenig. Aus einer strukturkategorischen Perspektive fehlt es bspw. an Forschung, die die Mobilität im Kontext der Sorgearbeit betrachtet (Fitz/Schwaninger/Spreitzer et al. 2016). Die deutschsprachige Forschung behandelt die Besonderheiten von Familienmobilität insgesamt nur wenig (Manz/Bauer/Herget et al. 2015; Scheiner 2019). Die wohl wichtigste deutsche Datenerhebung »Mobilität in Deutschland« (MiD) erhebt zwar Familienhaushalte, stellt diese in der offiziellen Ergebnisauswertung aber nicht umfangreich dar. Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl im Verhältnis zur gesamten Verkehrsleistung und zum Verkehrsaufkommen und wird – wie die Wegeketten – für Familienhaushalte nicht separat aufgeführt, sodass die durch Sorgearbeit entstehenden Erfordernisse unsichtbar bleiben³ (Nobis/Kuhnimhof 2018). Sorgearbeit auszuüben, stellt ein maßgebliches Kriterium für die Mobilitätswahl dar (Gilbert/Bendis Lanng/Wind et al. 2022; Murray/Cortés-Morales 2019; Porter/Spark/de Kleyn et al. 2021). Deshalb bleibt eine große gesellschaftliche Gruppe in aktuellen Mobilitätsplanungen und -forschungen zu wenig berücksichtigt.

Auch die Forschung zu nachhaltiger Mobilität in Verbindung mit anderen Ungleichheitskategorien und sozialer Gerechtigkeit findet in der Planung noch zu wenig Berücksichtigung (ARL 2023; Rozynek/Lanzendorf 2023; Rozynek/Mattioli/Aberle 2023). Wichtige Kategorien sind bspw. Migrationshintergrund (Welsch/Conrad/Wittowsky et al. 2014) oder das Alter (Frey/Burger/Dziekan et al. 2020; Rosenbaum 2015). Einige Forschungsarbeiten betrachten den Einfluss des Einkommens auf Mobilität (Blanck/Kreye/Zimmer 2020), bspw. verfügen Personen mit geringerem Einkommen seltener über ein Auto und legen geringere Strecken zurück (Nobis/Kuhnimhof 2018). Von staatlichen Subventionen des Pkws sowie der Priorisierung von Straßenraum in der

3 Eine dahingehende Auswertung wäre grundsätzlich möglich, müsste dann jedoch selbst vorgenommen werden.

Verkehrspolitik profitieren aufgrund dieser Unterschiede einkommensstärkere Haushalte deutlich mehr (ARL 2023; Blanck/Kreye/Zimmer 2020). Auch im ÖPNV schlagen sich Einkommensunterschiede aufgrund der Preisstruktur negativ nieder (Rozynek/Lanzendorf 2023).

Um eine umfassende Teilhabe sicherzustellen, sollte eine suffiziente Mobilitätsplanung daher soziale Differenzierungen aus einer intersektionalen Perspektive berücksichtigen. Dies ermöglicht, Strukturen von Ungleichheit zu analysieren, die ineinandergreifen, voneinander abhängen oder sich gegenseitig verstärken (Winker/Degele 2009).

Dieser Beitrag schließt an die analytischen Zugänge der gendersensiblen Nachhaltigkeitsforschung nach Hofmeister, Katz und Mölders (2013) an und fokussiert die Fragen: Wie unterscheiden sich das Mobilitätsverhalten, die Suffizienzbereitschaft und die Bedürfnisse verschiedener sozialer Gruppen (Differenzkategorie)? Welche strukturellen Bedingungen hängen damit zusammen und in welcher Weise sind die unterschiedlichen Gruppen von diesen Strukturen betroffen (Strukturkategorie)? Gleichzeitig stellt sich die Frage: Wie werden strukturelle Bedingungen als sozialer Platzanweiser wirksam und stellen so die soziale Position einzelner Gruppen immer wieder neu her (Prozesskategorie)? Diese Fragen zu beantworten, wird als Voraussetzung dafür interpretiert, entsprechende Strukturen zu transformieren. Hier gilt es, politische Maßnahmen zu entwickeln, die gleichzeitig die Teilhabe für marginalisierte Gruppen verbessern und ein suffizientes Mobilitätsverhalten für alle Menschen ermöglichen.

2. Methode

Die diesem Artikel zugrunde liegende Onlinebefragung trug den Titel: »Wie kann ein gutes Leben innerhalb ökologischer Grenzen gelingen?«. Ziel war es, die Vorstellungen von Menschen darüber zu erfassen, was ein gutes Leben in verschiedenen Handlungsbereichen ausmacht und welche strukturellen Barrieren die Verwirklichung eines solchen Lebens erschweren. Im Fokus steht die Identifikation potenzieller Ansatzpunkte für eine ressourcenschonendere und umweltfreundlichere Lebensweise. Die Auswahl der Befragten ($n = 3.088$) erfolgte 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. Im Rahmen der Befragung konnten die Teilnehmenden

aus vier Handlungsfeldern wählen: Mobilität, Erwerbsarbeit, Konsum und Wohnen. 489 Befragte wählten das Handlungsfeld Mobilität. Die Auswahl der Handlungsfelder wurde in der Auswertung im Hinblick auf die Quotierungsmerkmale geprüft, sodass keine signifikanten Abweichungen zu verzeichnen sind.

Die Datenauswertung basiert auf dem strukturalistischen Lebensstilbegriff nach Reusswig (2002) und betrachtet, wie soziale Lage (z.B. Einkommen, Geschlecht, Pflege- und Sorgeverantwortung, Migrationserfahrung etc.), grundlegende Wertvorstellungen (z.B. Umweltbewusstsein) und Suffizienzverhalten zusammenhängen⁴. Hierfür werden Korrelationen hinsichtlich ihrer Effektstärke und Signifikanz betrachtet. Des Weiteren werden mittels einer Clusteranalyse Gruppen gebildet. Clusteranalysen zielen darauf ab, Strukturen in den Daten zu identifizieren, indem die standardisierte Distanz als Summe aller variablen-spezifischen Distanzen zwischen zwei befragten Personen berechnet wird⁵ (von der Hude 2020). Auf diese Weise können Personen nach Ähnlichkeiten gruppiert werden, um sogenannte spezifische Suffizienzmilieus herauszuarbeiten.

3. Ergebnisse und Diskussion

Die Befragung erfasst zunächst Barrieren für das Führen eines gleichzeitig umweltfreundlichen und guten Lebens. Diese Barrieren beinhalteten u.a.: fehlendes Einkommen, Zeitmangel, mangelnde Vorbilder, Informationsdefizite, soziale oder familiäre Verpflichtungen⁶ sowie das gesellschaftliche Umfeld. Zudem wurden Anreize von Verhaltensänderungen und deren Ansehen untersucht, wie bspw. eine reduzierte Autonutzung zugunsten nachhaltigerer Verkehrsoptionen.

4 Um die Reliabilität von Konstrukten wie Suffizienzverhalten oder Umweltbewusstsein zu überprüfen, wurden gängige Qualitätstests durchgeführt.

5 Genutzt wird die Metrik »Gower's Distance«, auch bekannt als Koeffizient nach Gower (1971). Ergebnis ist eine Distanzmatrix, die sich mithilfe einer hierarchischen Funktion clustern lässt. Als Fusionierungsmethode wird »Complete-Linkage« (maximaler Abstand der Elementpaare der Cluster) gewählt (von der Hude 2020).

6 Soziale Verpflichtungen sind für Eltern mit Kindern eine Suffizienzbarriere: CramerV = 0.1; p-value = 2.096e-10 (CramerV und Spearman's rho im Nachfolgenden jeweils gerundet).

Insbesondere Personen mit Migrationserfahrung, Frauen und Eltern von minderjährigen Kindern bewerteten Barrieren insgesamt als herausfordernder. Hingegen bewerteten Rentner:innen, Personen der Altersgruppe 65–75 Jahre sowie Berufstätige mit flexiblen Arbeitszeitmodellen die Barrieren insgesamt signifikant niedriger. Dies deutet darauf hin, dass Zeit ein entscheidender Faktor für ein suffizientes Verhalten sein könnte. Der Faktor Zeit wird darüber hinaus von höheren Einkommensgruppen signifikant höher als Barriere und als ausschlaggebender Faktor für die Verkehrsmittelwahl gewertet, während niedrigere Einkommensgruppen das Einkommen als Barriere⁷ und die Kosten als ausschlaggebenden Faktor für die Verkehrsmittelwahl werten.

Personen mit niedrigerem Einkommen gehen häufiger zu Fuß und sind stärker auf den ÖPNV angewiesen, wobei die Beliebtheit dieser Verkehrsmittel unter der Beliebtheit des Autos liegt. Im Gegensatz nutzen Personen mit höherem Einkommen anteilig öfter das Auto, das auch hier das beliebteste Verkehrsmittel darstellt, und gehen weniger zu Fuß oder nutzen den ÖPNV. Mittlere und höhere Einkommensgruppen äußern vermehrt den Wunsch, das Fahrrad öfter zu nutzen. Ein Faktor, der aktuell diese Verhaltensänderung verhindert, könnte Zeitmangel sein. Für spezifische Gruppen wie Frauen⁸, Eltern minderjähriger Kinder⁹ und Menschen mit Migrationserfahrung¹⁰ stellt das Einkommen eine signifikant höhere Barriere dar als für den Durchschnitt.

Unabhängig aller Unterschiede wird über alle Gruppen hinweg eine ähnlich hohe Verantwortung bei der Politik gesehen – lediglich bei Frauen ist dies leicht deutlicher ausgeprägt¹¹. 71 % der Befragten stimmen der Aussage »die Politik müsste bessere Voraussetzungen schaffen« eher oder voll zu. Nur 8 % stimmen nicht zu. Neben der Verantwortung der Politik wird das Einkommen mit einer Zustimmung von 72 % als entscheidender Faktor für die Möglichkeit nachhaltigeren Handelns gesehen. Mehr Vorbilder werden dagegen eher nicht als notwendig erachtet, 57 % lehnen diese sogar ab¹². Dies ist insofern interessant, als die Funktion von Vorbildern im Zusammenhang mit klimafreundli-

7 Spearman's rho = -0.1; p-value = 0.0026

8 CramerV = 0.1; p-value = 3.601e-06

9 CramerV = 0.1; p-value = 8.608e-07

10 CramerV = 0.1; p-value = 0.0005

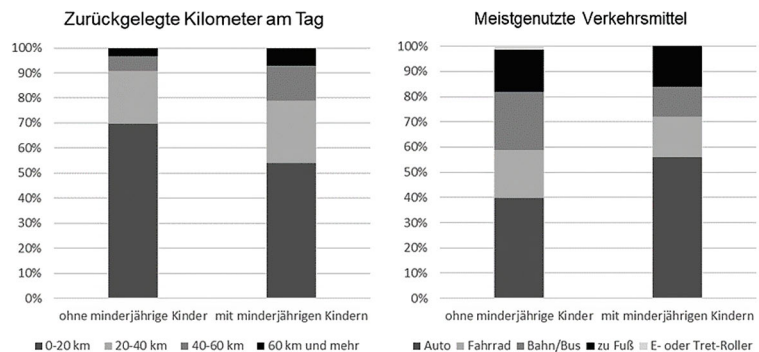
11 CramerV = 0.1; p-value = 0.0011

12 Dies schließt natürlich nicht aus: Die Befragten unterschätzen die Wirkung von Vorbildern, da sie z.T. unterbewusst stattfindet.

chem Verhalten in öffentlichen Debatten eine hohe Priorität genießt – ein Fokus, der individuelle Verantwortung hervorhebt und so von politischer Verantwortung ablenken könnte.

Wie bereits angedeutet, ist Zeit für 52 % der Befragten eine Barriere für umweltfreundliches Verhalten, für immerhin 24 % stellt Zeit aber kein Hindernis dar. Bei genauerer Betrachtung zeigt sich, dass Erwerbs-¹³ und Sorgearbeit Leistende hier deutlich stärker betroffen sind. Personen mit minderjährigen Kindern nutzen signifikant häufiger das Auto, vermutlich da sie durch Wegeketten im Zusammenhang mit Sorgerverpflichtungen (z.B. Kita – Schule – Erwerbsarbeit) stärker darauf angewiesen sind.

Abbildung 1: Mobilitätsverhalten: Eltern minderjähriger Kinder legen mehr Kilometer zurück und nutzen häufiger das Auto



Quelle: Eigene Darstellung.

Durch Sorgearbeit entstehende Wegeketten führen in den meisten räumlichen Strukturen zu einem erheblichen Zeitnachteil des ÖPNV (Fitz/Schwaninger/Spreitzer et al. 2016). Zeit ist für Sorgearbeit Leistende also eine signifikant höhere Barriere.¹⁴ Besonders betroffen sind auch Alleinerziehende¹⁵ und Pflegende¹⁶. Verschiedene soziale Faktoren können hier zudem

13 CramerV = 0.2; p-value < 2.2e-16

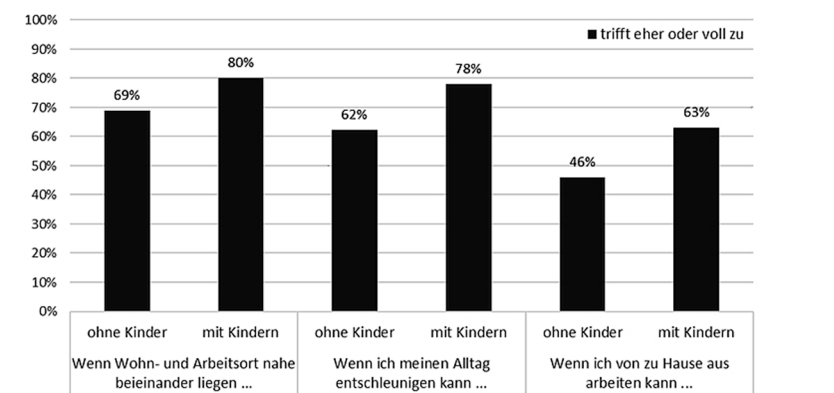
14 CramerV = 0,2, p-value < 2. 2e-16

15 CramerV = 0.1; p-value = 0.012

16 CramerV = 0,1; p-value < 2.1e-6

ineinander wirken und so strukturelle Barrieren verstärken, bspw. Geschlecht und Elternschaft.¹⁷ Sorgearbeit leistende Eltern minderjähriger Kinder wünschen sich signifikant häufiger eine räumliche Nähe zwischen Wohn- und Arbeitsort¹⁸, eine Entschleunigung ihres Alltags¹⁹ sowie die Möglichkeit für Homeoffice²⁰. Entsprechend bestimmen eher Faktoren wie notwendige Wegeketten, Praktikabilität, Sicherheit, Zuverlässigkeit und Distanzen²¹ das Mobilitätsverhalten von Menschen, deren Bedürfnisse im Zusammenhang mit Sorgearbeit stehen (Wege verbinden zu können, z.B. zur Kita und zum Einkaufen). Weniger bestimmend sind im Gegensatz dazu Faktoren wie Spaß am Autofahren, Bewegung oder die Freiheit, immer mobil sein zu können.

Abbildung 2: Eltern minderjähriger Kinder haben andere Mobilitätsbedürfnisse: Was macht für Sie eine hohe Lebensqualität in Bezug auf Mobilität aus?



Quelle: Eigene Darstellung.

17 Zustimmung zu Zeit als Barriere auf einer Likert-Skala von 1 bis 5: männlich ohne Kinder: 3,21; weiblich ohne Kinder: 3,32; männlich mit Kindern: 3,72; weiblich mit Kindern: 3,89, p-value < 0,05
18 CramerV = 0,1; p-value = 0,08
19 CramerV = 0,2; p-value = 0,0007
20 CramerV = 0,2; p-value = 0,005
21 Spearman's rho jeweils > 0,3; Die Erkenntnis stammt aus einer Rangregressions- und Netzwerkanalyse für mobilitätsverhaltensbestimmende Faktoren und Mobilitätsbedürfnisse.

Es liegt daher nahe anzunehmen, dass Geschlecht auch in den Verkehrsmittelpräferenzen eine Rolle spielt. Zwischen Frauen und Männern zeigt sich tatsächlich eine unterschiedliche Verkehrsmittelnutzung und diese lässt sich u.a. durch die genannten Faktoren der überwiegend von Frauen geleisteten Sorgearbeit erklären. Dennoch zeigen sich in der Zustimmung zu autospezifischen Präferenzen (z.B. die Wichtigkeit von »Status« in Bezug auf das Auto oder »Spaß am Autofahren«) bei den befragten Männern zwar leicht höhere Durchschnittswerte, doch die Unterschiede sind nicht signifikant. Allerdings zeigt sich in dieser Hinsicht ein interessantes Ergebnis der Clusteranalyse: Darin wurden 5 Gruppen gebildet, die sich bspw. in ihrem Umweltbewusstsein, in sozialen Faktoren, in ihrer Suffizienzbereitschaft und ihrem Mobilitätsverhalten ähneln. Dabei zeigt sich eine Gruppe, die überwiegend (zu ca. 75 %) aus Männern mittleren Alters in der Familienphase mit mittlerem bis hohem Einkommen besteht und eher materialistische Wertvorstellungen vertritt. Diese Gruppe priorisierte Status in Bezug auf das Auto sowie Spaß am Autofahren am höchsten und Umweltaspekte in Bezug auf Mobilität am niedrigsten. Gleichzeitig bewertete diese Gruppe auch Wertvorstellungen wie »Toleranz und Weltoffenheit«, »Antidiskriminierung« und das »demokratische Gemeinwesen« am niedrigsten. Diese Gruppe empfindet Klimaschutz am ehesten als Bevormundung und zeigt somit zu entsprechenden Maßnahmen die geringste Zustimmung. Hier lassen sich in den Daten Hinweise auf das Phänomen erkennen, das Daggett (2023) als Petromaskulinität²² bezeichnet. Tatsächlich zeigt sich in der Befragung insgesamt ein signifikant negativer Zusammenhang zwischen der Priorisierung von Antidiskriminierung und dem Wertlegen auf Status beim Auto: Wer gegen Diskriminierung ist, legt also tendenziell eher weniger Wert auf automobilen Status²³. Hier stellt sich aus prozesskategorischer Perspektive vor allem die Frage: Wie kann die Herstellung von Männlichkeit als toxische²⁴ Petromaskulinität eingedämmt werden bzw. wie lässt sich deren Ausbreitung verhindern?

22 Daggett (2023) verweist mit dem Begriff der »Petromaskulinität« auf den Zusammenhang von Rassismus, Autoritarismus, Sexismus und Klimaleugnung. Fossile Energieträger haben dabei eine symbolische Funktion: Ihre Nutzung »trägt auch zur Ausbildung einer männlichen Identität bei, die angesichts ihrer gegenwärtigen Krise zur kompensatorischen Gewalt gegen Geschlechteremanzipation und Klimagerechtigkeit führen kann«.

23 Spearman's rho = -0.1; p-value = 0.02

24 Der Begriff »toxisch« wird hier verwendet, um die diskriminierenden und demokratiefeindlichen Einstellungen zu bezeichnen, die mit Petromaskulinität zusammenhän-

Dabei liefert die Arbeit von Daggett (2023) erste Hinweise. Angst, z.B. vor dem Verlust von Privilegien, wird als zentraler Faktor gesehen. Hier braucht es Strategien, die positive und emanzipatorische Zukunftsbilder zeichnen, den Mehrwert für die Mehrheit der Bevölkerung herausstellen und somit der Ausbreitung von angstverstärkenden Narrativen entgegenwirken.

Suffizienzorientierte mobilitätspolitische Maßnahmen adressieren zugleich Barrieren für verschiedene soziale Gruppen und können dazu beitragen, positive und emanzipatorische Zukunftsbilder greifbar zu machen. Sie reduzieren nämlich gleichzeitig soziale Ungleichheit, ermöglichen suffizientes Mobilitätsverhalten und verbessern somit insgesamt die Lebensqualität, bspw. profitieren Menschen mit geringem Einkommen deutlich stärker von einem Ausbau des ÖPNVs und von günstigeren ÖPNV-Tickets – beides Maßnahmen, die eine außerordentlich hohe Zustimmung genießen (ÖPNV-Ausbau: 78 %, günstigere Tickets: 76 %). So zeigt eine Studie der FH Erfurt, dass das 9-Euro-Ticket einkommensschwachen Menschen »vermehrte Sozialkontakte, mehr Aktivitäten außer Haus und eine verbesserte Erreichbarkeit von Angeboten der Daseinsvorsorge« ermöglichte und »damit insgesamt zu mehr Lebensqualität« führte (Hille/Gather 2022). Gleichzeitig zeigte sich, dass sich der Mobilitätsgewinn vor allem auf untere Einkommensschichten konzentrierte, während eine Mehrheit der oberen Einkommensschichten insgesamt nicht öfter unterwegs war, aber verstärkt Fahrten mit dem Auto auf den ÖPNV verlagerte. Während die Maßnahme des 9-Euro-Tickets bei höheren Einkommensschichten suffizientes Mobilitätsverhalten ermöglichte, führte es bei unteren Einkommensschichten zu Teilhabegewinnen (Hille/Gather 2022: 17).

Von einer besseren nähräumlichen Planung würde eine große Mehrheit profitieren, 75 % der Befragten wünschen sie sich. Hier sind besonders die Bedarfe von Familien und Kindern zu berücksichtigen, bspw. was die Planung von Betreuungs-, Schul- und Freizeiteinrichtungen angeht, aber auch Sicherheitsbedürfnisse (z.B. bauliche Trennung von Fuß- und Radwegen, Verkehrsberuhigung). Dies ist für Kinder eine Voraussetzung für die selbstständige Teilhabe am öffentlichen Raum. Eine solche bessere nähräumliche Planung entfaltet somit eine inklusive Wirkung nicht nur auf Kinder, sondern auch auf Sorgearbeit Leistende und darüber hinaus auf mobilitätseingeschränkte Personen. Gleiches gilt für den Bau von sicheren (z.B. baulich

gen. Falls sich solche Einstellungen verbreitern, können sie eine destruktive Wirkung auf egalitäre und demokratische Gesellschaften entfalten.

getrennten) Radwegen, den sich 73 % der Befragten wünschen. Carsharing ist eine Maßnahme, die dagegen noch keine mehrheitliche Zustimmung findet (41 % Zustimmung, 32 % Ablehnung). Bei genauerer Betrachtung zeigen sich bestimmte Zielgruppen, die von Carsharing bereits heute profitieren: Vor allem jüngere Menschen, Frauen, Erwerbstätige und Menschen mit minderjährigen Kindern wünschen sich einen wohnortnahen Zugang²⁵. Während der Zugang zu Carsharing es ermöglicht, auf ein eigenes Auto zu verzichten, kann er gleichzeitig gerade für Menschen ohne eigenes Auto die Teilhabe verbessern, indem Aktivitätsziele besser zu erreichen sind. Signifikant mehr Frauen²⁶ wünschen sich darüber hinaus den Ausbau von On-Demand-Dienstleistungen²⁷. Solche Leistungen können gerade im ländlichen Raum oder in vermeintlichen Randzeiten die Erreichbarkeit verbessern und darüber hinaus auch ein Potenzial bieten, von Sorgearbeit zu entlasten, da sie Bringdienste für ältere Menschen oder Kinder ersetzen können (Zustimmung: 43 %). Immerhin 51 % der Befragten erachten mehr und verbesserte Informationen als notwendig, darunter signifikant häufiger Menschen mit Migrationserfahrung²⁸. Digitalisierte Informationen können helfen, Sprachbarrieren zu überwinden.

4. Fazit

Die Analyse der Umfrageergebnisse aus SUZANNA zeigt: Die Unterschiede, die aus differenzkategorischer Perspektive im Mobilitätsverhalten zwischen verschiedenen Gruppen bestehen, sind mindestens teilweise auf die Strukturen und Barrieren zurückzuführen, mit denen diese Gruppen konfrontiert sind. Suffizienzpolitik ist aus einer prozesskategorischen Perspektive herausgefordert, soziale Abwertungen nicht zu reproduzieren, sondern eine gleichberechtigte Teilhabe an suffizienter Mobilität für alle Gruppen zu ermöglichen. Politische Maßnahmen können hier einen Beitrag leisten, wenn

25 p-value Altersgruppe = 5,862 e-7; p-value Geschlecht = 0,0017; p-value Erwerbstätigkeit = 0,0002; p-value minderjährige Kinder = 0,0150

26 p-value = 0,0389

27 Z. B. könnten On-Demand-Dienstleistungen dazu genutzt werden, um individuelle Eltern-Bringdienste (negativ konnotiert als Elterntaxi bezeichnet) zu ersetzen und somit Sorgearbeit zu entlasten. Bspw. für Wege zum Sportverein oder zum Musikverein, wenn kein ÖPNV zur Verfügung steht.

28 p-value = 0,0044

sie die Bedürfnisse verschiedener sozialer Gruppen inklusiv berücksichtigen, bspw. durch den Ausbau und die Vergünstigung des ÖPNV, nähräumliche Planung, die Schaffung sicherer Rad- und Fußwege oder der Ausbau von Carsharing.

Gleichzeitig wirken Maßnahmen, die strukturelle Ungleichheit nicht einbeziehen, häufig verstärkend auf bestehende gesellschaftliche Strukturen und stellen so Ungleichheitspositionen immer wieder neu her. Beispiele sind hier die Entfernungspauschale, das Dienstwagenprivileg oder die Kaufprämie für E-Autos, die jeweils negative Verteilungseffekte aufweisen (Blanck/Kreye/Zimmer 2020). Eine suffiziente Mobilitätspolitik sollte daher entsprechende Einkommenseffekte berücksichtigen. Die Ergebnisse zeigen, dass neben finanziellen Mitteln auch maßgeblich für die Mobilität ist, wie sich Zeit als Ressource verteilt. Sorgearbeit und andere zeitintensive Verpflichtungen können Barrieren für eine flexiblere Mobilität darstellen. Eine suffiziente Mobilitätsplanung muss daher Zeitressourcen berücksichtigen und Lösungen anbieten, die den zeitlichen Anforderungen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen gerecht werden.

5. Literatur

- ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hg.) (2023): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe – Für eine gerechtere Raum- und Verkehrsentwicklung. Hannover. = Positionspapier der ARL 144.
- Arnz, M.; Krumm, A. (2023): Sufficiency in passenger transport and its potential for lowering energy demand. In: *Environmental Research Letters* 18, 1–13.
- 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). Berlin.
- Daggett, C. N. (2023): Petromaskulinität. Fossile Energieträger und autoritäres Begehren. Berlin.
- Fitz, B.; Schwaninger, T.; Spreitzer, G. et al. (2016): Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben. Wien.
- Frey, K.; Burger, A.; Dziekan, K. et al. (2020): Verkehrswende für ALLE. Berlin.

- Gauvin, L.; Tizzoni, M.; Piaggese, S. et al. (2020): Gender gaps in urban mobility. In: *Humanities and Social Sciences Communications* 7 (1), 1–13.
- Gilbert, H.; Bendis Lanng, D.; Wind, S. et al. (2022): Understanding the complexity of children's everyday mobilities: non-instrumental aspects in sustainable transport and planning policy making in Australia. In: *Applied Mobilities* 8 (4), 341–360.
- Gower, J. C. (1971): A General Coefficient of Similarity and Some of Its Properties. In: *Biometrics*, 27 (4), 857–871.
- Grubler, A.; Wilson, C.; Bento, N. et al. (2018): A low energy demand scenario for meeting the 1.5 °C target and sustainable development goals without negative emission technologies. In: *Nature Energy* 3 (6), 515–527.
- Hille, C.; Gather, M. (2022): »Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.« – Mit dem 9-Euro-Ticket zu mehr sozialer Teilhabe? Ergebnisse einer Befragung von einkommensschwachen Haushalten zur Wirkung des 9-Euro-Tickets auf das Mobilitätsverhalten und ausgewählte Dimensionen der sozialen Teilhabe.
- Hofmeister, S.; Katz, C.; Mölders, T. (Hg.) (2013): Geschlechterverhältnisse und Nachhaltigkeit die Kategorie Geschlecht in den Nachhaltigkeitswissenschaften. Opladen, Berlin, Toronto.
- Knoll, B. (2016): Gender & Mobilität. Herausforderungen und Grenzen beim Messen des Unterwegs-Seins von Menschen aus einer Gender-Perspektive. In: Wroblewski, A.; Kelle, U.; Reith, F. et al. (Hg.): Gleichstellung messbar machen: Grundlagen und Anwendungen von Gender- und Gleichstellungsindikatoren, 129–148.
- Manz, W.; Bauer, U.; Herget, M. et al. (2015): Familienmobilität im Alltag. Berlin.
- Murray, L.; Cortés-Morales, S. (2019): *Children's Mobilities. Interdependent, Imagined, Relational.* London.
- 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.
- Porter, L.; Spark, C.; de Kleyn, L. (2021): Navigating the neighbourhood: gender, place and agency in children's mobility. In: *Children's Geographies* 19 (3), 339–350.
- Reusswig, F. (2002): Lebensstile und Naturorientierungen. Gesellschaftliche Naturbilder und Einstellungen zum Umweltschutz. In: Rink, D. (Hg.): *Lebensstile und Nachhaltigkeit. Konzepte, Befunde und Potentiale.* Wiesbaden, 156–180.

- Rosenbaum, W. (2015): Alltagsmobilität: Eine soziale Herausforderung für die Verkehrspolitik. In: Canzler, W.; Knie, A.; Schwedes, O. (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden, 1–20.
- 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. In: *Travel Behaviour and Society* 30, 312–324.
- Rozynek, C.; Mattioli, G.; Aberle, C. (2023): Was darf die ÖPNV-Nutzung im Kontext sozialer Teilhabe kosten?: Ideen für Indikatoren der ÖPNV-Erschwinglichkeit. Frankfurt a.M. = Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 35.
- Scheiner, J. (2019): Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte. In: *Raumforschung und Raumordnung* 77 (5), 441–456.
- Spitzner, M.; Hummel, D.; Stieß, I. et al. (2020): Interdependente Genderaspekte der Klimapolitik: Gendergerechtigkeit als Beitrag zu einer erfolgreichen Klimapolitik: Wirkungsanalyse, Interdependenzen mit anderen sozialen Kategorien, methodische Aspekte und Gestaltungsoptionen. Berlin.
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (2023): Energieverbrauch im Verkehr 2020 um ein Fünftel gesunken.
- von der Hude, M. (2020): Clusteranalyse. In: von der Hude, M. (Hg.): *Predictive Analytics und Data Mining: Eine Einführung mit R*. Wiesbaden, 49–79.
- von Winterfeld, U. (2011): Vom Recht auf Suffizienz. In: Rätz, W.; von Egan-Krieger, T.; Muraca, B. et al. (Hg.): *Ausgewachsen! Soziale Gerechtigkeit. Soziale Rechte. Gutes Leben*. Hamburg, 57–65.
- Welsch, J.; Conrad, K.; Wittowsky, D. et al. (2014): Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. In: *Raumforschung und Raumordnung* 72 (6), 503–516.
- Winker, G.; Degele, N. (2009): Intersektionalität: Zur Analyse sozialer Ungleichheiten (Sozialtheorie). Bielefeld.

