

Wissenschaftlicher Klimabeirat Hessen

Geschäftsstelle

Tel. 0611 815 1837

E-Mail: klimabeirat@umwelt.hessen.de

Internet: www.klimabeirat-hessen.de

65189 Wiesbaden

Mainzer Straße 80

KLIMABEIRAT
HESSEN



STELLUNGNAHME

Sozial gerechte Klima- und Mobilitätspolitik im Land
Hessen

Datum: 26.08.2025

Maßnahmen für den Klimaschutz sind insbesondere im Verkehrssektor notwendig, denn dort werden in Hessen die meisten Emissionen verursacht. Aber wie lassen sich Klimaschutzmaßnahmen sozial gerecht umsetzen, so, dass alle Menschen in Hessen ausreichend mobil sein können? Der Wissenschaftliche Klimabeirat Hessen hat sich mit dieser Frage beschäftigt und eine Studie beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) beauftragt. Laut dieser sind bereits jetzt relevante Teile der Bevölkerung in Hessen von Mobilitätsarmut betroffen, die insbesondere durch die Abhängigkeit vom Besitz eines Autos entsteht. Perspektivisch könnten noch mehr Menschen betroffen sein, wenn durch die sinnvolle Erweiterung des europäischen Emissionshandels auf die Sektoren Gebäude und Straßenverkehr (ETS 2) fossile Brennstoffe teurer werden. Problematisch ist dabei vor allem, dass bei fehlenden Alternativen zum Auto, z. B. einem flächendeckenden, zuverlässigen und erschwinglichen ÖPNV-Angebot, sowie einer sicheren Radinfrastruktur, Menschen in Hessen weiterhin gezwungen sein werden, einen privaten Pkw zu finanzieren. Haushalte mit eigenem Pkw haben deutlich höhere Mobilitätsausgaben relativ zum Einkommen im Vergleich zu Haushalten ohne Auto. Um soziale Gerechtigkeit und Klimaschutz zu fördern, empfiehlt der Beirat Maßnahmen, die die Abhängigkeit vom eigenen Auto verringern und Alternativen zum privaten Pkw fördern.

Jeder fünfte Haushalt in Hessen von Mobilitätsarmut betroffen

Bereits heute sind nennenswerte Teile der hessischen Bevölkerung von Mobilitätsarmut betroffen: Das heißt, aufgrund fehlender Mobilitätsoptionen bleibt Menschen der Zugang zum Arbeitsmarkt sowie die soziale Teilhabe an relevanten Aktivitäten im Alltag verwehrt oder wird erschwert. Oder die Menschen sind zwar mobil, aber aufgrund der hohen Kosten der Mobilität finanziell stark belastet. Die Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zeigt auf, dass heute ca. 19 Prozent der Haushalte in Hessen (insgesamt ca. 545.000 Haushalte) von einer dieser beiden Formen der Mobilitätsarmut betroffen sind.

Per Definition der DLR-Studie zählen Haushalte der untersten Einkommensgruppen zum Armutstyp 1, wenn sie in einer Region mit geringem ÖPNV-Angebot leben und kein Auto besitzen. Haushalte des Mobilitätsarmutstyps 2 sind zwar hinreichend mobil, aber die Finanzierung ihrer Mobilität belastet sie finanziell stark. Hierzu zählen Haushalte der untersten Einkommensgruppen, die mehr als sechs Prozent ihres Haushaltsbudgets für Mobilität aufwenden müssen. Mit den untersten Einkommensgruppen sind Haushalte gemeint, deren monatliches Netto-Einkommen insgesamt weniger als 60 Prozent des mittleren Netto-Einkommens in Deutschland beträgt – bezogen auf die Datengrundlage der Studie liegt die Grenze bei ca. 1.500 Euro im Monat.

Privater Pkw: Doppelrolle für Mobilitätsarmut.

Das eigene Auto spielt bei der Mobilitätsarmut eine Doppelrolle: Wer keinen eigenen Pkw besitzt und außerhalb von großen Städten wie Frankfurt, Kassel oder Fulda lebt, ist dem Risiko ausgesetzt, den Arbeitsplatz, sowie Orte des täglichen Bedarfs oder Bildungsorte nicht erreichen zu können und so abgehängt zu werden.

Doch der Autobesitz kann auch der Grund dafür sein, dass Menschen in Armut leben. Haushalte mit eigenem Pkw haben deutlich höhere Mobilitätsausgaben relativ zum Einkommen im Vergleich zu Haushalten ohne Auto. In Verbindung mit einem niedrigen Einkommen erhöht der Autobesitz die Wahrscheinlichkeit, in Folge relativ hoher Ausgaben übermäßig belastet zu sein.

Perspektivisch auch mittlere Einkommen betroffen

Welche Auswirkungen hat es, wenn die Preise für fossile Kraftstoffe durch den ETS 2 steigen? Die Analyse zeigt, dass durch Preissteigerungen deutlich mehr Haushalte in Hessen über sechs Prozent ihres Einkommens für Mobilität ausgeben müssten. Bei einer Preissteigerung von 15 Prozent wären 1,45 Mio. Haushalte in Hessen betroffen, bei einer Preissteigerung von 30 Prozent ca. 1,95 Mio. und bei einer Steigerung von 45 Prozent 2,1 Mio. Haushalte. Auch Haushalte aus höheren Einkommensgruppen wären dann zunehmend unter Druck. Die hessische Bevölkerung ist, ähnlich wie die in ganz Deutschland, aufgrund der hohen Autoabhängigkeit in vielen Landesteilen, sehr vulnerabel für Preissteigerungen fossiler Energieträger. Aufgrund der auf das Auto fokussierten Planung über viele Jahrzehnte sind Orte des Alltags nicht überall mit dem ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß zu erreichen.

Empfehlungen an die Landesregierung

Die Datenanalyse zeigt, dass nennenswerte Teile der Bevölkerung in Hessen heute – und künftig verstärkt bei steigenden Kraftstoffpreisen – in ihrer Mobilität und gesellschaftlichen Teilhabe eingeschränkt sind. Autobesitz, erwerbsbedingte Mobilität und ein Wohnort jenseits der großen Städte sind dabei zusätzlich zu einem geringen Einkommen die zentralen Treiber.

Hessen kann jedoch Maßnahmen ergreifen, um dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Die Handlungsspielräume des Landes sind dabei die Beeinflussung von Gesetzen und Bundes-Förderrichtlinien über den Bundesrat und die Verkehrsministerkonferenz, der Erlass von Landes-Klimaschutz- und Mobilitätsgesetzen zur Vorgabe von strategischen Zielen, die Einrichtung von Landes-Förderlinien und -programmen, Angebote für Beratung und Vernetzung für kommunale Akteure sowie das Landesbaurecht.

Hessen hat in den letzten Jahren bereits konkrete Schritte unternommen, um diese Schalthebel zu nutzen. Zentrale Instrumente sind das Mobilitätsförderungsgesetz Hessen und die zugehörige Richtlinie, das Nahmobilitätsgesetz Hessen und die zugehörige Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität, die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), die Akteure aus Kommunen, Verkehrsverbänden, Wissenschaft und Verbänden berät und vernetzt, sowie der Klimaplan Hessen und die Einführung des Hessenpass mobil, der es Menschen in Hessen, die Bürgergeld, Wohngeld oder Sozialhilfe erhalten, ermöglicht, das Deutschland-Ticket zum vergünstigten Preis zu beziehen.

Autoabhängigkeit verringern, Haushalte entlasten

Entsprechende Instrumente sollten ausgebaut und gesichert werden. Prinzipiell sollte das Land zur Förderung einer sozial gerechten Klima- und Mobilitätspolitik folgende Handlungsoptionen verfolgen:

- 1. Autoabhängigkeit verringern/ Multioptionale Angebote fördern**
 - **Verlagerung auf ÖPNV/ Rad- und Fußverkehr**
 - **Wege verkürzen und vermeiden**
- 2. Finanzielle Entlastung der Haushalte**

Autoabhängigkeit verringern/ Multioptionale Angebote fördern: Die wichtigste Maßnahme im Sinne einer sozial gerechten Klima- und Mobilitätspolitik ist die Förderung des ÖPNV, da seine Nutzung niedrigschwellig und für kurze wie weite Strecken geeignet ist, sodass eine Verlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr ermöglicht wird. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Fläche und die Verbesserung seines Angebots bzgl. Takt und Verbindungsqualität sind prioritär. Eine verbesserte Taktung, optimierte Anschlüsse, Zuverlässigkeit und ein Angebot auch an Randzeiten, Wochenenden und Feiertagen können sorgen dafür, dass die Abhängigkeit vom privaten Pkw reduziert wird. Gerade prekär Beschäftigte wären auf ÖPNV-Angebote in Randzeiten angewiesen. Für ländliche Regionen können Bedarfsverkehre oder auch Bürgerbusse das Angebot ergänzen. Zugleich müssen die Bedingungen für die sichere und niedrigschwellige Nutzung von Fahrrädern und Fußwegen vielerorts erst geschaffen werden. Gerade auf dem Land fehlen häufig sichere Radwege, sodass Fahrradfahren zu wenig in Betracht gezogen wird, auch wenn es von den durchschnittlichen Wegelängen her für viele Personen gut geeignet wäre und ihren Aktionsraum kostengünstig erweitern könnte. Durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes können viele Wege auch im ländlichen Raum komfortabel zurückgelegt werden.

Wege verkürzen und vermeiden: Für eine sozial gerechte Klima- und Mobilitätspolitik ist ein konsequentes Umdenken im Bereich der Verkehrsvermeidung empfehlenswert. Insbesondere für arbeitsbetroffene Haushalte ist es essentiell, dass Arbeitsplätze, Orte der Daseinsvorsorge – wie Einkaufsmöglichkeiten, medizinische Versorgung oder Bildungsstätten – fußläufig, mit dem Fahrrad oder erschwinglich und in einem zeitlich vertretbaren Rahmen mit dem ÖPNV erreichbar sind. Die Raumordnung und Maßnahmen in der städtebaulichen Entwicklung müssen daher auf eine funktionale Durchmischung und kompakte Siedlungsstruktur abzielen, sodass die notwendigen Wege kürzer werden und auch ohne Pkw zurückgelegt werden können. Dies bedeutet, dass bei der Planung von neuen Gewerbe- und Wohngebieten sichergestellt werden sollte, dass diese nicht autozentriert konzipiert werden, sondern Mobilität mit dem Umweltverbund als Standard verfolgt wird. Ausweisung und Planung von Baugebieten obliegt dabei der kommunalen Bauleitplanung. Das Land kann hier versuchen durch Beratung und durch den Landesentwicklungsplan Einfluss zu nehmen. Zudem muss günstiger, neuer Wohnraum gezielt in urbanen oder stadtnahen Lagen mit guter ÖPNV-Anbindung entstehen, um räumliche und finanzielle Mobilitätswänge zu reduzieren.

Finanzielle Entlastung der Haushalte: Um Mobilitätsarmut zu verringern, ist es essentiell, für Menschen mit geringem Einkommen den ÖPNV flächendeckend und zu niedrigen Preisen zu gewährleisten. Erschwingliche Preise für die ÖPNV-Nutzung für alle Haushaltsmitglieder, d.h. die Lohn- als auch die Care-Arbeitenden, sind dabei insbesondere im Kontext finanzieller Armut unerlässlich.

Für den ländlichen Raum sind jedoch weitere Maßnahmen notwendig, da hier ein adäquates Angebot erst geschaffen werden muss und Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr meist nicht kurzfristig erfolgen. Soziales Leasing oder soziale Sharing-Angebote von Elektrofahrzeugen könnten hier eine Übergangslösung sein, mit der die Mobilität von Haushalten in autoabhängigen Gebieten relativ kostengünstig und zugleich klimaschonend verbessert werden könnte. Essentiell ist hierbei, dass auch die speziellen Bedürfnisse von Familien mit Kindern berücksichtigt werden.

Prinzipiell sollte das Land Hessen die Bekämpfung von Mobilitätsarmut als explizites und prioritäres Ziel benennen, um Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit zu verbinden. Denn global, aber auch in Hessen zeigt sich eine doppelte Gerechtigkeitslücke: Menschen mit höherem Einkommen verursachen überdurchschnittlich viele Emissionen – z. B. durch mehrfachen Pkw-Besitz und dessen Nutzung – während einkommensschwächere Haushalte häufiger unter den Folgen leiden, etwa durch

Wohnlagen an stark befahrenen Straßen mit hoher Luft- und Lärmbelastung. Gleichzeitig haben ärmere Menschen geringere finanzielle und infrastrukturelle Möglichkeiten, auf nachhaltige Mobilität umzusteigen. Eine sozial gerechte Mobilitätspolitik muss daher sowohl Emissionen dort senken, wo sie entstehen, als auch gezielt jene entlasten, die heute und in Zukunft besonders von den negativen Folgen betroffen sind.