Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/1021

26.5.2025

EMPFEHLUNG (EU) 2025/1021 DER KOMMISSION

vom 22. Mai 2025

zu Mobilitätsarmut: Gewährleistung einer erschwinglichen, zugänglichen und fairen Mobilität

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 292,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Grundsatz 20 der europäischen Säule sozialer Rechte ([1]) besagt, dass jede Person das Recht auf den Zugang zu essenziellen Dienstleistungen, darunter auch Verkehrsdiensten, hat und dass Hilfsbedürftigen Unterstützung für den Zugang zu diesen Dienstleistungen gewährt wird. Verkehrsmittel ermöglichen auch den Zugang zu anderen Tätigkeiten wie Beschäftigung, Gesundheitsversorgung und Bildung, die für die aktive Teilhabe an der Gesellschaft und am Arbeitsmarkt von entscheidender Bedeutung sind. Vor diesem Hintergrund gibt die Mobilitätsarmut, insbesondere von benachteiligten Gruppen, zunehmend Anlass zur Sorge, da sie den Zugang zu diesen Tätigkeiten gefährdet und somit zu sozialer Ausgrenzung beiträgt.

(2) Im Kompass für Wettbewerbsfähigkeit ([2]) wird dargelegt, dass eine angemessene Verkehrsinfrastruktur eine Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit der EU ist, da sie insbesondere die Logistik, die bedarfsorientierte Fertigung und die Mobilität von Personen, Waren und Dienstleistungen unterstützt. Wie Forschungsergebnisse auch zeigen, spielt Mobilität eine entscheidende Rolle für die wirtschaftliche Entwicklung, das Wohlergehen und die soziale Gerechtigkeit, da sie den Zugang zu hochwertigen Arbeitsplätzen, auch für von Armut und sozialer Ausgrenzung bedrohte Menschen und bestimmte benachteiligte Gruppen der Gesellschaft, unterstützt ([3]). Mobilität kann zu mehr Generationengerechtigkeit und Solidarität beitragen.

(3) Der Klima-Sozialfonds wurde eingerichtet, um im Einklang mit der Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) die potenziellen negativen Verteilungsfolgen anzugehen und abzumildern, die mit der Ausweitung des CO_2-Emissionshandels in der EU auf Gebäude und Straßenverkehr, dem neuen Emissionshandelssystem (EHS 2), verbunden sind. Der Klima-Sozialfonds soll zwischen 2026 und 2032 die Summe von 86,7 Mrd. EUR mobilisieren, um benachteiligte Haushalte, Verkehrsteilnehmer und Kleinstunternehmen, die besonders von Energie- und Mobilitätsarmut betroffen sind, zu unterstützen. Um Zugang zu diesen Mitteln zu erhalten, müssen die Mitgliedstaaten ihre nationalen Klima-Sozialpläne bis zum 30. Juni 2025 vorlegen und die einschlägigen Etappenziele und Zielvorgaben in zufriedenstellender Weise erreichen. Mit dieser Empfehlung sollen die Mitgliedstaaten in ihren Bemühungen unterstützt werden.

(4) Die Mitgliedstaaten können den Klima-Sozialfonds nutzen, um strukturelle Maßnahmen und Investitionen zur Verbesserung der Energieeffizienz und zur Dekarbonisierung von Gebäuden zu unterstützen und saubere Mobilitätslösungen zu fördern, sofern diese Initiativen hauptsächlich auf benachteiligte Haushalte, Kleinstunternehmen oder Verkehrsteilnehmer ausgerichtet sind. Zu den förderfähigen verkehrsbezogenen Maßnahmen und Investitionen gehören die Schaffung von Anreizen für die Nutzung erschwinglicher und zugänglicher öffentlicher Verkehrsmittel, die Unterstützung privater und öffentlicher Einrichtungen, einschließlich Genossenschaften, bei der Entwicklung und Bereitstellung von nachhaltiger Mobilität auf Abruf sowie von Diensten der geteilten Mobilität und Angeboten für aktive Mobilität, die Erleichterung des Zugangs zu emissionsfreien Fahrzeugen und Fahrrädern, der Ausbau der Auflade- und Betankungsinfrastruktur sowie die Unterstützung der Entwicklung eines Marktes für emissionsfreie Gebrauchtfahrzeuge.

(5) In Artikel 2 Nummer 2 der Verordnung über den Klima-Sozialfonds ([5]) wurde die erste und einzige unionsweite Definition von Mobilitätsarmut für die Zwecke der Verordnung eingeführt. Der Begriff bezeichnet „den Umstand, dass Einzelpersonen und Haushalte nicht in der Lage sind oder Schwierigkeiten dabei haben, die Kosten für privaten oder öffentlichen Verkehr zu tragen, oder dass sie keinen oder nur beschränkten Zugang zu Verkehrsmitteln haben, die für ihren Zugang zu grundlegenden sozioökonomischen Dienstleistungen und Tätigkeiten erforderlich sind, unter Berücksichtigung des nationalen und des räumlichen Kontexts“.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_de.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (OECD, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (EU 2022).
([4]) Richtlinie 2003/87/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 2003 über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 96/61/EG des Rates (ABl. L 275 vom 25.10.2003, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Verordnung (EU) 2023/955 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 zur Einrichtung eines Klima-Sozialfonds und zur Änderung der Verordnung (EU) 2021/1060 (ABl. L 130 vom 16.5.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) In Bezug auf die Definition von Mobilitätsarmut in der Verordnung über den Klima-Sozialfonds lassen sich die folgenden drei Dimensionen unterscheiden:

a) Erschwinglichkeit: die Fähigkeit von Einzelpersonen und Haushalten, sich private oder öffentliche Verkehrsmittel zu leisten;

b) Verfügbarkeit von Mobilität: das Vorhandensein und die Häufigkeit von Verkehrsdiensten;

c) Zugänglichkeit: die Fähigkeit von Einzelpersonen und Haushalten, grundlegende sozioökonomische Dienstleistungen und Tätigkeiten innerhalb eines angemessenen Zeitraums zu erreichen.

Sinnvoll ist eine vierte Dimension, die „Angemessenheit des Verkehrssystems“, mit der die Nutzbarkeit des Systems beschrieben wird, auch wenn sie nicht Teil der offiziellen Definition ist. Der Begriff „Angemessenheit“ umfasst mehrere zusätzliche Elemente wie die Zuverlässigkeit des Verkehrssystems, dessen Eignung für Personen, die es für berufliche Zwecke und/oder Betreuungsleistungen nutzen (z. B. An- und Abreise am Arbeitsplatz und Beförderung von Kindern), dessen Sicherheit und Verfügbarkeit außerhalb der Hauptverkehrszeiten, die Barrierefreiheit sowie die weitreichende Verfügbarkeit von Informationen über Reisemöglichkeiten ([6]).

(7) Die Ursachen für Mobilitätsarmut sind niedrige Einkommen und andere systemische Hindernisse wie fehlender Zugang zu arbeitsplatznahem bezahlbarem Wohnraum, Bildungseinrichtungen und essenziellen Dienstleistungen, geografische Isolation, die fehlende oder begrenzte Verfügbarkeit öffentlicher oder privater Verkehrsmittel oder spezifische sozioökonomische, demografische und physische Merkmale, die die Fähigkeit von Einzelpersonen, von angemessenen Verkehrsdiensten zu profitieren, einschränken.

(8) Einer Studie der Kommission zufolge sind die Gesamtausgaben für den Verkehr in Gebieten mit mittlerer Bevölkerungsdichte am höchsten, was möglicherweise auf einen höheren Anteil des Pendlerverkehrs und mehr Fahrten von diesen Gebieten in die Städte (z. B. zur Arbeit oder zum Einkaufen) zurückzuführen ist ([7]). Wie in der EU-Strategie für die Gebiete in äußerster Randlage ([8]) dargelegt, spielt der Verkehr eine entscheidende Rolle in diesen Gebieten, d. h. in den am weitesten abgelegenen Gebieten der EU. Inseln und Gebiete in äußerster Randlage sind in der Regel besonders stark von Mobilitätsarmut betroffen, etwa im Hinblick auf den Zugang der Menschen zu grundlegenden sozioökonomischen Dienstleistungen, die hohe Abhängigkeit vom Luft- und Seeverkehr und die geringere Substituierbarkeit der Verkehrsträger ([9]).

(9) Eurostat-Daten ([10]) zeigen, dass der Anteil der Menschen, die sich kein Auto leisten können und von Armut bedroht sind (d. h. weniger als 60 % des Medianäquivalenzeinkommens zur Verfügung haben), im Jahr 2023 von ca. 6 % (5,5 % in Italien, 6 % in Zypern und 6,2 % in Malta) bis zu über 30 % (34,3 % in Finnland, 34 % in Rumänien und 32,4 % in der Slowakei und Ungarn) reichte. Die Situation variiert erheblich je nach Art des Haushalts. In zwölf Mitgliedstaaten konnten sich im Jahr 2023 mehr als 30 % der Menschen mit unterhaltsberechtigten Kindern und geringem Einkommen kein Auto leisten (44,4 % in der Slowakei, 43,4 % in Ungarn).

(10) Einzelpersonen oder Haushalte mit niedrigem Einkommen und mit niedrigerem mittlerem Einkommen, die sich öffentliche oder private Verkehrsmittel leisten können, können als „von Mobilitätsarmut bedroht“ angesehen werden, wenn sie für Mobilität einen erheblichen Teil ihrer privaten Haushaltsmittel ausgeben müssen (z. B. mehr als das Doppelte des Medianwerts der Bevölkerung des betreffenden Landes).

(11) Die Verhinderung und Eindämmung der Mobilitätsarmut ist eine der Prioritäten des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V). Die TEN-V-Infrastruktur muss eine nahtlose Mobilität und Zugänglichkeit für alle Nutzer, insbesondere für solche, die von Mobilitätsarmut betroffen oder schutzbedürftig sind, gewährleisten.

([6]) Gemäß der Veröffentlichung: Europäische Kommission: Generaldirektion Beschäftigung, Soziales und Integration, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., et al., Abschlussbericht, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, Oktober 2024.

([7]) Europäische Kommission, Technischer Bericht des JRC, *Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions: An analysis of EU data and socioeconomic indicators*, 2022.

([8]) Europäische Kommission, Mitteilung der Europäischen Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Die Menschen in den Mittelpunkt stellen — nachhaltiges und inklusives Wachstum sichern — das Potenzial der Gebiete in äußerster Randlage der EU erschließen (COM(2022) 198 final), 3.5.2022.

([9]) Auf dem europäischen Festland können Kurzstreckenflüge leichter durch Bahn- oder Autofahrten ersetzt werden als in Gebieten in äußerster Randlage, siehe die vom TRAN-Ausschuss in Auftrag gegebene Studie des Europäischen Parlaments mit dem Titel „Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies“, PE 759.311, März 2025, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf.

([10]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=de&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu.

(12) In der von der Kommission erarbeiteten langfristigen Vision für die ländlichen Gebiete der EU ([11]) werden die Mitgliedstaaten und Regionen aufgefordert, Strategien für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum mit dem übergeordneten Ziel zu entwickeln, bis 2040 „stärkere, vernetzte, resiliente und florierende ländliche Gebiete“ zu schaffen. Diese Vision erfordert Anstrengungen, damit ein erschwinglicher öffentlicher Verkehr und Infrastruktureinrichtungen wie Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen und Straßen, Lade- und Betankungsinfrastrukturen für emissionsfreie Mobilitätslösungen, Radwege, multimodale Verbindungen, auch für die aktive Mobilität, sowie Kurzstreckenseeverkehrs- und Luftverkehrsverbindungen aufrechterhalten und verbessert werden.

(13) Wie im Aktionsplan der Kommission für die europäische Automobilindustrie ([12]) dargelegt, können Sozialleasing-Systeme ([13]), die mit den vom Klima-Sozialfonds zwischen 2026 und 2032 mobilisierten Mitteln finanziert werden könnten, dafür genutzt werden, erschwingliche und saubere Mobilitätslösungen für benachteiligte Verkehrsteilnehmer bereitzustellen. Darüber hinaus könnten gemeinsam genutzte autonome Fahrzeuge, autonome Shuttles und ferngesteuerte Fahrzeuge dazu beitragen, die Herausforderungen der ersten bzw. letzten Meile für unterversorgte Kommunen zu bewältigen ([14]).

(14) Zu den kostenwirksamen Maßnahmen und Investitionen, die in die Klima-Sozialpläne aufgenommen werden sollen ([15]), sowie zur Durchführung öffentlicher Konsultationen ([16]) hat die Kommission den Austausch bewährter Verfahren zwischen den Mitgliedstaaten erleichtert. Sie hat Leitlinien zur Umsetzung des Klima-Sozialfonds ([17]) sowie eine Reihe von Empfehlungen mit bewährten Verfahren für den Klima-Sozialfonds veröffentlicht, die von der Untergruppe „Öffentlicher Verkehr und geteilte Mobilität“ der Expertengruppe für urbane Mobilität formuliert wurden ([18]).

(15) Die Erhebung von Daten zu politikrelevanten Indikatoren ist von entscheidender Bedeutung für die Festlegung der politischen Prioritäten, die Ermittlung der wichtigsten Begünstigten und die Überwachung der Fortschritte bei der Verwirklichung der politischen Ziele. Mit mehreren von Eurostat entwickelten Indikatoren kann dieser Prozess unterstützt und ein EU-weiter Vergleich von Ergebnissen ermöglicht werden, aufbauend auf bestehenden Scoreboards und Überwachungsrahmen, etwa dem sozialpolitischen Scoreboard ([19]), sowie auf anderen Fakten, die im Rahmen der regelmäßigen Überprüfungen der Fortschritte bei der Umsetzung der Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs für alle ausgetauscht werden ([20]).

(16) Die Europäische Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang, die 2026 eingerichtet wird, knüpft an die Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität an ([21]) und zielt darauf ab, die Faktenbasis für Aspekte der Gerechtigkeit des grünen Wandels zu stärken. Die Beobachtungsstelle soll einschlägige Daten erarbeiten und abgleichen, standardisierte Indikatoren entwickeln, bewährte Verfahren erfassen und den Austausch von Daten über relevante Trends und Strategien, einschließlich Mobilitätsarmut und benachteiligte Gruppen, erleichtern.

([11]) COM(2021) 345 final, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

([12]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Aktionsplan für die europäische Automobilindustrie (COM(2025) 95 final), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Siehe z. B. das französische Sozialleasing-System in Abschnitt 3.6.3: Europäische Kommission: Generaldirektion Klimapolitik, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T., et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices for cost-effective measures and investments — Executive summary*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Siehe den Bericht der Europäischen Umweltagentur, *Transport and Environment Report 2022*, https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Europäische Kommission: Generaldirektion Klimapolitik, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T., et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices for cost-effective measures and investments — Executive summary*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Europäische Kommission: Generaldirektion Klimapolitik und Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Europäische Kommission, Bekanntmachung der Kommission, Leitlinien zu den Klima-Sozialplänen (C(2025) 881 final), 5.3.2025, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Public Transport and Shared Mobility EGUM Subgroup, 10.06.2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

([19]) Siehe https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/.

([20]) Siehe https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/en/pdf.

([21]) Empfehlung des Rates vom 16. Juni 2022 zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität, 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Aufgrund ihrer Verflechtungen mit verschiedenen Politikbereichen kann die Mobilitätsarmut nicht isoliert angegangen werden. Bei der Entwicklung von Maßnahmen für benachteiligte Gruppen bedarf es eines sektorübergreifenden Ansatzes, z. B. indem die Projektierung von sozialem Wohnungsbau mit der Bereitstellung einer angemessenen, erschwinglichen und nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur verknüpft wird.

EMPFIEHLT DEN MITGLIEDSTAATEN:

Abschnitt I — *Entwicklung eines strategischen Ansatzes zur Bekämpfung und Verhütung von Mobilitätsarmut*

1. Einbeziehung der Mobilitätsarmut in bestehende Strategien zur Armutsbekämpfung und sektorspezifische Strategien (z. B. im Energiesektor) auf nationaler und regionaler Ebene mit klar definierten und messbaren Zielen, verbindlichen Umsetzungsplänen mit Etappenzielen, klaren Zuständigkeiten und langfristig angemessener Ressourcenausstattung. Das übergeordnete Ziel sollte darin bestehen, unter Einhaltung von Umweltschutz, der vereinbarten Klimaziele und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit Mobilitätsarmut zu verhindern und zu verringern. Anregungen bieten das Verfahren für die Aufstellung nationaler Klima-Sozialpläne im Rahmen des Klima-Sozialfonds, das in der Verordnung (EU) 2023/955 festgelegt ist, die Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität sowie die Leitlinien für die Ausarbeitung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität ([22]). Wichtige Schritte in diesem Prozess sind:

   a) Identifizierung benachteiligter von Mobilitätsarmut betroffener Gruppen auf der Grundlage verfügbarer Daten und der Ursache(n) für Mobilitätsarmut in den nationalen Hoheitsgebieten unter Berücksichtigung aller Dimensionen der Mobilitätsarmut;

   b) Identifizierung und Analyse der Probleme sowie Durchführung einer interdisziplinären Planung unter Einbeziehung der Interessenträger und der Öffentlichkeit, mit besonderem Schwerpunkt auf den regionalen und lokalen Behörden und Vertretern, im Zuge eines umfassenden und transparenten Prozesses der öffentlichen Konsultation und Mitwirkung der Interessenträger, wobei die Zielgruppen in allen Phasen aktiv eingebunden werden;

   c) Identifizierung geeigneter Maßnahmen und Investitionen im Zusammenhang mit messbaren Etappenzielen, Zielwerten und Zeitplänen für die schrittweise Beseitigung der Mobilitätsarmut unter Nutzung von Verteilungsfolgenabschätzungen für die Maßnahmen und Reformen ([23]);

   d) Durchführung von Maßnahmen und Investitionen sowie öffentliches Monitoring ihrer Umsetzung. Evaluierung der Fortschritte auf der Grundlage bestimmter Leistungsindikatoren und gegebenenfalls Anpassung der Strategien unter Verwendung bestehender Governance-Prozesse, Scoreboards und Indikatoren.

2. Gewährleistung von Kohärenz und Synergien bei der Umsetzung sowie regelmäßiger Fortschrittsüberprüfungen im Rahmen der Empfehlung des Rates zur Sicherstellung eines gerechten Übergangs zur Klimaneutralität. Berücksichtigung des Mobilitätsbedarfs bei der Ausarbeitung von Eingliederungsplänen für Bezieher von Mindesteinkommen ([24]).

3. Gewährleistung der Kohärenz mit den geplanten Maßnahmen und Investitionen sowie den Verpflichtungen im Rahmen verschiedener damit zusammenhängender Programme und Pläne, z. B. im Rahmen von Aufbau- und Resilienzplänen, kohäsionspolitischen Programmen, territorialen Plänen für einen gerechten Übergang, nationalen Energie- und Klimaplänen, langfristigen Gebäudestrategien und nationalen Gebäuderenovierungsplänen sowie Klima-Sozialplänen.

4. Befähigung lokaler und regionaler Akteure sowie Stärkung ihrer Fähigkeit, geeignete Maßnahmen und Investitionen zu ermitteln, zu konzipieren und durchzuführen, indem Zugang zu Schulungen, Instrumenten und angemessenen Ressourcen bereitgestellt wird. Diese Akteure sind von entscheidender Bedeutung, wenn es darum geht, Lösungen auf die spezifischen Bedürfnisse ihrer Gemeinschaften abzustimmen und eine wirksame Umsetzung auf lokaler Ebene sicherzustellen.

([22]) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en.

([23]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Bessere Abschätzung der Verteilungsfolgen von Maßnahmen der Mitgliedstaaten (COM(2022) 494 final), 28.9.2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Empfehlung des Rates vom 30. Januar 2023 für eine angemessene Mindestsicherung zur Gewährleistung einer aktiven Inklusion (2023/C 41/01).

5. Austausch bewährter Verfahren, gewonnener Erkenntnisse und der Auswirkungen von Maßnahmen auf verschiedene benachteiligte Gruppen, um das wechselseitige Lernen zu fördern und die Wirksamkeit von Interventionen in der gesamten EU zu verbessern, auch durch Beiträge zur künftigen Europäischen Beobachtungsstelle für einen gerechten Übergang.

Abschnitt II — *Politikplanung*

6. Festlegung, was je Region und auch auf lokaler Ebene als ausreichende Zugänglichkeit zu erschwinglicher Mobilität gilt, um sicherzustellen, dass die räumliche Verteilung grundlegender sozioökonomischer Dienstleistungen und die Bereitstellung von Mobilitätsoptionen und Verkehrsinfrastrukturen aufeinander abgestimmt sind.

7. Orientierung an dem von der Kommission und dem Weltverkehrsforum der OECD entwickelten Zugänglichkeitsrahmen, der sich auf folgende Parameter stützt: i) die Erreichbarkeit, definiert als die Gesamtzahl der Zielorte, die innerhalb eines bestimmten Zeitraums erreicht werden können, ii) die Nähe, d. h. die Gesamtzahl der Zielorte innerhalb einer bestimmten Entfernung, und iii) die Verkehrsleistung, definiert als das Verhältnis zwischen Erreichbarkeit und Nähe, wobei die erreichbare Bevölkerung mit der Bevölkerung in der Umgebung verglichen wird ([25]). Multimodale Fahrten, z. B. Bus-Zug-Kombinationen, sollten in die Betrachtungen einbezogen werden, um Prioritäten für Infrastrukturinvestitionen zu ermitteln. Bewertet werden sollte auch unter dem Gesichtspunkt der Erschwinglichkeit der Mobilität, ob die bestehende Infrastruktur verbessert oder erweitert oder ob neue Infrastrukturen gebaut oder die multimodalen Verbindungen optimiert werden müssten, z. B. Radwege oder Buslinien zur Anbindung an Bahnhöfe.

8. Unterstützung und Förderung lokaler Behörden in städtischen und stadtnahen Gebieten bei der Ausarbeitung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige urbane Mobilität und der Bekämpfung der Mobilitätsarmut. Es sollte erwogen werden, ähnliche Ansätze für die Planung von Mobilitätslösungen in ländlichen und abgelegenen Regionen zu verfolgen, die nicht unter die Pläne für nachhaltige urbane Mobilität fallen.

9. Prüfung der Behebung signifikanter Datenmängel durch eine regelmäßige und systematische Datenerhebung und der öffentlichen Zugänglichmachung der Ergebnisse auf staatlichen Datenplattformen verschiedener Verwaltungsebenen ([26]). Erwägung der Entwicklung und Verwendung aufgeschlüsselter Indikatoren und Daten, auch nach Geschlecht und Einkommen, kombiniert mit Geodatenindikatoren (siehe Beispiele in Anhang I), zumindest auf NUTS-3-Ebene ([27]), die sich auf die Verfügbarkeit von Verkehrsnetzen und die Dimension der Zugänglichkeit (Ort der wesentlichen sozioökonomischen Dienstleistungen) erstrecken.

10. Maximierung der Effizienz der verfügbaren nationalen Mittel und EU-Finanzierungsinstrumente für die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsdiensten zur Bekämpfung der Mobilitätsarmut bei gleichzeitiger Förderung einer EU-weiten nachhaltigen Mobilität. Geprüft werden sollten in diesem Zusammenhang die verfügbaren Ressourcen, der Zeitplan für Investitionen, der Bedarf der lokalen Bevölkerung sowie die Kosten und der Nutzen der verschiedenen Verkehrsträger.

11. Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten, um Strategien zur Datenerhebung und die Bereitstellung grenzüberschreitender Verkehrsoptionen, insbesondere für benachteiligte Verkehrsteilnehmer, abzustimmen — auch grenzüberschreitend unter Mitwirkung von Interessenträgern;

([25]) Europäische Kommission: Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J., et al., *Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2021, Inforegio – Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail. Zum Straßenverkehr siehe Europäische Kommission, *Road Transport Performance in Europe*, 2018, Inforegio – Road transport performance in Europe.

([26]) Wichtige Elemente sind in dieser Hinsicht beispielsweise die Lage der Haltestellen und die Fahrpläne öffentlicher Verkehrsmittel (Häufigkeit der Verbindungen), Pendelzeiten auf der Grundlage von Echtzeitdaten (insbesondere Verkehrsströme zu Spitzenzeiten), die am häufigsten zurückgelegten Strecken auf lokaler Ebene, Daten über das Straßennetz, Daten zum Fahrzeugbesitz und zur Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger sowie Daten über die Erbringungsorte grundlegender sozioökonomischer Dienstleistungen. Die Daten sollten idealerweise Informationen über die aktuellen Trends bei allen Verkehrsträgern sowie über die Gründe für die Wahl eines bestimmten Verkehrsträgers in einem geografischen Gebiet und den Grad der Integration verschiedener Verkehrsträger (Multimodalität) liefern.

([27]) Eine NUTS-3-Region ist eine Gebietseinheit gemäß der Definition der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS).

Abschnitt III — *Politikgestaltung*

12. Priorisierung von Maßnahmen für Personen und Haushalte, die am stärksten von Mobilitätsarmut betroffen sind, ausgehend von fundierten Abschätzungen der Verteilungsfolgen einschlägiger Maßnahmen und Strategien.

13. Gezielte Unterstützungsmaßnahmen können beispielsweise auf Haushalte mit niedrigem oder niedrigem mittlerem Einkommen in unterversorgten geografischen Gebieten konzentriert werden, ohne allerdings benachteiligte Gruppen in wohlhabenderen Gebieten, z. B. in Großstädten, außer Acht zu lassen. Ein weiterer Ansatz besteht darin, die Unterstützung auf bestimmte Kategorien schutzbedürftiger Personen zu konzentrieren, insbesondere auf diejenigen, die von motorisierten und mit fossilen Brennstoffen betriebenen Verkehrsmitteln abhängig sind und die entweder keinen Zugang zu erschwinglichen und angemessenen öffentlichen Verkehrsmitteln haben oder denen in ihrem Gebiet nur unzureichende oder begrenzte Verkehrsdienste zur Verfügung stehen. Eine andere Option besteht darin, Verbesserungen des (für alle verfügbaren) öffentlichen Verkehrssystems mit Preisermäßigungen oder Gutscheinen für den öffentlichen Verkehr für benachteiligte Gruppen zu kombinieren (siehe Anhang II, in dem einige Maßnahmen und Investitionen als Beispiele aufgeführt sind, sowie die Leitlinien der Kommission zu den Klima-Sozialplänen). Auf diese Weise kann das Verkehrsangebot insgesamt zum Nutzen aller verbessert werden, und es lassen sich leichter Skaleneffekte erzielen.

14. Sicherstellung, dass die Maßnahmen nicht auf Personen mit Autos oder Fahrrädern beschränkt sind, sondern auch die Dekarbonisierung des lokalen Verkehrssektors und dessen Infrastruktur umfassen. Berücksichtigung aller Formen von Mobilität: multimodale öffentliche Verkehrsmittel sowie neue Dienste auf der Basis von Fahrgemeinschaften, Carsharing (einschließlich möglicherweise autonomer Fahrzeuge) und Diensten der geteilten Mobilität, darunter Mikromobilität, Dienste auf Abruf und aktive Mobilität (Zufußgehen und Fahrradfahren).

15. Rückgriff auf bewährte Verfahren und Handlungsprioritäten, die in der jüngsten Mitteilung der Kommission über die Dekarbonisierung der Unternehmensflotten ([28]) dargelegt wurden, was die Erneuerungsrate emissionsfreier Firmenfahrzeuge beschleunigt und somit das Entstehen eines breiten Gebrauchtmarktes unterstützen kann.

16. Erwägung, durch Maßnahmen wie Sozialleasing-Systeme in Verbindung mit dem Aufbau einer Ladeinfrastruktur vulnerablen Verkehrsnutzern und Kleinstunternehmen den Zugang zu neuen und gebrauchten emissionsfreien Fahrzeugen zu erleichtern. Bei der Ausgestaltung von Systemen für die Anmietung oder das Leasing emissionsfreier Fahrzeuge für benachteiligte Gruppen könnten Faktoren wie das Einkommensniveau, die Zugänglichkeit und die Verfügbarkeit vorhandener öffentlicher Verkehrsmittel und Dienste der geteilten Mobilität sowie durchschnittliche Pendelzeiten und Entfernungen berücksichtigt werden.

17. Setzen von Anreizen für die Nutzung des nachhaltigsten verfügbaren Verkehrsträgers bei gleichzeitiger Sicherstellung, dass dies den täglichen Bedürfnissen der Zielgruppen entspricht. Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gegenüber der nichtaktiven individuellen Mobilität, um die Abhängigkeit von Privatfahrzeugen zu verringern. Förderung der Verbesserung der öffentlichen Verkehrsverbindungen in städtischen Gebieten sowie der Anbindung an ländliche Gebiete, Randgebiete und abgelegene Gebiete. Gestaltung einer Politik, die sich zwar auf die unmittelbare Unterstützung der von Mobilitätsarmut betroffenen Gruppen konzentriert, gleichzeitig aber auch den umfassenderen Verkehrsbedürfnissen Rechnung trägt. Dies würde nicht nur der Mobilitätsarmut entgegenwirken, sondern allgemein die Konnektivität verbessern, die Emissionen von CO_2 und Luftschadstoffen sowie Staus, Unfälle und Lärm reduzieren und für alle Bevölkerungsgruppen eine tragfähige Alternative bieten.

18. Erhöhung der Einzugsgebiete des kollektiven Massenverkehrs durch die Kombination mit Bussen sowie Shuttles auf Abruf, Lösungen der geteilten Mobilität (z. B. Carsharing, E-Bike-Sharing, E-Scooter-Sharing, aber auch gemeinsame Nutzung autonomer Fahrzeuge und Fahrgemeinschaften) sowie Mobilitätsdienste und aktive Mobilität.

19. Erwägung der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge bei wirtschaftlich nicht rentablen lokalen und regionalen öffentlichen Verkehrsdiensten, einschließlich angemessener Ausgleichszahlungen an die Betreiber öffentlicher Verkehrsdienste, um eine angemessene Erbringung von Dienstleistungen sicherzustellen, die dem jeweiligen Bedarf entsprechen ([29]). Prüfung mit Blick auf unterversorgte Gebiete, insbesondere in dünn besiedelten Gebieten, Unterstützung für Dienste auf Abruf wie z. B. kollektive Beförderungen auf der Straße oder Sammeltaxis zu gewähren. Förderung des Markteintritts von Verkehrsunternehmen durch Abbau administrativer oder sonstiger rechtlicher Hindernisse für die Erbringung von Diensten, um die Auswahl und Zugänglichkeit zu erhöhen und die Preise für die Nutzer, insbesondere für schutzbedürftige Nutzer, zu senken.

([28]) COM(2025) 96 final.

([29]) Im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, in der der Grundsatz der obligatorischen Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Landverkehr festgelegt ist.

20. Prüfung des Einsatzes gemeinsam genutzter autonomer Fahrzeuge, autonomer Shuttles und ferngesteuerter Fahrzeuge für die Realisierung eines erschwinglichen und effizienten Verkehrs in unterversorgten Gemeinden und zur Bewältigung der Herausforderungen der ersten und letzten Meile, unter anderem durch die Gewährleistung geeigneter rechtlicher Bedingungen für die Bereitstellung solcher Dienste.

21. Erleichterung der verstärkten Nutzung von Fahrrädern, E-Bikes und ähnlichen Mikromobilitätslösungen (auch durch eine Infrastruktur für Fußgänger). Entwicklung eines sicheren, geschützten und komfortablen Infrastrukturnetzes für Radfahrer, einschließlich Fahrradparkplätzen und entsprechender Dienste (z. B. Bike-Sharingsysteme), das einkommensschwache Gebiete mit relevanten Zielorten verbindet. Prüfung der Subventionierung des Kaufs oder Leasings von Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern zur Unterstützung von Verkehrsteilnehmern mit geringem Einkommen.

22. Sicherstellung, dass die Gleichstellung der Geschlechter ([30]), Inklusivität, Erschwinglichkeit und Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel und Dienste der geteilten Mobilität, auch für Fahrgäste mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität, in die Politikgestaltung und -umsetzung einbezogen werden. Prüfung komplexerer Mobilitätsmuster und -bedürfnisse verschiedener gesellschaftlicher Gruppen (z. B. die Nutzung verschiedener Verkehrsträger), insbesondere von Menschen, die sich kein Privatfahrzeug leisten können, und von Menschen mit Betreuungspflichten. Es sollte stets daran gedacht werden, Lösungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder aktiver Mobilität bereitzustellen, mit denen Orte, an denen viele Beschäftigte tätig sind, erreicht werden können, insbesondere solche, die Arbeitsplätze für zahlreiche Personen mit niedrigem Einkommen bieten.

23. Unterstützung von Verkehrsmaßnahmen und Investitionen mit einer angemessenen und weithin verfügbaren digitalen Infrastruktur, insbesondere in abgelegenen und ländlichen Gebieten. Gegebenenfalls sollten innovative Dienste eingeführt werden, wie z. B. Mobilitätsbudgets, die über Apps für Mobilitätsdienste oder digitale Brieftaschen bereitgestellt werden, um benachteiligten Nutzern gezielt Unterstützung zu bieten. Ergänzung digitaler Lösungen durch nicht digitale Alternativen, um die Informationen und Dienste auch für Nutzer mit geringer digitaler Kompetenz oder mit begrenztem Internetzugang zugänglich zu machen. Erleichterung der Entwicklung und Reichweite von Verkehrsdiensten, die digitale Technologien nutzen, um eine breitere Auswahl an Reiseoptionen zu bieten und Wartezeiten, Fahrzeiten oder Beförderungskosten zu verringern.

24. Sensibilisierung der Bevölkerung durch geeignete Kommunikationskanäle für sämtliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Mobilitätsarmut, um sicherzustellen, dass die vorgesehenen Begünstigten über die Maßnahmen zur Verringerung der Mobilitätsarmut informiert sind und dazu angeregt werden, sie in Anspruch zu nehmen. Kontaktaufnahme zu Organisationen der Zivilgesellschaft, insbesondere zu solchen, die von Mobilitätsarmut bedrohte Gruppen vertreten, um sie in Sensibilisierungskampagnen einzubeziehen. Auch sollte danach gestrebt werden, die Einstellungen der Öffentlichkeit zu nachhaltigem Verkehr positiv zu verändern, damit Akzeptanz und Zugänglichkeit dieser Optionen EU-weit erhöht werden.

Brüssel, den 22. Mai 2025

Für die Kommission
Apostolos TZITZIKOSTAS
Mitglied der Kommission

([30]) Praktische Instrumente wie das Handbuch zur durchgängigen Berücksichtigung der Gleichstellung im Verkehrsbereich können Behörden und Interessenträgern dabei helfen, dies in die Praxis umzusetzen. Europäische Kommission: Generaldirektion Mobilität und Verkehr, *Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE — Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

ANHANG I

BEISPIELE FÜR INDIKATOREN FÜR MOBILITÄTSARMUT

1. **EUROPÄISCHE KOMMISSION: GENERALDIREKTION BESCHÄFTIGUNG, SOZIALES UND INTEGRATION, CLUDIUS, J., NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L., ET AL., ABSCHLUSSBERICHT, „TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES“, OKTOBER 2024** ([1])

1. Indikatoren mit dem Schwerpunkt auf der Erschwinglichkeit von Mobilität

   a) Anteil der Bevölkerung, der gezwungenermaßen ohne Auto auskommen muss, aufgeschlüsselt nach Einkommensgruppe und Haushaltsart und nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen

   b) Anteil der Bevölkerung, für den Fahrkarten für öffentliche Verkehrsmittel „zu teuer“ sind (auch verfügbar nach Verstädterungsgrad — Städte, Kleinstädte und Vorstädte, ländliche Gebiete — und nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen)

   c) Anteil der Haushalte, der anhand der 6 %- und 2M-Indikatoren ([2]) der Erschwinglichkeit von Mobilität ermittelt wurde (auch verfügbar nach Verstädterungsgrad — Städte, Kleinstädte und Vorstädte, ländliche Gebiete — und nach Bevölkerungsgruppe)

   d) Prozentsatz des verfügbaren Einkommens, der für Mobilität ausgegeben wird (Betrieb von Verkehrsausrüstungen und Verkehrsdienstleistungen) (auch verfügbar nach Ausgabendezil)

2. Indikatoren mit dem Schwerpunkt auf der Verfügbarkeit von Mobilität

   a) Anteil der Bevölkerung, der materiell und sozial benachteiligt ist und ein Auto besitzt

   b) Anteil der Bevölkerung, für den die nächstgelegene Haltestelle des öffentlichen Verkehrs „zu weit entfernt“ ist (auch verfügbar nach Verstädterungsgrad — Städte, Kleinstädte und Vorstädte, ländliche Gebiete)

   c) Anteil der Bevölkerung mit „sehr schwierigem“ Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln nach Gesamtbevölkerung und ländlicher Bevölkerung

3. Indikatoren mit dem Schwerpunkt auf der Zugänglichkeit von Mobilität

   — Anteil der Erwerbsbevölkerung, der mehr als 30 Minuten für den Weg zur Arbeit benötigt (einfache Fahrt), nach Verstädterungsgrad

4. Indikatoren mit dem Schwerpunkt auf der Angemessenheit von Mobilität

   — Anteil der Bevölkerung, der den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln (für Personen mit eingeschränkter Mobilität) für zu schwierig hält

2. **NICHT ERSCHÖPFENDE LISTE VON BEISPIELEN FÜR ZUSÄTZLICHE NÜTZLICHE INDIKATOREN, DIE ENTWICKELT WERDEN KÖNNTEN ODER BEREITS VORHANDEN SIND**

Dimension der Erschwinglichkeit:

   a) LIHC (Low Income, High Cost — niedriges Einkommen, hohe Kosten) — Indikator zur Messung des Anteils der Haushalte, deren Ausgaben für Mobilität über dem nationalen Median liegen und die von Armut bedroht sind ([3])

([1]) Europäische Kommission: Generaldirektion Beschäftigung, Soziales und Integration, Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., et al., Abschlussbericht, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, Oktober 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Quellen: 1a): Eurostat [ilc_mddu05], 1b): Quelle: Eurostat [ilc_mdes13a], 1d): Eurostat [icw_aff_05], 2c): Eurofound 2016 Mikrodaten zur Europäischen Erhebung zur Lebensqualität; 3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) Schwellenwert von 6 %: Anteil der Bevölkerung, der mehr als 6 % oder mehr als das Doppelte des nationalen Medians für Mobilität ausgibt und dessen Gesamtausgaben unter dem nationalen Median liegen. 2M bezieht sich auf den Index der unverhältnismäßigen Ausgaben (2M bedeutet das Doppelte des nationalen Medians). Ein Haushalt gilt als im Hinblick auf Mobilität als benachteiligt, wenn der Anteil der für Mobilität aufgewendeten Gesamtausgaben mehr als doppelt so hoch ist wie der nationale Median. Mit anderen Worten, es handelt sich hier um Haushalte, deren sozioökonomische Situation sie zu unverhältnismäßig hohen Ausgaben veranlasst, um ein ihren Bedürfnissen entsprechendes Maß an Mobilität aufrechtzuerhalten.

([3]) Kombination des vorherigen Indikators und der von Armut oder sozialer Ausgrenzung bedrohten Bevölkerung nach Geburtslandgruppe (Personen im Alter von 18 Jahren und älter) (ilc_peps06n).

b) 10-%-Indikator (Prozentsatz der Haushalte, deren Mobilitätskosten mehr als 10 % des Nettoeinkommens ausmachen)

c) Personen, die sich keine regelmäßige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel leisten können, nach Alter, Geschlecht, Beschäftigungsstatus und Einkommensgruppe ([4])

d) Struktur der Verbrauchsausgaben nach Verstädterungsgrad und Klassifikation des individuellen Verbrauchs nach Verwendungszweck (Daten für 2020 ebenfalls verfügbar) ([5])

Dimension der Verfügbarkeit von Mobilität und der Zugänglichkeit zu essenziellen Dienstleistungen:

a) Anzahl der Fahrgäste, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt und im funktionalen Stadtgebiet befördert werden, pro Jahr

b) Personenkilometer im öffentlichen Verkehr in der Stadt und im funktionalen Stadtgebiet pro Jahr

c) Anzahl der Fahrradparkplätze an Haltestellen und Bahnhöfen des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und im funktionalen Stadtgebiet

d) Durchschnittliche Fahrtzeit für 3 km mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch die Stadt und das funktionale Stadtgebiet zu den Hauptverkehrszeiten und außerhalb der Hauptverkehrszeiten

e) Bevölkerung mit einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs in fußläufiger Entfernung (maximal 500 m bis zu einer Bus- oder Straßenbahnhaltestelle und/oder maximal 1 km bis zu einer Bahn- oder U-Bahnstation) — für städtische Gebiete bereits vorhanden ([6])

f) Erwerbstätige nach Pendeldauer, Bildungsabschluss und Verstädterungsgrad ([7])

g) Bevölkerung, die innerhalb von 1,5 Stunden per Schiene erreicht werden kann/Bevölkerung in einem Umkreis von 120 km × 100 ([8])

Für Fußgänger, Fahrradfahrer, öffentliche Verkehrsmittel, Fahren bei freiem Verkehrsfluss, Fahren unter realistischen/überlasteten Bedingungen:

h) Anzahl der Personen/Dienstleistungseinrichtungen, die innerhalb einer bestimmten Fahrtzeit erreicht werden (auf Netzebene oder aggregiert auf LAU/NUTS3)

i) Anteil der Bevölkerung mit Zugang zu mindestens N Dienstleistungseinrichtungen innerhalb einer bestimmten Fahrtzeit (nach LAU/NUTS3) (wobei „N“ die Zahl der relevanten Dienstleistungseinrichtungen ist, die je nach Dienstleistung zu berücksichtigen sind)

j) Fahrtzeit bis zur Erreichung der nächstgelegenen N Dienstleistungseinrichtungen/Einzelpersonen (auf Netzebene oder aggregiert auf LAU/NUTS3)

k) Foster-Greer-Thorbecke-(FGT2)-Erreichbarkeitsindikator, für den Personen unterhalb einer vorab definierten Suffizienzschwelle ([9]) gezählt werden, gewichtet nach der Größenordnung ihres Erreichbarkeitsdefizits innerhalb einer bestimmten Fahrtzeit (40-50 Min.) (auf Netzebene oder aggregiert auf LAU/NUTS3)

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=de&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=de&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Siehe Achter Kohäsionsbericht der Europäischen Kommission, Kohäsion in Europa bis 2050 — Achter Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt, 2021, siehe Karte 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_de.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=de&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Siehe Europäische Kommission: Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., et al., *Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2021.
([9]) Siehe ScienceDirect, *Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What's stopping us?*, Jean Ryan und Karel Martens, September 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Weiterführende Literatur zu den Dimensionen der Verfügbarkeit und der Zugänglichkeit:

— Europäische Kommission, *Passenger Rail Performance in Europe: Regional and territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail*, 2021 ([10])

— Zum Straßenverkehr siehe Europäische Kommission, *Road Transport Performance in Europe*, 2018 ([11])

— Europäische Kommission, Kohäsion in Europa bis 2050 — Achter Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt, 2021, siehe Karte 4.7 ([12])

— Europäische Kommission, Neunter Bericht über den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt, 2024 ([13])

— OECD Rural Studies, *Getting to Services in Towns and Villages: Preparing Regions for Demographic Change*, 2024, S. 13 ([14])

Um die **Qualität und Suffizienz des öffentlichen Verkehrsnetzes** zu bewerten, könnten die verschiedenen öffentlichen Verkehrsträger in „Güteklassen" unterteilt werden, und zwar auf der Grundlage der Intervalle der Abfahrten (z. B. weniger als 5 Minuten, 5 bis 10 Minuten, 10 bis 20 Minuten usw.) und der Entfernung zur nächsten Haltestelle des jeweiligen Verkehrsträgers ([15]).

Dimension der Angemessenheit des Verkehrs:

a) Anteil der U-Bahnstationen mit Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen und eingeschränkter Mobilität

b) Anzahl der Haltestellen und Bahnhöfe des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und im funktionalen Stadtgebiet, die für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind

c) Anzahl der öffentlichen Verkehrsmittel in der Stadt und im funktionalen Stadtgebiet, die für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich sind, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtypen

([10]) Europäische Kommission: Generaldirektion Regionalpolitik und Stadtentwicklung, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N., et al., *Passenger rail performance in Europe — Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail*, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

([11]) https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

([12]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_de.pdf.

([13]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/DE_9CR_Report.pdf.

([14]) https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html.

([15]) Siehe das Beispiel von Österreich, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

ANHANG II ([1])

FÖRDERUNG NACHHALTIGER MOBILITÄT: BEISPIELE FÜR GEZIELTE KOSTENWIRKSAME MAßNAHMEN UND INVESTITIONEN ([2])

1. **Schwerpunkt auf der Unterstützung von Haushalten mit niedrigem oder niedrigem mittlerem Einkommen in unterversorgten geografischen Gebieten**

— Verbesserung der öffentlichen Verkehrsdienste und Einführung von Bus-/Fernbus-/Bahnstrecken in überwiegend einkommensschwachen vorstädtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten

— Bau einer öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in überwiegend einkommensschwachen Gebieten; Mobilitätszentren zur Erleichterung des Umstiegs und der Verbindungen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln, geteilter Mobilität, Fahrradfahren und Zufußgehen in überwiegend vorstädtischen, stadtnahen und ländlichen Gebieten, um diese an die Stadtzentren anzubinden

2. **Schwerpunkt auf der Unterstützung benachteiligter Gruppen**

— Subventionierte spezifische Beförderung von Haustür zu Haustür auf Abruf oder bedarfsorientierte emissionsfreie öffentliche Verkehrsdienste für benachteiligte Gruppen

— Gutscheinprogramme für lokale öffentliche Verkehrsmittel und Abonnements für geteilte Mobilität (einschließlich Fahrrädern, E-Bikes und Scootern) für benachteiligte Gruppen

— Verbesserte Zugänglichkeit öffentlicher Verkehrsmittel für Menschen mit Behinderungen durch die Installation von Rampen, Aufzügen und akustischen Ankündigungen

— Bau sicherer Radwege, gesicherter Fahrradparkplätze und Bike-Sharing-Stationen sowie sicherer Verriegelungsvorrichtungen neben Schulen, Jugendzentren und Universitäten

— Sozialleasing-Systeme für emissionsfreie Fahrzeuge für Haushalte, Kleinstunternehmen und andere benachteiligte Verkehrsteilnehmer, sowie für die entsprechende Ladeinfrastruktur

3. **Kombination der Verbesserung des (für alle verfügbaren) öffentlichen Verkehrs mit finanziellen Förderregelungen für benachteiligte Gruppen**

— Erwerb von emissionsfreien Bussen oder Schienenfahrzeugen ([3]) in unterversorgten städtischen, vorstädtischen und stadtnahen Wohngebieten in Kombination mit Gutscheinen/digitalen Mobilitätsbrieftaschen für benachteiligte Verkehrsteilnehmer

— Einrichtung emissionsfreier Verkehrsdienste auf Abruf in Gebieten, in denen es keine angemessenen öffentlichen Verkehrsdienste gibt, oder für die „letzte Meile“, eventuell kombiniert mit Gutscheinen/digitalen Mobilitäts-Wallets für benachteiligte Verkehrsteilnehmer

([1]) Zur Ergänzung der Veröffentlichung der Europäischen Kommission (Europäische Kommission: Generaldirektion Klimapolitik, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. et al., Support for the implementation of the Social Climate Fund — Note on good practices for cost-effective measures and investments, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067) sowie Europäische Kommission, Bekanntmachung der Kommission, Leitlinien zu den Klima-Sozialplänen C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Die Maßnahmen und Investitionen sind sämtlich im Rahmen des Klima-Sozialfonds förderfähig.

([2]) Je nach der Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten.

([3]) Emissionsfreie leichte Schienenfahrzeuge, die die Nutzung bestehender Infrastrukturen ohne oder mit minimaler Modernisierung ermöglichen und die Häufigkeit der Abfahrten erhöhen.

— Investitionen in die Infrastruktur für Fußgänger und Fahrradfahrer in Kombination mit Bike-Sharing-Systemen und/oder Subventionen für den Kauf, die Langzeitvermietung und/oder das Leasing von Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern für benachteiligte Gruppen

— Subventionierte Carsharing-Systeme mit emissionsfreien Fahrzeugen oder entsprechende Mietprogramme für einkommensschwache Haushalte in Kombination mit Investitionen in die öffentliche Ladeinfrastruktur