

## MuT

MuT - Mobilität und Teilhabe - Entwicklung einer österreichischen Definition von Erreichbarkeits- und Mobilitätsarmut

|                                 |   |                        |               |
|---------------------------------|---|------------------------|---------------|
| <b>Programm / Ausschreibung</b> | Leuchttürme eMobilität, Zero Emission Mobility, Zero Emission Mobility 2024 | <b>Status</b>          | abgeschlossen |
| <b>Projektstart</b>             | 10.03.2025  | <b>Projektende</b>     | 09.03.2026    |
| <b>Zeitraum</b>                 | 2025 - 2026   | <b>Projektlaufzeit</b> | 13 Monate     |
| <b>Keywords</b>                 | Mobilitätsarmut   |                        |               |

### Projektbeschreibung

Mobilitätsarmut ist ein wachsendes soziales und wirtschaftliches Problem in Österreich, das die individuelle Lebensqualität beeinflusst sowie weitreichende Folgen für die soziale Teilhabe und wirtschaftliche Entwicklung hat. Etwa 6% der österreichischen Bevölkerung sind von Mobilitätsarmut betroffen, was die dringende Notwendigkeit betont, dieses Problem systematisch anzugehen und eine einheitliche Definition für gezielte Maßnahmen zu entwickeln.

Mobilitätsarmut beschreibt die Situation, in der Menschen aufgrund begrenzter Ressourcen oder fehlendem Zugang zu Verkehrsmitteln in täglichen Aktivitäten eingeschränkt sind und Bedürfnisse nicht vollständig erfüllen können. Dies führt zu sozialer Isolation und eingeschränktem Zugang zu Bildung, Arbeitsplätzen, Gesundheitsversorgung und anderen wichtigen Dienstleistungen. Vor diesem Hintergrund ist die Entwicklung einer nationalen Definition von Mobilitätsarmut von zentraler Bedeutung, um zielgerichtete Maßnahmen und Förderprogramme zur Verbesserung der Mobilität und Lebensqualität der betroffenen Personen zu entwickeln. Mobilitätsarmut umfasst mehrere miteinander verknüpfte und sich gegenseitig verstärkende Dimensionen: die ökonomische Dimension, die Erreichbarkeitsdimension und den Zugang zu Verkehrsmitteln. Das Projekt verfolgt das Ziel, eine umfassende österreichische Definition von Mobilitätsarmut zu entwickeln, die über rein monetäre Aspekte hinausgeht und den Zugang zu Grundfunktionen des täglichen Lebens berücksichtigt. Diese Definition wird neben Einzelpersonen auch Unternehmen wie Kleinstunternehmen und Ein-Personen-Unternehmen (EPU) in den Fokus nehmen, die von Mobilitätsarmut betroffen sind. Besonders im ländlichen Raum gibt es erhebliche Unterschiede bei der Erreichbarkeit von Dienstleistungen und Grundbedürfnissen, was eine adäquate Definition notwendig macht. Mit der Erstellung einer fundierten Grundlage werden die Voraussetzungen geschaffen, konkrete Förderprogramme zur Unterstützung von Betroffenen zu entwickeln. Dabei werden sowohl sozioökonomische als auch räumliche Unterschiede berücksichtigt. Die Definition soll als Grundlage für zukünftige politische Maßnahmen und Förderprogramme dienen, die im Rahmen des Social Climate Fund der EU-Kommission entwickelt werden. Die Definition orientiert sich an bestehenden Modellen, wie der multidimensionalen Definition von Energiearmut, um eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilitätsarmut zu ermöglichen.

Zusätzlich werden Vorschläge zu Zumutbarkeitsgrenzen entwickelt, die den Anteil des verfügbaren Einkommens und die maximale Wegdauer zu Grundfunktionen definieren. Dies soll eine faktenbasierte Diskussionsgrundlage schaffen, um politische Maßnahmen zielgerichtet zu gestalten und die Mobilitätsarmut in Österreich nachhaltig zu verringern.

Das Projekt MuT geht über den aktuellen Stand der Forschung hinaus, indem es:

- Eine umfassende und faktenbasierte nationale Definition von Mobilitätsarmut unter dem Gender- und Diversitätsaspekt entwickelt.
- Die aktive Beteiligung aller relevanten Stakeholder:innen sicherstellt, um eine praxisnahe und abgestimmte Definition zu erarbeiten.
- Genderspezifische Unterschiede systematisch untersucht und berücksichtigt.

Zudem werden indirekte Aspekte für Mobilitätsarmut inkludiert, wie digitale Mobilitätsarmut und grenzüberschreitende Mobilitätsarmut, wo beispielsweise Gastarbeitende einbezogen werden.

## **Abstract**

Mobility poverty is a growing social and economic problem in Austria, which not only affects individual quality of life, but also has far-reaching consequences for social participation and economic development. Around 6% of the Austrian population is affected by mobility poverty, which emphasizes the urgent need to tackle this problem systematically and develop a uniform definition for targeted measures.

Mobility poverty describes the situation in which people are restricted in their daily activities due to limited resources or lack of access to transportation and are unable to fully meet their needs. This leads to social isolation and limited access to education, jobs, healthcare and other essential services. Given this background, the development of a national definition of mobility poverty is of central importance in order to develop targeted measures and support programs to improve the mobility and quality of life of those affected. Mobility poverty comprises several interlinked and mutually reinforcing dimensions: the economic dimension, the accessibility dimension and access to transportation.

This project aims to develop a comprehensive Austrian definition of mobility poverty that goes beyond purely monetary aspects and takes into account access to basic day-to-day functions. In addition to individuals, this definition will also focus on companies such as micro-enterprises and one-person companies (EPU) that are affected by mobility poverty. In rural areas in particular, there are considerable differences in the accessibility of services and basic needs, which makes an adequate definition necessary. By creating a sound basis, the conditions are created for developing concrete funding programs to support those affected. Both socio-economic and spatial differences will be taken into account. The definition is intended to serve as a basis for future political measures and support programs that are developed as part of the EU Commission's Social Climate Fund. The definition is based on existing models, such as the multidimensional definition of energy poverty, in order to enable a holistic view of mobility poverty.

In addition, proposals are being developed for tolerability thresholds that define the proportion of available income and the maximum travel time to basic functions. This should create a fact-based basis for discussion in order to design targeted political measures and sustainably reduce mobility poverty in Austria.

The MuT project goes beyond the current state of research by:

- Developing a comprehensive and fact-based national definition of mobility poverty from a gender and diversity perspective.
- Ensuring the active participation of all relevant stakeholders in order to develop a practical and coordinated definition.
- Examining and considering gender-specific differences systematically.

Indirect aspects of mobility poverty are also included, such as digital mobility poverty and cross-border mobility poverty, where, for example, migrant workers are included.

## Endberichtkurzfassung

Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, da sie den Zugang zu Arbeit, Bildung, Gesundheitsversorgung, Grundversorgung und sozialen Netzwerken ermöglicht. Steigende Mobilitätskosten, infrastrukturelle Defizite sowie soziale und räumliche Barrieren führen jedoch dazu, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen ihre täglichen Ziele nur mit erheblichem Aufwand oder gar nicht erreichen können. Mobilitätsarmut beschreibt dabei nicht nur geringe Mobilität, sondern ein strukturelles Risiko sozialer Exklusion.

Ziel des Projekts „MuT – Mobilität und Teilhabe“ war die Entwicklung einer nationalen Definition von Mobilitätsarmut, die Gender- und Diversitätsaspekte berücksichtigt und über rein monetäre Indikatoren hinausgeht. Neben Haushalten und Einzelpersonen wurden auch Ein-Personen-Unternehmen (EPU) sowie 24-Stunden-Betreuung einbezogen. Die Analyse zeigt, dass Mobilitätsarmut multidimensional ist und sich aus drei zentralen Dimensionen zusammensetzt: der Leistbarkeit von Mobilität, der Erreichbarkeit zentraler Alltagsziele sowie dem Zugang und der Nutzbarkeit von Verkehrssystemen. Für eine umfassendere Definition, die möglichst viele verschiedene Lebensrealitäten abdeckt, war es wichtig, die Bedürfnisse und Barrieren vulnerabler Gruppen systematisch zu erfassen und aufzuzeigen, wie bestehende Mobilitätsangebote ihre Teilhabe beeinflussen. Dabei zeigte sich, dass klassische ÖV-Dienste zwar grundlegende Mobilität gewährleisten, aber vor allem in peripheren Regionen, bei atypischen Arbeitszeiten oder für Menschen mit besonderen Anforderungen weiterhin Lücken bestehen.

Besonders betroffen sind vulnerable Gruppen, darunter Frauen mit Pflegeverantwortung, ältere Menschen, Alleinerziehende, Familien mit mehreren Kindern, Jugendliche und Kinder, Menschen mit Behinderungen, Personen mit Migrationsbiografie oder eingeschränkten Sprach- bzw. Digitalkompetenzen, einkommensschwache Haushalte, Personen mit atypischen Arbeitszeiten, EPUs und transnationale Betreuungskräfte. Diese Gruppen sind häufig gleichzeitig mit mehreren Barrieren konfrontiert, darunter unzureichende Infrastruktur, fehlende Barrierefreiheit, Sicherheitsbedenken, Informationsdefizite oder eingeschränkter digitaler Zugang. Eine intersektionale Perspektive ist daher erforderlich, um Überschneidungen verschiedener Benachteiligungen sichtbar zu machen.

Auf Basis der Literatur, nationaler Projekte und europäischer Rahmenbedingungen wurde eine Arbeitsdefinition entwickelt: Haushalte gelten als mobilitätsarm, wenn sie unterhalb der Armutgefährdungsschwelle leben, gleichzeitig auffällig hohe oder besonders niedrige Mobilitätsausgaben aufweisen und eingeschränkten Zugang zu öffentlichem Verkehr oder Einrichtungen der Grundversorgung haben. Zu Letzteren zählen Apotheken, ärztliche Versorgung, Nahversorgung sowie Kinderbetreuung und Schulen, abhängig von der Haushaltsstruktur. Zusätzlich wurden qualitative Indikatoren wie Barrierefreiheit, Sicherheit, Informationszugang oder zeitliche Einschränkungen berücksichtigt.

Die Arbeitsdefinition wurde gemeinsam mit Expert:innen und Stakeholder diskutiert und weiterentwickelt und bietet eine Grundlage für politische Maßnahmen, Monitoring und zielgruppenspezifische Interventionen, etwa im Rahmen nationaler Strategien zur Bekämpfung von Transport- und Energiearmut sowie europäischer Förderprogramme. Die Analyse der Konsumerhebung 2019/20 der Statistik Austria lieferte die quantitative Grundlage zur Identifikation besonders betroffener Haushalte. Untersucht wurden Einkommen, Mobilitätsausgaben sowie die Erreichbarkeit von Grundversorgung und öffentlichem Verkehr. Haushalte mit niedrigem Einkommen weisen einen hohen Anteil ihrer Budgets für Mobilität auf, obwohl sie häufig weniger Wege zurücklegen. Ländliche Regionen und periphere Standorte verschärfen diese Belastung zusätzlich. Die Ergebnisse zeigen, dass Mobilitätsarmut nicht allein durch Einkommen erklärbar ist, sondern wesentlich von räumlichen,

infrastrukturellen und sozialen Rahmenbedingungen geprägt wird.

Basierend auf die Ergebnisse und die Definition, wurden praxisorientierte Handlungsoptionen abgeleitet. Diese umfassen unter anderem subventionierte Tickets und Mobilitätsgutscheine für einkommensschwache Haushalte, den Ausbau und die flexible Anpassung des öffentlichen Verkehrs, konsequente Barrierefreiheit, die Bereitstellung mehrsprachiger und leicht verständlicher Informationen, Förderung digitaler Kompetenzen sowie Sicherheitsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Die Ergebnisse unterstreichen, dass inklusive und leistbare Mobilitätspolitik entscheidend ist, um gesellschaftliche Teilhabe zu gewährleisten und soziale Ungleichheiten im Zugang zu Mobilität zu reduzieren.

### **Projektkoordinator**

- ÖGUT GesmbH

### **Projektpartner**

- HERRY Consult GmbH