



## Transkript zum Podcast „Wenden bitte!“: Können wir uns Energie und Mobilität noch leisten?

Allgemeines Intro	2
Einspieler (Kurzer Themenüberblick)	3
Definitionen	3
Indikatoren für Energiearmut	6
Indikatoren für Mobilitätsarmut	8
Ein vergleichender Blick in die EU	10
Maßnahmen gegen Energiearmut	10
Von europäischen Ländern lernen	13
Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut	13
Status Quo: Was wird schon gemacht?	15
Politische Handlungsempfehlungen	16
Abschied und Schluss	18

## Allgemeines Intro

### **Mandy Schoßig:**

Willkommen zurück bei „Wenden, bitte!“. Dem Podcast für Wissenschaft und nachhaltigen Transformationen aus dem Öko-Institut. Ja, wir sind heute hier in einer neuen Konstellation zusammen. Ihr kennt meine Kollegin Hannah Oldenburg schon aus einer früheren Folge. Da hat sie mich mal vertreten und jetzt springt sie für Nadine ein. Hannah ist bei uns die Social-Media-Expertin am Öko-Institut und du hast den Podcast schon von Anfang an betreut. Hallo Hannah.

### **Hannah Oldenburg:**

Hallo, ich freue mich auch wieder, hier mit dabei zu sein, diesmal wieder vor dem Mikro und nicht nur hinter den Texten. Ja, und die Stimme von gerade eben gehört Mandy Schoßig, die kennt ihr schon. Wir reden heute über Energie- und Mobilitätsarmut.

### **Mandy Schoßig:**

Ja, genau. Also über die Situation, wenn sich Menschen ihre Mobilität oder auch den Strom oder das Heizen nicht mehr leisten können. Als Expertin für dieses Thema habe ich uns Viktoria Noka eingeladen. Viktoria ist Senior Researcher im Bereich Energie- und Klimaschutz bei uns im Berliner Büro und forscht unter anderem zu Verteilungseffekten von Energie- und Klimapolitik, worunter auch das Stichwort Energiearmut fällt. Hallo Viktoria, Schön, dass du da bist.

### **Viktoria Noka:**

Hallo zusammen.

### **Hannah Oldenburg:**

Hallo Viktoria, ich freue mich auch, dass du dabei bist. Du hast in einem Vorgespräch mit uns schon erzählt, dass du in Deutschland gelebt hast, aber dann vor allem auch in Singapur aufgewachsen bist, dann in Schottland studiert hast. Du bist also einiges herumgekommen und dann erst wieder nach Deutschland zurückgekommen. Und sag mal, hast du wegen dieser vielen Auslandserfahrungen auch diesen eher internationalen Blick auf die Forschung gewählt? Du beschäftigst dich auch viel mit der europäischen Perspektive, oder?

### **Viktoria Noka:**

Ja, genau. Ich arbeite tatsächlich viel mehr zu der EU und was in unterschiedlichen Mitgliedstaaten passiert und was das für Deutschland bedeutet, als dass ich nationale Projekte bearbeite. Und ich denke, das hat auf jeden Fall damit zu tun, dass ich international aufgewachsen bin, dass ich mich auf Englisch auch sehr sicher fühle. Und diese internationale Perspektive ist auch wichtig, besonders in dem Themenbereich. Das betrifft nicht nur Haushalte in Deutschland, sondern Haushalte im Allgemeinen. Und das, was auf der EU-Ebene passiert, ist auch wichtig für Deutschland und deswegen mag ich das auch total. Es macht mir Spaß internationaler zu arbeiten.

### **Mandy Schoßig:**

Und was ich auch noch in Erinnerung habe, als du angefangen hast, deine Doktorarbeit zu schreiben, hast du die am Öko-Institut vorgestellt. Und da geht es um was ganz anderes, nämlich Gorleben und die Wendlandbewegung. Wie kamst du auf dieses Thema? Also ich fand es damals schon faszinierend. Und jetzt hast du gerade abgeschlossen, glaube ich, oder?

### **Viktoria Noka:**

Genau, Ende letzten Jahres habe ich das komplett abgeschlossen.

**Hannah Oldenburg:**

Glückwunsch.

**Viktoria Noka:**

Danke schön. Und ja, einerseits ist es ein ganz anderes Thema. Ich habe mich viel aus einer politikwissenschaftlichen Perspektive mit dem Thema Gorbleben und all den Protestbewegungen, die in der Region stattgefunden haben, auseinandergesetzt. Mein Initialinteresse war: Was bedeutet das für Energiepolitik, wenn wir aus der Atomkraft aussteigen? Und wie ist es überhaupt dazu gekommen? Das war meine initiale Motivation und das kam auch daraus, dass ich am Öko-Institut damals schon gearbeitet habe und dann gemerkt habe: „Das Institut hat diese Historie und es ist superspannend.“ Und genau so hat sich dann dieses Thema bei mir ergeben und ich habe gleichzeitig noch weiter beim Öko-Institut gearbeitet und dort diese eher sozialeren Themen aufgegriffen.

**Hannah Oldenburg:**

Ja, super spannend. Dann lass uns doch mal weg von deiner Historie und zu unserem Thema heute kommen. Und wie immer geben wir euch einen kurzen Themenüberblick.

## **Einspieler (Kurzer Themenüberblick)**

Eine warme Heizung im Winter und ausreichend Strom für den Kühlschrank zu haben, sind wesentliche Grundbedürfnisse. Aber die Preise für Erdgas und Heizöl haben sich innerhalb von drei Jahren bis 2022 verdoppelt und auch der Strompreis stieg gleichzeitig ein Drittel an. Wenn das Geld nicht mehr reicht, um die Rechnungen für Wärme und Strom im eigenen Haushalt zu begleichen, droht Energiearmut. Nicht nur genug Energie, sondern auch der Zugang zu Mobilität ist Grundbedürfnis und Voraussetzung für soziale, politische und wirtschaftliche Teilhabe. Wer nicht ausreichend mobil ist, kann von Mobilitätsarmut betroffen sein. Auch hierfür gibt es verschiedene Gründe. Doch wem droht dieses Schicksal und welche Maßnahmen können es verhindern? Wie unterscheiden sich Definitionen und Indikatoren für Energie- und Mobilitätsarmut in anderen Ländern der EU? Was ist nötig, damit sich Menschen das Heizen, den Strom und die Mobilität auch in Zukunft noch leisten können?

## **Definitionen**

**Mandy Schoßig:**

Ja, genau. Bevor wir in die Fragen einsteigen nach dem Warum und Wieso und Wie genau, noch mal ganz allgemein: Was ist Energiearmut genau, Viktoria?

**Viktoria Noka:**

Also unter Energiearmut versteht man im weitesten Sinne, dass Haushalte nicht in der Lage sind, ihre Heiz- oder Stromkosten zu begleichen, dass sie ihre Wohnung nicht angemessen heizen oder kühlen können oder dass sie Einschränkungen vornehmen müssen, weil sie es sich nicht leisten können, ihre Grundbedürfnisse zu decken.

**Mandy Schoßig:**

Und wir reden auch über Mobilitätsarmut. Was ist das dem gegenübergestellt?

**Viktorija Noka:**

Bei Mobilitätsarmut ist es etwas komplexer. Wie in dem Einspieler schon gesagt wurde, geht es um soziale Teilhabe. Das setzt sich aus vier Komponenten zusammen. Einmal geht es um die Frage: Sind Mobilitätsoptionen überhaupt verfügbar? Habe ich ein Auto? Kann ich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen? Die zweite Frage ist: Kann ich damit die wichtigen Sachen erreichen? Job, Krankenhaus und Kulturangebote. Es geht um Erreichbarkeit. Drittens dann die Bezahlbarkeit: Kann ich mir das leisten? Und viertens die Angemessenheit der Mobilitätsoptionen: Fühle ich mich sicher? Bin ich mobilitätseingeschränkt? Kann ich diese Optionen nutzen? Ein sehr komplexes Phänomen, das sich aus unterschiedlichen Aspekten zusammenstellt.

**Mandy Schoßig:**

Ja, komplex, aber ich würde sagen, man hat es gut verstanden, Hannah, oder?

**Hannah Oldenburg:**

Ja, wir hatten eine Frage von elf und 13-jährigen Personen auf Instagram, was Energie- und Mobilitätsarmut genau ist. Ich hoffe, ihr habt es verstanden, wenn ihr zuhört. Wenn ich das so höre, frage ich mich direkt, wie Energie- oder auch Mobilitätsarmut, überhaupt entstehen kann. Welche Faktoren führen zu dieser Art von Armut?

**Viktorija Noka:**

Energiearmut ist ein gut erforschtes Feld und das sind wieder drei Komponenten. Einmal, wird es bei einem geringen Einkommen, ein Problem, sich die Energie, sich den Strom und das Heizen zu leisten. Der zweite Punkt sind die Energiepreise. Je höher die Preise, desto schwieriger ist es, die Grundbedürfnisse zu decken. Und einer der wichtigsten Punkte ist die geringe Energieeffizienz. Wenn ich in einem ineffizienten Gebäude wohne, selbst wenn ich ein gutes Einkommen habe und die Preise stabil sind, kann es sein, dass ich unglaublich viel heizen muss. Und das sind die drei Kernursachen von Energiearmut.

**Hannah Oldenburg:**

Und bei Mobilität?

**Viktorija Noka:**

Ja, bei Mobilität ist es wieder etwas komplexer. Es ist mehr ein infrastrukturelles Problem. Es geht um schlechte Verkehrsinfrastruktur, man ist nicht gut angebunden. Es geht um die schlechte Anbindung an wesentliche Dienstleistungen. Man kommt nicht dahin, wo man hinkommen muss. Und es hat viel damit zu tun, wo man wohnt. Das ist vielmehr daran gebunden, wo in Deutschland ich wohne, als an das Gebäude, in dem ich wohne, wie es bei Energiearmut ist. Und dann kommt wieder der Aspekt Einkommen und Preise hinzu.

**Mandy Schoßig:**

Das klingt alles noch relativ nüchtern. Und das ist auch total okay, du bist Wissenschaftlerin, du beschäftigst dich mit den Zahlen und Fakten. Aber am Anfang, will ich noch mal sagen: Das ist auch ein unheimlich emotionales Thema. Menschen, die arm sind, können eben nicht mal am Wochenende rausfahren oder sparen am Heizen und Frieren dann. Wie ist denn da so dein persönlicher Blick auf diese Aspekte? Fließt das auch in deine wissenschaftliche Arbeit ein?

**Viktorija Noka:**

Ja, auf jeden Fall ist es mit der Grund, warum ich mir diese Themenfelder ausgesucht habe auf der Arbeit. Mir war es wichtig bei der Jobsuche, dass ich irgendwas mache, wo ich das Gefühl habe, das es Sinn hat und es ist wichtig, dass man sich diese Aspekte anschaut. Und da ich aus einer sozialpolitischen Ecke komme, finde ich es wichtig, dass wir beleuchten: Was passiert mit diesen Menschen? Wie ist das für die, wenn Preise wegen CO<sub>2</sub>-Preisen steigen? Und ganz wichtig ist es, das damit zu vereinigen: Was machen wir energiepolitisch, klimapolitisch? Und zu zeigen, dass diese zwei Aspekte, nicht im Konflikt stehen müssen. Sondern wenn wir diese Armutsprobleme und was wirklich mit Leuten passiert beleuchten, uns damit befassen und die Probleme miteinander angehen, dass wir sie vereinen können mit dem, was wir auf dieser wissenschaftlichen klimapolitischen Ebene machen.

**Hannah Oldenburg:**

Okay, ja, danke dafür. Dann direkt noch mal zurück zu den Fakten. Du hast es gerade schon teilweise angesprochen, dass die Preise zum Beispiel fürs Heizen teurer werden. Du hast den CO<sub>2</sub>-Preis genannt. Kannst du noch mal nennen, was denn teurer wird und zu den hohen Preissteigerungen führt.

**Viktorija Noka:**

Ja, wir haben es, glaube ich, alle mitbekommen, dass es da unterschiedliche Gründe für geben kann, warum Preise steigen. Das hat mit geopolitischen Ereignissen zu tun. Aber natürlich ist es auch so, dass wir aus klimapolitischer Perspektive wollen, dass die Preise für fossile Brennstoffe steigen. Wir wollen, dass bestimmte Sachen teurer werden, damit wir marktgetrieben auf Erneuerbare umsteigen. Und das ist die Wirkung eines CO<sub>2</sub>-Preises, dass bestimmte Sachen teurer werden. Das bedeutet aber auch, dass nicht alle Leute direkt umsteigen können. Nicht alle Leute können sich leisten, mit diesen hohen Preisen umzugehen oder diesen Umschwung selber fahren lassen. Und da ist die Frage, wie man damit umgeht, wenn die Preise von uns gewollt steigen.

**Mandy Schoßig:**

Genau, da kommen wir auch noch drauf, das klingt natürlich aus sozialpolitischer Sicht erst mal schwierig.

**Viktorija Noka:**

Auf jeden Fall. Und besonders, wenn für bestimmte Leute, die viel Geld haben und teilweise auch viel Energie verbrauchen, diese Preissteigerungen erst mal keine große Auswirkung haben. Sondern die Leute es am stärksten merken, die nicht viel Energie verbrauchen und nicht sehr mobil sind.

**Mandy Schoßig:**

Ja, da gucken wir gleich noch mal hin, wie diese Leute Unterstützung bekommen können. Wir reden konkret immer von Energiearmut und Mobilitätsarmut. Warum sprechen wir nicht einfach von Armut?

**Viktorija Noka:**

Das ist eine sehr gute Frage und das wurde sehr lange diskutiert. Und zwar kam diese Diskussion insbesondere bei Energiearmut auf und dort war das zentrale Argument, dass es nicht nur eine Frage des Einkommens ist. Wie ich gerade beschrieben habe, kommen da Einkommen, Preise und das Element der Energieeffizienz dazu. Das heißt, wenn wir nur diesen Einkommensteil sehen, dann

beschäftigen wir uns nur mit einer Ursache für dieses Phänomen. Und dann verpassen wir Chancen, andere Punkte anzusprechen und andere Maßnahmen zu gestalten, die diesen Haushalten auch helfen können.

Und zweitens ist es so, dass viele arme Haushalte davon betroffen sind, aber nicht nur. Wir sehen auch, dass viele Haushalte, die in einem mittleren Einkommenssegment sind, sich zur Mittelschicht zählen würden, auch von diesen Aspekten betroffen sind. Nicht von allen, aber von unterschiedlichen. Und wenn die Preise steigen durch einen CO<sub>2</sub>-Preis, dann rutschen diese Gruppen plötzlich in diese Energiearmutsgruppe. Wenn wir uns dann also nur mit Armut beschäftigen, verfehlen wir die wichtigsten Gruppen.

**Hannah Oldenburg:**

Genau. Und vielleicht haben sich das auch schon einige Hörer\*innen und gerade gefragt, aber Energie- und Mobilitätsarmut scheint ein bisschen unterschiedlich zu sein. Du hast es oft betont. Warum sprechen wir trotzdem heute gemeinsam über beide Themen?

**Viktoria Noka:**

Das hat viel damit zu tun, was gerade auf der EU-Ebene passiert. Und zwar hatte ich es schon angesprochen: Es wird einen CO<sub>2</sub>-Preis geben, der sowohl für den Gebäude- und den Verkehrssektor gelten wird. Das heißt, in diesen beiden Bereichen werden die Preise steigen. Haushalte werden zusätzlich belastet. Das wurde auf der EU-Ebene viel diskutiert und es gab den Vorschlag, einen Klimasozialfonds einzurichten, in dem Gelder eingesetzt werden, um Haushalte wieder zu entlasten. Und dabei kam natürlich Energiearmut auf und der Wunsch, diese Haushalte zu definieren, zu sagen: „Wer sind die? Wie sind die betroffen? Und was können wir tun, um die zu entlasten? Aber das Gleiche muss auch im Mobilitätssektor passieren. Und somit werden diese zwei Themen, die zwar sehr unterschiedlich sind, gleichzeitig diskutiert. Und Energiearmut wird schon lange auf EU-Ebene diskutiert, während Mobilitätsarmut sehr neu ist. Und deswegen ist es ganz wichtig, dass wir Mobilitätsarmut immer mitdiskutieren, damit die auch den Status von der Diskussion der Energiearmut erreicht. Denn das ist das genauso wichtig.

## Indikatoren für Energiearmut

**Mandy Schoßig:**

Dann lass uns doch konkret werden. Du hast schon angesprochen, dass man sich genau anguckt: Wie, was, wer und so weiter. Meine erste Frage wäre: Wie findet man denn heraus, wer von Energiearmut betroffen ist.

**Viktoria Noka:**

Ja, wir arbeiten mit Indikatoren. Wir überlegen, mit welchen Daten wir erfassen können, wer von diesen zwei Phänomenen betroffen ist. Wir nehmen die Definition und die Ursachen und versuchen daraus, mit verfügbaren Daten Indikatoren zu basteln. Und das ist gar nicht so einfach, wenn man so vielschichtige Problemfelder hat, dann diese alle aufzugreifen. Und dann gibt es ganz unterschiedliche Ansätze, diese Indikatoren aufzubauen. Und unterschiedliche Gründe, warum man den einen Indikatoren über den anderen wählen würde in einer bestimmten Situation.

**Mandy Schoßig:**

Und welche sind das zum Beispiel?

**Viktorija Noka:**

Bei Energiearmut sind wir schon sehr weit. Und zwar gibt es auf EU-Ebene zum Beispiel vier gängige Indikatoren. Zwei davon befassen sich mit Einkommen und Ausgaben und zwei weitere Indikatoren, die erfassen andere Dimensionen. Zum Beispiel der favorisierte Indikator basiert auf einer EU-Umfrage. Und zwar werden Haushalte gefragt: Können Sie Ihre Wohnung adäquat heizen? Dann antwortet man: ja oder nein. Und wenn der Haushalt diese Frage mit „Nein“ beantwortet, ist er energiearm. Das ist ein Beispiel für einen Indikator, der einfach und gut verständlich ist, sage ich mal. Aber er ist auch subjektiv.

Wir sehen auch, dass Haushalte mit sehr hohem Einkommen sagen: „Nein, ich kann meine Wohnung nicht adäquat heizen“. Da muss man also einen Einkommenscut mit reinbringen. Und es zeigt nur eine bestimmte Dimension. Und der Vorteil von vier Indikatoren und auch die initiale Idee, warum man vier Indikatoren hatte, ist, dass man alle nebeneinander betrachtet, um dann ein Gesamtbild zu bekommen.

**Hannah Oldenburg:**

Das heißt, kurze Rückfrage dazu: Wenn diese Umfrage gemacht wird, dann werden im Grunde bei einem Haushalt direkt alle vier Indikatoren abgefragt oder wird es breit gefächert abgefragt?

**Viktorija Noka:**

Es gibt zwei Indikatoren, die auf dieser Umfrage basieren. Einmal: „Können Sie Ihre Wohnung adäquat heizen?“ Und die zweite Frage ist, ob es Strom-oder Gassperren gab in dem letzten Jahr. Und das ist dann ein zweiter Indikator, wenn die Antwort „Ja“ ist. Und die anderen zwei Indikatoren, die basieren auf einer anderen Datenquelle, die leider etwas älter und nicht so gut ist. Aber wir arbeiten mit dem, was wir haben, und dort werden Einkommen und Ausgaben von Haushalten erfasst. Da wird dann zum Beispiel ein etwas komplexerer Indikator gebaut, den nennen wir M2M. Und da geht es darum: Wie hoch sind meine Ausgaben für Energie im Vergleich zu meinem Einkommen? Und wie steht das in Relation zu der restlichen Bevölkerung? Das bringt viele Komponente zusammen und man muss genau gucken, wie man die kalkuliert. Ist ein bisschen komplexer, gibt uns aber auch ein gutes Bild davon wer relativ hohe Ausgaben hat.

**Mandy Schoßig:**

Ist komplex, das greife ich auf. Sag mal konkret, wer ist denn dann arm? Also nach den verschiedenen Definitionen, die ihr offensichtlich habt.

**Viktorija Noka:**

Also wenn wir uns jetzt diesen ersten Indikator, den ich angesprochen habe, anschauen: „Kann ich adäquat heizen?“. Dann sind es in Deutschland ungefähr 6,5 Prozent aller Haushalte, die "Nein" beantworten. Es gibt ungefähr 40 Millionen Haushalte in Deutschland. In 2022 wären es so 2,6 oder 2,7 Millionen Haushalte, die sagen: „Ich kann meine Wohnung nicht adäquat heizen.“

**Mandy Schoßig:**

Da sind viele.

**Viktorija Noka:**

Ja, auf jeden Fall.

**Mandy Schoßig:**

Und wenn man diese Einkommen versus Ausgaben zugrunde gelegt?

**Viktorija Noka:**

Da ist die Anzahl tatsächlich noch höher. 2020 waren es 16 Prozent der Haushalte. Das sind dann 6,5 Millionen Haushalte.

**Hannah Oldenburg:**

Ja, keine kleine Zahl auf jeden Fall.

**Mandy Schoßig:**

Um das konkreter zu machen. Wenn du sagst, 2,7 oder 2,6 Millionen Haushalte, was sind das für Leute? Also was für Formen von Haushalten. Gib uns mal ein Bild von den Menschen.

**Viktorija Noka:**

Wir kommen zurück zu den Menschen, die hinter den Zahlen stecken. Und zwar sind es schon unterschiedliche Haushalte. Man kann nicht einen Typ Haushalt sagen zum Beispiel: „Das sind jetzt Transferleistungshaushalte.“

**Mandy Schoßig:**

Also Menschen, die Bürgergeld bekommen.

**Viktorija Noka:**

Genau. Sondern sind es hauptsächlich Haushalte, die wenig Einkommen haben, aber auch im mittleren Einkommensegment. Dann sehen wir, da sind auch eher ältere Leute, die davon betroffen sind. Teilweise sehen wir, dass Leute in ländlichen Regionen stärker betroffen sind, aber das ist nicht so ausgeprägt bei Energiearmut. Genauso breit, wie auch die Haushalte sind, die nicht besonders viel Einkommen haben. Genauso breit sind auch die Haushalte, die von Energiearmut betroffen sind. Besonders durch diese strukturellen Faktoren. Was sie alle gemeinsam haben, ist, dass sie in einer Wohnung wohnen, die energieineffizient ist. Das ist wahrscheinlich der Common Factor.

## Indikatoren für Mobilitätsarmut

**Hannah Oldenburg:**

Okay, dann lasst uns doch mal auf die Mobilität schauen. Wie sieht es da aus? Welche Indikatoren gibt es da, mit denen die Armut gemessen werden kann?

**Viktorija Noka:**

Ja, wie gesagt, bei Mobilitätsarmut sind wir noch nicht so weit beziehungsweise gibt es noch nicht so einen breiten Konsens, was die Indikatoren angeht. Wir arbeiten gerade an einem [Projekt für die EU-Kommission](#) zu dem Thema und haben uns Gedanken gemacht, was es denn für potenzielle Indikatoren gibt. Und ich würde anhand dieser vier Aspekte von Mobilitätsarmut ein paar Beispiele geben. Und zwar gibt es einerseits wieder Umfragen, die benutzt werden, um Indikatoren zu entwickeln, oder es gibt geographische Daten. Zum Beispiel bei der Verfügbarkeit. Da gibt es bestimmte Umfragen, da kann man fragen: „Wie weit ist die nächste Bushaltestelle entfernt? Und wenn man dann sagt, mehr als zehn Minuten sind ein Indikator für Mobilitätsarmut. Wenn wir aber

über Erreichbarkeit reden, also: Wie weit ist das nächste Krankenhaus entfernt? Oder: Wie weit fahren sie zur Arbeit? Dann sind das auch Indikatoren, die über eine Umfrage gebaut werden können.

Andererseits sind da geografische Daten auch echt super. Man kann sehen: Wie sieht das Mobilitätsnetzwerk aus? Oder die öffentlichen Verkehrsmittel? Wie gut sind die Straßennetze ausgebaut? Wo sind die nächsten Krankenhäuser? Wie weit fahren Leute im Durchschnitt? Und wenn wir diese Daten hätten, könnte man da ganz spannende Indikatoren bauen. In Großbritannien machen die das zum Beispiel und haben tolle detaillierte Karten. Dann wieder die Frage der Bezahlbarkeit.

Das sind ähnliche Indikatoren wie bei Energiearmut. Da geht es darum: Wird mehr als 6 Prozent des Einkommens für Mobilität ausgegeben? Das wäre ein Indikator für Mobilitätsarmut. Und zuletzt dann die Frage der Angemessenheit, durch Umfragen zu erfragen: Wie sicher fühlen sie sich, wenn Sie den Bus nehmen? Wie gut ist das für mobilitätseingeschränkte Leute zu erreichen? Das sind Indikatoren, die man bauen könnte, wenn man diese Daten hätte.

**Mandy Schoßig:**

Das ist mir aufgefallen. Du sagst: "könnte, vielleicht, hätte". Haben wir schöne Zahlen mit so und so viel Millionen und so und so viel Prozent oder haben wir die nicht?

**Viktorija Noka:**

Leider nicht. Ich hätte ein paar Zahlen, die trotzdem relevant wären für diese Fragestellung. Bis jetzt habe ich eher über öffentliche Verkehrsmittel geredet. Aber man muss sagen, wenn es Mobilitätsarmut geht, ist der Besitz von einem PKW, also von einem Auto, einer der besten Indikatoren dafür, ob eine Person mobil ist oder nicht. Wir wissen, dass die Leute, die kein Auto haben, nicht so viel Teilhabe erfahren können. Das ist einfach so. Wir wissen zum Beispiel, 22 Prozent von Haushalten in Deutschland besitzen kein Auto. Das ist eine relevante Größenordnung. Dann ist die Frage: Warum besitzen die kein Auto? Wir wissen, dass von dieser Gruppe ungefähr ein Drittel sagen, dass es ihnen zu teuer ist.

Wir gehen also dann davon aus, dass wenn es ihnen zu teuer ist, sie eigentlich gerne ein Auto hätten. Das wäre dann zum Beispiel ein Indikator, den man bauen könnte, das heißt auf Englisch „enforced lack of a car“. Wer dazu gezwungen ist, kein Auto zu besitzen, es aber gerne hätte oder bräuchte es, um seinen täglichen Bedarf zu decken.

**Hannah Oldenburg:**

Gut, dann passt an der Stelle ein Mythos ganz gut, den wir dazu wahrscheinlich öfters mal hören, und zwar, dass Mobilitätsarmut eigentlich nur ein Thema ist, was die armen Leute auf dem Land betrifft, die dort auf das Auto angewiesen sind. Du hast es gerade gesagt, ein Drittel, für die ist es zu teuer, 22 Prozent haben kein Auto. Ich würde erst mal denken, hier in Berlin, gibt es auch einige, die kein Auto haben, die aber total fine damit sind. Wie würdest du sagen, stimmt dieser Mythos oder ist das auch ein Thema für Leute in der Stadt?

**Viktorija Noka:**

Also ja und nein. Einerseits stimmt es auf jeden Fall, weil für Leute, die kein Auto besitzen, sind die öffentlichen Verkehrsmittel die Alternative. Und wir wissen, dass 27 Millionen Menschen in Gemeinden wohnen, wo die Haltestellen weniger als einmal die Stunde bedient werden. Das bedeutet, wenn du in einem ländlichen Raum wohnst, wenn du kein Auto besitzt, dann sind deine

Optionen, mobil zu sein, extrem eingeschränkt. Wir wissen aber auch, dass das Phänomen auch in Innenstädten zu finden ist. Die Frage von Bezahlbarkeit hat nichts mit einer räumlichen Komponente zu tun. Das ist auch relevant für Leute, die in der Stadt wohnen. Und wir sehen auch aus anderen Studien, dass es Regionen in Innenstädten gibt, die nicht gut angebunden sind an den öffentlichen Verkehr. Das sind dann Randregionen oder da, wo die U-Bahn- oder S-Bahn-Endstationen sind. Und die Leute da, die teilweise auch in sozial benachteiligt Nachbarschaften wohnen, sind auch von Mobilitätsarmut betroffen, weil sie es sich nicht leisten können, weil die öffentlichen Verkehrsmittel nicht zur Verfügung stehen, weil sie auch länger brauchen, ins Krankenhaus oder zum Job zu kommen und Kulturangebote in Anspruch zu nehmen.

Es stimmt also einerseits, dass man einen besonderen Fokus auf eine ländliche Region und diese Leute legen sollte, aber wir können uns darauf nicht beschränken. Wir können nicht denken, wenn wir E-Mobilität im ländlichen Raum voll fördern, dass wir es dann damit das getan haben.

## Ein vergleichender Blick in die EU

### Mandy Schoßig:

Da lohnt sich wahrscheinlich auch der Blick auf die EU, oder? Dass man Deutschland vergleicht. Wie arm ist denn Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern?

### Viktorija Noka:

Das kommt ganz drauf an, wie man Energie- und Mobilitätsarmut misst. Man muss sagen, bei den Indikatoren, die aus den Umfragen kommen, da schneiden wir gar nicht so schlecht ab. Mit unseren sechs Prozent von Haushalten, die nicht adäquat heizen können, sind wir eher in der unteren Gruppe. Die Zahlen sind deutlich höher in Ländern wie Griechenland, in Zentral- und Osteuropa, aber auch Portugal und Spanien haben relativ hohe Prozentanzahlen. Und andererseits, wenn wir uns diesen Ausgaben- und Einkommensindikator anschauen, mit unseren 16 Prozent, sind wir ziemlich weit oben, ehrlich gesagt.

Das sind meistens Länder, in denen viel auf den Sozialstaat gesetzt wird, darauf dass Haushalte bei ihrem Einkommen unterstützt werden, durch Bürgergeld oder andere Transferleistungen wie Wohngeld zum Beispiel – ist auch in Dänemark und Schweden der Fall. Was aber nicht die Relation von geringen Ausgaben, aber hohem Anteil von dem, was Haushalte zur Verfügung haben, ausgleicht, weil das ein relativer Indikator ist.

## Maßnahmen gegen Energiearmut

### Mandy Schoßig:

Gut, du bist jetzt direkt bei den Maßnahmen gelandet. Da wollen wir natürlich auch hin, wir wollen auch gucken: Was wir können wir tun, um Armut zu verhindern? Direkt mal als Einstiegsfrage an dich. Schauen wir als erstes wieder auf die Energiearmut.

### Viktorija Noka:

Die Linie in Deutschland war immer: Die Haushalte, die davon betroffen sind, haben ein geringeres Einkommen. Wir haben unsere Sozialleistungen, die unterstützen die Haushalte. Wir übernehmen auch Kosten fürs Heizen für die Bürgergeldhaushalte. Aber damit befassen wir uns nur mit einer von diesen drei Dimensionen und wir haben diesen Armutsansatz und keinen ganzheitlichen Ansatz.

Das bedeutet auch, dass es eine kurzfristige Lösung ist. Es bedeutet kontinuierliche Kosten für den Staat. Und eigentlich wollen wir diese Haushalte langfristig entlasten und resilienter machen.

Wir wollen auch, dass sie teilhaben an dem Wandel, den wir in dem Bereich durchgehen. Und dazu kommt, dass viele Haushalte die energiearm sind, die wenig Geld haben, nicht unbedingt Transferleistungen in Anspruch nehmen. Nicht alle, die berechtigt werden, zum Beispiel Wohngeld insbesondere zu bekommen, nutzen diese Maßnahme. Und somit sind wir an einem Punkt, wo wir noch einen Schritt weitergehen müssten.

**Mandy Schoßig:**

Und was wäre der Schritt? Was wäre dieser ganzheitliche Ansatz?

**Viktorija Noka:**

Am besten, wenn ich mir etwas erträumen könnte, wäre ein Investitionsprogramm, das einkommensschwache Haushalte dabei unterstützt, Energieeffizienzmaßnahmen durchzuführen. Das ist aber nicht so einfach, wäre das einfach, dann hätten wir das schon. Was da besonders wichtig ist: Wir müssten Heizungstausch vornehmen, Gebäudehülle sanieren und besser dämmen, Fenster austauschen und diese ganzen Haushalte, so gut es geht, finanziell unterstützen. Wenn du dir jeden Monat überlegen musst: „Wofür gebe ich Geld aus? Kann ich es mir überhaupt leisten, zu heizen oder nicht? Dann brauchen sie nicht nur ein bisschen finanzielle Unterstützung, sondern viel.

**Hannah Oldenburg:**

Jetzt hast du schon die finanziellen Leistungen angesprochen. Du hast angesprochen, dass Energieeffizienz der Faktor ist, den man hier anpacken müsste. Kannst du noch mal kurz, einen Schritt zurückzugehen und sagen, was gerade der Status Quo an Maßnahmen für mehr Energieeffizienz, aber auch an Transferleistungen, sozialen Leistungen ist?

**Viktorija Noka:**

Wenn es um Energieeffizienz geht, dann sind das einerseits strukturelle Maßnahmen, aber andererseits wissen wir auch alle, wir könnten auch weniger Energie verbrauchen. Es geht auch um Änderungen im Verhalten. Und da haben wir ein ganz tolles Projekt, den Stromspar-Check, wo ehemalige Transferleistungsbeziehende in Haushalte kommen von Leuten, die Bürgergeld bekommen und dann vor Ort sagen: „So müsst ihr heizen, das könnt ihr mit eurem Lüftungsverhalten verändern“. Die können dir neue Steckdosen anbringen und reden mit dem Haushalt und mit den Menschen, die das betrifft. One-on-one: Was sind eure Probleme? Wie verhaltet ihr euch im Moment? Wie können wir euch helfen? Wie könnt ihr euch selbst helfen da besser darauf zu achten, wie Strom und auch Wärme verbraucht wird?

Aber wir wissen auch aus den Daten, dass dieser Mythos des Bürgergeldempfängers, der besonders viel heizt und das Fenster aufmacht und nicht darauf achtet, gar nicht stimmt. Wir sehen keine ungewöhnlich hohen Verbräuche bei diesen Gruppen. Das heißt, wir wissen, dass das Gegenteil wahr ist, dass diese Gruppen schon sehr darauf achten, wie sie sich verhalten, wie viel Geld sie dafür ausgeben und versuchen, das in Schacht zu halten. Es geht eher darum, die strukturellen Maßnahmen anzugehen, besonders für diese vulnerablen Gruppen.

**Mandy Schoßig:**

Das heißt, es gibt zum einen diese ganzen Zahlungen, also Wohngeld, Bürgergeld et cetera. Und die Beratungen, was das energieeffiziente Verhalten angeht. Die strukturellen Sachen sind mir noch

ein bisschen unklar. Was wären da Maßnahmen gegen Energiearmut? Was schwebt euch da konkret vor?

**Viktoria Noka:**

Also zum Beispiel: Wurde ein Förderprogramm erweitert, indem Hauseigentümer\*innen, wenn sie ein Haus besitzen und die Gasheizung austauschen möchten für eine Wärmepumpe aber nicht das Geld dafür haben, dann kriegen sie Fördergelder vom Staat Geld, das zu machen. Und wenn du besonders wenig Geld hast, kriegst du mehr Geld vom Staat. Das ist ein klassisches Förderprogramm. Das ist super, dass wir das haben für diese Gruppe von Leuten, die Hausbesitzer\*innen sind, aber das ist nur eine ganz kleine Gruppe. Die meisten Leute, die ein Haus besitzen, die sind nicht energiearm. Es gibt eine Gruppe, aber die ist nicht wirklich der Kern des Problems.

Die meisten energiearmen Haushalte in Deutschland sind Mietende. Und für die aktiv etwas zu machen, einen Heizungstausch zu machen, die Gebäudehülle zu sanieren, das hat überhaupt nichts mit den Mietenden, sondern mit den Eigentümer\*innen von diesen Gebäuden zu tun.

Und da kommt dann das große Problem, dass wir nicht unbedingt die großen Unternehmen unterstützen wollen mit Fördergeldern, um diese Energieeffizienzmaßnahmen durchzuführen, um dann gegebenenfalls die Mieten zu erhöhen. Wir haben das klassische Mieter-Vermieter-Dilemma in Deutschland. Wo es sehr schwierig ist, zu identifizieren, wer die energiearmen oder bedürftigen Mietenden sind und wer an diese Gruppe vermietet. Und ob es eine Gruppe an nicht so wohlhabenden Eigentümer\*innen gibt, die es sich nicht leisten können, ein ganzes Gebäude zu sanieren.

**Hannah Oldenburg:**

Das heißt, gibt es eine Lösung? Wie erreichen wir die betroffenen Haushalte?

**Viktoria Noka:**

Also im Idealfall haben wir ein Investitionsprogramm, wo Gebäude, in denen energiearme Haushalte wohnen, besonders gefördert werden. Im Idealfall wissen wir, wo diese Leute wohnen, und könnten dann dort besondere Fördergelder einsetzen. Das wäre dann egal, wem das Gebäude gehört. Wichtig ist dabei eine Mietpreisbindung, dass nicht willkürlich danach die Mieten rausgeekelt werden, um dann die Preise zu erhöhen. Und das zweite ist, dass wir ein Förderprogramm hätten für diese einkommensschwächeren Hauseigentümer\*innen, die vermieten, dass diese Gruppe auch genug Geld vom Staat bekommt, um diese großen Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

**Mandy Schoßig:**

Wenn ich dir so zuhöre, dann sind das schon ganz schön komplexe kleine Gruppen, die man zum einen analysieren muss und sich zum anderen Maßnahmen ausdenken muss. Und du hast eben auch schon gesagt, wenn es so einfach wäre, dann würden wir es vielleicht schon machen. Was steht dem im Weg? Was haben wir für Hürden noch? Außer, dass es total kompliziert ist.

**Viktoria Noka:**

Hauptsächlich liegt es daran, dass wir nicht genau wissen, wo energiearme Haushalte wohnen und dass wir nicht genau wissen, welchen Energiestandard die Gebäude haben. In anderen Ländern, zum Beispiel in Frankreich oder in Irland, gibt es ein zentrales Register für jedes Gebäude im Land, wo der Energieeffizienzausweis hinterlegt wird. Das heißt, die wissen räumlich, wo die Problemregionen sind. Und so könnte man dann viel gezielter sagen: Da fangen wir jetzt an.

Einerseits wissen wir es ein bisschen. Alle Leute, die irgendwie in einem Amt oder in einer Gemeinde arbeiten, die wissen, wo diese Regionen sind, aber es ist nicht systematisch erfasst. Das heißt, wir wissen nicht, wie groß das Problem ist. Dann ist es schwer zu sagen, wie groß der Fördertopf sein muss.

## Von europäischen Ländern lernen

### Hannah Oldenburg:

Noch die Nachfrage – du hast es gerade schon angesprochen – das Gebäuderegister ist ein Punkt, wo wir von anderen europäischen Ländern lernen könnten. Gibt es da sonst noch andere Dinge, wo es sich lohnt, über unsere Grenzen hinweg zu schauen und sich was abzugucken?

### Viktorija Noka:

Ja, auf jeden Fall. Das ist der Lieblingsteil meiner Arbeit, wenn man mal gucken kann, was die anderen so machen. Und ich habe Irland schon erwähnt, das ist ein wirklich tolles Beispiel, weil die tolle Förderprogramme haben. Die haben drei unterschiedliche. Eins ist für Einzelmaßnahmen, wenn man die Heizung oder die Fenster tauschen möchte. Und das können Hauseigentümer\*innen Anspruch nehmen. Dann gibt es ein Programm, das ist nur für energiearme Haushalte. Du musst also einen Einkommensnachweis erbringen und dann kriegst du eine komplette energetische Sanierung finanziert. Du brauchst keine eigenen Kosten, du musst nichts vorschießen, du musst keinen eigenen Anteil zahlen. Wenn du wirklich energiearm bist, kümmert sich der Staat. Und das finde ich toll, weil es genau so etwas braucht, wo eine 100 Prozent Finanzierung gibt.

In Frankreich gibt es ein ähnliches Programm, wo je nach Einkommen und Größe des Haushalts eine bestimmte Grenze gesetzt wird und bis dahin kriegst du dann X Prozent von bestimmten Maßnahmen finanziert. Das ist gestaffelt. Je weniger Geld du hast, desto mehr bekommst du, weil du es brauchst. Und das Tolle an diesen zwei Programmen ist, dass du jemanden hast, der dich von Anfang an begleitet. Die kommen in deine Wohnung, in dein Haus, die gucken sich an: Was ist denn der Stand? Dann machen sie erst mal einen neuen aktuellen Energieeffizienzausweis. Dann wird geguckt: Was muss unbedingt gemacht werden? Wer macht? Wie viel kostet das?

Diese Haushalte, die meistens sowieso schon überfordert sind – wir haben darüber gesprochen: Wer sind die? Was steht dahinter? Das sind Leute, die eine Vielzahl von Problemen jeden Tag angehen, die unterschiedlich finanziellen Druck verspüren und die haben auch nicht die Zeit, sich mit all dem Komplexen auseinanderzusetzen. Überhaupt zu verstehen: Welche Fördergelder kriege ich denn? Wo kriege ich die her? Und wenn du jemanden hast, der dich von Anfang an bis zum Ende betreut, ist das eine unglaubliche Hilfe, damit so was gut funktioniert.

## Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut

### Mandy Schoßig:

Ja, kann ich mir total gut vorstellen. Ich wäre ehrlich gesagt auch schon überfordert, aber wenn man dann noch ein paar andere Probleme hat, dann will man sich damit nicht unbedingt befassen. Dann gucken wir auf unsere zweite Seite der Medaille, die Mobilität. Wie sieht es hier aus? Was gibt es da für Ideen gegen Mobilitätsarmut?

### Viktorija Noka:

Da passiert eigentlich schon einiges, auch wenn wir diese Maßnahmen, die es gibt, nicht unbedingt verstehen als Maßnahmen, die gegen Mobilitätsarmut ankämpfen. Aber sie funktionieren trotzdem.

**Mandy Schoßig:**

Okay, legen wir los.

**Viktorija Noka:**

Also einmal gibt es die zielgerichtete Förderung für klimafreundliche Verkehrsmittel, also das klassische E-Auto, bei der Anschaffung gibt es Kaufprämien für E-Mobilität. Solche Sachen können toll sein, besonders wenn sie sozial gestaffelt sind. Also selbst wenn du eine Prämie hast, wenn du dir sowieso kein Auto leisten kannst, dann ist die Prämie auch nicht hilfreich. Das heißt, sobald es sozial differenziert ist, ist das total super.

Es gibt auch einen interessanten Ansatz, ein neues Programm aus Frankreich, das heißt Social-Leasing. Es gibt ein staatlich subventioniertes Leasing-Programm für E-Autos und die Haushalte, die mobilitätsarm sind, die ein geringes Einkommen haben, die kriegen besonders günstige Angebote für dieses Leasing und können sich dann ein Auto leisten. Wir wollen nicht, dass alle ein Auto fahren, aber wie ich schon gesagt habe, dass Haushalte ein Auto zur Verfügung haben, ist wichtig für deren Mobilität, für deren Teilhabe: Das ist also ein wichtiger erster Schritt und ein ganz interessantes Programm.

Dann gibt es klassische Sozialtarife, dass bestimmte Gruppen vergünstigt oder sogar kostenfrei die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen können. Auch Sachen wie das 49-Euro-Ticket oder das 9-Euro-Ticket sind super für diese Gruppen. Aber natürlich finden wir die Maßnahmen, die zielgerichtet sind, besser. Wenn Studierende, ältere Personen, Leute, die auf dem Land wohnen, Leute, die Bürgergeld beziehen, bestimmte Tarife bekommen und das nicht flächendeckend für alle gemacht wird. Aber meistens sind es die großen infrastrukturellen Maßnahmen, die einen Unterschied machen. Und da finde ich ganz interessant, wenn man sich Mobilitätsgarantien für ländliche Regionen, dass man eine garantierte Mindestanzahl von Fahrten mit Bus und Bahn in ganz Deutschland hätte. Das würde schon einen riesigen Unterschied machen, ist aber ein riesiges Unterfangen. Das bedeutet mehr Infrastruktur, mehr Geld. Man müsste erst mal überlegen: Wie macht man das denn überhaupt? Wäre aber ein interessanter Ansatz.

**Hannah Oldenburg:**

Wird da schon drüber nachgedacht bei unserem Minister?

**Viktorija Noka:**

Unklar.

**Hannah Oldenburg:**

Dann machen wir auch hier den Blick konkret auf die EU und auf den Vergleich, weil wir das auch gerade schon hatten und lernen konnten von anderen Ländern. Wo steht Deutschland hier im Vergleich, wenn wir uns die Maßnahmen gegen Mobilitätsarmut anschauen?

**Viktorija Noka:**

Wenn wir uns anschauen, was in anderen EU-Ländern so passiert, dann sieht es einerseits ähnlich aus. Es gibt kein Land, das wirklich hervorsteht, dabei viel gegen Mobilitätsarmut zu machen. In Großbritannien ist das ein total wichtiges Thema. Das geht jetzt ein bisschen über die EU hinaus, der klassische Blick. Aber wir sehen, zum Beispiel in Zentral- und Osteuropa, zum Beispiel gibt es

in Polen und Rumänien, viele gute sozial ausgerichtete Ticketsysteme. Das ist da extrem wichtig, dass es in den Innenstädten Sozialtickets gibt. Das ist viel verbreiteter. Und dann sehen wir dieses Social Leasing in Frankreich. Aber auch in Portugal und in Spanien, gibt es Beispiele davon, wie es kleine Bus-Transfers in ländlichen Regionen gibt und Carsharing-Angebote in ländlichen Regionen gibt.

Mein Gefühl ist, dass überall ein bisschen was Ähnliches passiert. Es geht um E-Mobilität, es geht um die sozialen Tickets und es geht um die Verfügbarkeit von dem Anschluss an bestimmte wichtige Regionen. Und das hat ganz viel damit zu tun, was in ländlichen Regionen wichtig ist und das ist fast überall ähnlich.

**Hannah Oldenburg:**

Das heißt, im besten Fall schauen alle Länder ein bisschen hier und da und schauen sich das Beste voneinander ab und entwickeln sich dann alle in eine gute Richtung. Läuft das so?

**Viktorija Noka:**

Ja, die Frage ist tatsächlich: Wo ist das Geld da und wo ist der politische Wille da? In Frankreich zum Beispiel wird auch Mobilitätsarmut schon mehr diskutiert als in Deutschland. Und ich könnte mir vorstellen, dass das damit zusammenhängt, dass es dieses Social Leasing-Programm dort gibt. Je mehr wir uns der Problematik bewusst sind, desto eher sind wir bereit, auch effektive Maßnahmen aufzusetzen. Und dieser politische Wille, der kann ganz unterschiedlich ausfallen in den EU-Ländern. Wo wir da in Deutschland stehen werden in zehn oder 15 Jahren, wissen wir einfach nicht.

**Status Quo: Was wird schon gemacht?**

**Mandy Schoßig:**

Okay, dann gucken wir uns den politischen Willen ein bisschen genauer an. Eine Frage: Steht das Thema denn aktuell auf der politischen Agenda? Also Deutschland, EU hast du ja schon beides angesprochen. Also was wird getan?

**Viktorija Noka:**

In Deutschland ist es so, dass Energiearmut mehr auf der Agenda steht und Mobilitätsarmut gerade ein Buzzword ist und auch aktiver betrachtet wird. Das hat aber, wie schon gesagt, viel damit zu tun, was auf EU-Ebene passiert und was da auf uns zukommt. Also dieser CO<sub>2</sub>-Preis und der Emissionshandel, die jetzt 2027 eingeführt werden, werden uns stark beeinflussen und wir können uns vor dieser Problematik nicht mehr verstecken.

Es wird den Klimasozialfonds geben, in dem Gelder verteilt werden, um diese negativen Auswirkungen wieder auszubalancieren. In Deutschland kriegen wir da, glaube ich, 5,3 Milliarden Euro, 2027 bis 2032. Das ist bei weitem nicht genug, um diese ganzen Maßnahmen anzugehen, die wir brauchen, aber es ist ein Anfang. Und Teil der Bedingungen, dass wir dieses Geld kriegen, ist, dass wir einen Klimasozialplan erstellen und der muss auch nächsten Sommer schon der EU vorgelegt werden.

Und darin müssen wir Definitionen für Energie- und Mobilitätsarmut haben. Wir brauchen Indikatoren von diesen zwei Phänomenen. Wir müssen erfassen, wer potenziell vulnerable ist, also noch nicht energie- und mobilitätsarm, aber potenziell da reinfallen kann, wenn der CO<sub>2</sub>-Preis kommt. Und wir müssen Maßnahmen vorschlagen, sowohl neue als auch bestehende Maßnahmen, die durch den Klimasozialfonds finanziert werden.

**Mandy Schoßig:**

Bis wann müssen wir das machen?

**Viktorija Noka:**

Nächsten Sommer.

**Mandy Schoßig:**

Und? Sind wir auf dem Weg?

**Viktorija Noka:**

Es ist angekommen, dass wir das brauchen. Wir haben viel zu Definitionen und zu Indikatoren schon erforscht, besonders bei Energiearmut. Ich denke, wenn dieser politische Wille da ist, dann wird uns nichts anderes üblich bleiben, als das zu machen. Aber diese Maßnahmen zu entwickeln, die zielgerichtet sein müssen. Sie müssen diese Gruppen adressieren. Das wird extrem schwierig, weil wir in kürzester Zeit überlegen müssen, was geht und effektiv ist und was man mit dem Geld, was wir da bekommen, machen können und was für zusätzliche Gelder können wir einsetzen, um diese Auswirkungen auszubalancieren.

**Hannah Oldenburg:**

Gut, und wie sieht es in anderen Ländern der EU aus? Auch die werden den Emissionshandel haben.

**Viktorija Noka:**

Ja, wir sind dabei, ein Projekt abzuschließen, wo wir uns das in anderen EU-Ländern angeschaut haben. Da sind die Länder, die sich schon mit diesen Thematiken auseinandergesetzt haben, ein Stück weiter. Frankreich, Italien, Griechenland zum Beispiel, die haben schon eine Definition und schon Indikatoren, die sie über viele Jahre monitoren. Das heißt, da sind sie ein Stück weiter.

Aber die Entwicklung der Maßnahmen, die bestimmte Bedingungen erfüllen müssen, das ist auch für andere Länder nicht so einfach. In Irland ist der Plan die bestehenden Maßnahmen, die schon super funktionieren, damit noch weiter auszubauen. Das heißt, alle die, die schon gute bestehende Maßnahmen haben, können noch mehr Geld reinstecken und das ist gut. Und andere Länder wie Deutschland müssen erst mal überlegen, was sie machen.

## Politische Handlungsempfehlungen

**Mandy Schoßig:**

Genau, überlegen und diskutieren, oder? Die Maßnahmenideen sind politisch verhandelbar. Wie würdest du die politische Situation in Deutschland einschätzen?

**Viktorija Noka:**

Ich denke, was daran schwierig ist, dass es über zwei Sektoren hinweg passieren muss und dass viele Ministerien daran einen Anteil haben. Es ist nicht nur ein Umweltthema und es ist auch nicht nur ein Sozialpolitik Thema. Sondern die Schwierigkeit besteht darin, alle Leute an einen Tisch zu bekommen. Und je mehr Leute an dem Tisch sitzen, desto schwieriger können die Diskussionen werden. Andererseits hat man viele unterschiedliche Ideen und das kann positive Effekte haben. Aber

es bedeutet, dass unterschiedliche Leute, unterschiedliche Interessensgruppen aufeinandertreffen und das ausdiskutieren müssen. Wir sind aber gezwungen, bis zum nächsten Sommer etwas zu überlegen. Ich könnte mir schon vorstellen, dass es ein gutes Förderprogramm geben wird im Gebäudebereich und im Mobilitätsbereich wahrscheinlich Angebote für E-Mobilität.

**Hannah Oldenburg:**

Das heißt, Viktoria, wenn du jetzt Bundeskanzlerin wärst – unsere Lieblingsfrage zum Schluss kommt auch an dich –, du würdest dir dann die richtigen Leute an den Tisch holen und mit denen das Ganze ausdiskutieren? Oder was wäre dein erstes To-Do, was du tun würdest als Bundeskanzlerin, damit in Energie- und Mobilitätsarmut am besten beseitigt wird?

**Viktoria Noka:**

Ja, das trifft es schon ganz gut, alle an einen Tisch bringen. Ich glaube, ich würde mir da etwas aus Irland und Spanien abgucken. Und zwar hätte ich gerne einen Energiearmuts-Action-Plan und einen Mobilitätsarmuts-Action-Plan. Und zwar soll darin genau drinstehen: Was haben wir schon? Was wissen wir schon? Und was wissen wir noch nicht? Und was brauchen wir noch? Ich würde gerne eine Kommission einrichten, die jedes Jahr diesen Bericht neu befüllt und sich anguckt: Wo stehen wir? Damit wären dann die Themen ganz klar auf der politischen Agenda. Das ist, das Erste Super-Wichtige.

Und das zweite, was ich dabei wichtig finde, ist, dass wir das regelmäßig monitoren. Ich würde ein Observatory einführen, in dem wir diese Indikatoren, die wir jetzt diskutiert haben, von denen es auch viele unterschiedliche gibt, an einer Stelle sammeln, damit alle interessierten Leute das sich anschauen können, damit sie verstehen: Worum geht es denn, warum ist das wichtig, wie groß ist denn dieses Problem. Und dann wären wir ein Stück weiter, auf einer ähnlichen Ebene wie viele andere Länder in der EU und könnten dann, nach meiner Amtszeit von einem Tag, in die Maßnahmendiskussion gehen. Daran muss ich mich nicht unbedingt auf dieser politischen Ebene beteiligen.

**Mandy Schoßig:**

Wir würden dir aber auch zwei Tage geben. Dann könntest du die Maßnahmen zumindest noch skizzieren. Vielen Dank. Das klingt doch schon mal nach einem ganz guten Programm. Wir fragen auch immer unsere Gäste und Gästinnen, ob sie noch ein paar Tipps haben für unsere Hörer\*innen, wo sie noch mal was lesen können oder ob es einen spannenden Film, Studie, Podcast gibt. Hast du da für uns einen Tipp?

**Viktoria Noka:**

Ich kann auf jeden Fall empfehlen, sich auf der [Stromspar-Check-Seite](#) umzuschauen. Die ist sehr gut aufbereitet, hat viele Informationen, nicht nur über das Programm, sondern auch darüber, was man selbst tun kann, um Energie einzusparen. Das ist das eine Spannende. Und genau das zweite, was vielleicht nicht so super spannend ist für alle, aber ich würde die [Energy-Poverty-Advisory-Hub](#) Webseite empfehlen. Das Programm der EU, um Energiearmut anzugehen und die haben sehr schön aufbereitete Informationsmaterialien, wie man sich als Einzelperson oder als Gemeinde engagieren kann. Das Ziel dieses Hubs ist es, Leute direkt und Gemeinden direkt anzusprechen. Das sind beides sehr gute Infomaterialien.

**Hannah Oldenburg:**

Gut, dann packen wir diese Links auf jeden Fall mit in die Show Notes, dann könnt ihr euch das alles noch mal genauer anschauen. Ja, dann würde ich sagen, vielen Dank, Victoria, für diesen großen detailreichen Überblick.

## Abschied und Schluss

### **Mandy Schoßig:**

Ja, vielen Dank. Ich habe auf jeden Fall ganz viel gelernt. Nicht nur Zahlen, sondern auch Ideen. Ja, war sehr spannend. Vielen Dank.

### **Viktoria Noka:**

Ja, vielen Dank an euch.

### **Mandy Schoßig:**

Genau, und in der nächsten Folge haben wir ein ganz anderes Thema auf dem Tisch. Es geht um die künstliche Intelligenz. Wir alle kennen ChatGPT, aber KI gibt es auch vielen anderen Feldern. Zum Beispiel denken wir an die Chatbots beim Bestellen auf Onlineshopping-Plattformen, aber viele andere Einsatzgebiete noch. KI war auch Ende Mai der Republica ein großes Thema. Kann ich wirklich sehr empfehlen, noch mal ein paar Panels nachträglich anzuschauen oder reinzuhören. Für uns hier bei „Wenden, bitte!“ Ist es auch ein Grund, da genauer hinzuschauen und so Fragen zu beantworten: Wie gehen KI und Klimaschutz zusammen? Wie ist der Klimafußabdruck dieser großen Rechenmaschinen, die KI benötigt? Kann KI überhaupt zum Klimaschutz beitragen oder wo ist es eher kontraproduktiv?

Und wir forschen da auch aktuell in einem Spendenprojekt zu einer ganz spannenden Frage, nämlich ob ChatGPT und Co. faktentreu über nachhaltige Themenauskunft geben oder ob man hier lieber noch mal doppelt und dreifach die vermeintlichen Fakten checken sollte. Auch darüber sprechen wir das nächste Mal. Ja, und damit sind wir am Ende.

### **Hannah Oldenburg:**

Genau und wie immer könnt ihr natürlich Fragen zu diesem spannenden Thema gerne auch vorab an uns schicken an [podcast@oeko.de](mailto:podcast@oeko.de). Hier könnt ihr uns auch mit Themenvorschlägen oder Anliegen jeder weiteren Art immer erreichen oder natürlich auch über Social-Media-Kanäle, ganz egal, ob ihr da auf X, Mastodon, Bluesky, Instagram, was auch immer, vorbeischaun wollt. Wir sind da überall zu finden. An dieser Stelle auch noch mal der Hinweis, dass wir über diese Social-Media-Kanäle auch immer vorab diese Fragen und die Themen der nächsten Folgen vorstellen und eure Fragen einsammeln. Also gerne folgt uns da und schaut mal rein, damit ihr das nicht verpasst.

### **Mandy Schoßig:**

Und wie sagt Nadine immer so schön am Schluss: „Lasst uns ein paar Sternchen da.“

### **Hannah Oldenburg:**

Genau, über ein paar Sternchen oder eine Bewertung freuen wir uns natürlich sehr.

### **Mandy Schoßig:**

Genau. Und dann sage ich: Bis zum nächsten Mal.

**Hannah Oldenburg:**

Macht's gut. Ciao.