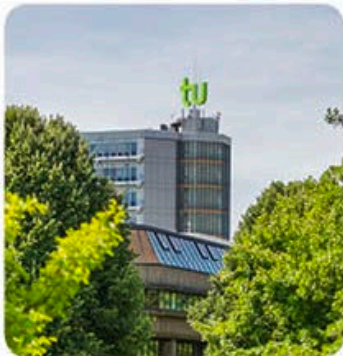


# Mobilität, Ungleichheiten und Verkehrswende

Dr. Giulio Mattioli

Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, Fakultät Raumplanung, Technische Universität Dortmund



# Meine These (in aller Kürze)

- Es gibt **verschiedene Arten von Ungleichheiten**, die in Zusammenhang mit Mobilität und Verkehr stehen
- Wir leben in einer 'autoabhängigen' Gesellschaft, in der die **meisten dieser Ungleichheiten** (auf die eine oder andere Weise) **mit dem Auto zu tun haben**
- Die Auswirkungen von notwendigen Maßnahmen für eine Verkehrswende auf diese Ungleichheiten sind vielfältig und widersprüchlich...
- ...aber in der öffentlichen und politischen Debatte **werden einige dieser Ungleichheiten hervorgehoben, während andere übersehen** werden...
- ...oft von Akteuren, die an der Erhaltung des (auto-abhängigen) Status quo interessiert sind
- Dies **führt tendenziell zu Ungerechtigkeit**

# 4 Dimensionen der “Transport Poverty”

1. **‘Mobility poverty’** = Unzureichender Zugang zu Verkehrsmitteln (z.B. Pkw, ÖPNV)
2. **‘Transport affordability’** = Unfähigkeit, die Kosten für die Mobilität zu tragen
3. **‘Accessibility poverty’** = Schwierigkeiten beim Erreichen wichtiger Aktivitäten und Dienstleistungen
4. **‘Exposure to transport externalities’** = Belastung durch die negativen Auswirkungen des Verkehrssystems (z.B. Schadstoffe, Lärm)

(auf Basis von Lucas et al. 2016; Mattioli, 2021)

# 1. 'Mobility Poverty' – unzureichender Zugang zu Verkehrsmitteln

- **20% der deutschen Haushalte haben keinen Zugang zu einem Auto**, 37%-53% in die untersten Einkommensgruppen, viele davon weil sie das nicht leisten können
- Das **Auto bietet einen besseren Zugang zu Beschäftigungsmöglichkeiten** als andere Verkehrsmittel – was sich negativ auf die Beschäftigungschancen von Menschen ohne Auto auswirkt (Bastiaanssen et al., 2020)
- **Der fehlende Zugang zu Autos schränkt die Teilnahme an sozialen Aktivitäten** und den Kontakt zu Verwandten ein (Morris et al., 2020; Rubin & Bertolini, 2016)
- Jedoch: **räumlich sehr unterschiedlich**. In dünner besiedelten Gebieten (Mattioli, 2013): 1) Anteil der Haushalte ohne Auto sinkt; 2) Größere Kluft zwischen Haushalten mit / ohne Auto in Bezug auf Mobilität; 3) Größere Kluft zwischen Haushalten mit / ohne Auto in Bezug auf Erreichbarkeit

## 2. 'Transport Affordability' – Autos

- In autoabhängigen Gebieten **stehen Haushalte mit niedrigem Einkommen unter dem Druck, ein Auto besitzen und nutzen zu müssen – obwohl es viel kostet**
- Sie müssen **abwägen, ob sie weniger fahren oder ihre Ausgaben in anderen Bereichen reduzieren**
- **“Zwangsmotorisierte”** in Deutschland (Mattioli, 2017):
  - 5% der deutschen Haushalte (10% im untersten Einkommensquintil)
  - 7% in ländlichen Gebieten vs. nur 3% in städtischen Gebieten
  - weisen ein hohes Maß an sozialer Ausgrenzung, materieller Deprivation, wirtschaftlicher Belastung, Verschuldung und ‚Energiearmut‘ auf
  - nicht die ‘typischen Armen’ – z.B. viele sind ‘working poor’
- Sie haben **Schwierigkeiten, mit steigenden Kraftstoffpreisen umzugehen – geringere Preiselastizität der Nachfrage** (Mattioli et al., 2018)

## 2. 'Transport Affordability' – ÖPNV

- **Mögliche Gründe dafür**, dass Menschen mit geringem Einkommen in Deutschland den ÖPNV unbezahlbar finden:
  - Die Fahrpreise für den ÖPNV sind seit den 1990er Jahren schneller gestiegen als die anderer Güter (Frey et al., 2020)
  - Das Entstehen von neuen Verkehrsverbänden hat die Fahrpreise in die Höhe getrieben (1990-2015): +15% Hamburg, +46% München, +33% Rhein-Ruhr (inflationsbereinigt) (Buehler et al., 2019)
  - Probleme mit Sozialtickets (Daubitz, 2014; 2017):
    - oft teurer als die Summe für Mobilität in Hartz-IV
    - “working poor” sind nicht anspruchsberechtigt
  - Manche verzichten auf das Sozialticket und nutzen (teurere) Einzelfahrscheine, gehen zu Fuß oder nutzen das Fahrrad, verzichten ganz auf Fahrten oder sparen an anderen Notwendigkeiten (Daubitz, 2014; 2017)

# 3. Mobilität und Zeitarmut

- Wenn Menschen **so lange unterwegs sind, dass sie dadurch andere wichtige Aktivitäten vernachlässigen**
- In der Regel wegen **(langen) Wegen zur Arbeit mit motorisierten Verkehrsmitteln**
- **Zahlreiche negative Auswirkungen:** weniger Zeit für wertvolle Aktivitäten, weniger Hilfe von Freunden und Familie, höheres Trennungsrisiko, weniger Kinder, Gesundheitsprobleme
- Es betrifft überwiegend **Gruppen, die in anderer Hinsicht nicht als “sozial ausgegrenzt” gelten:** Männer, Vollzeitbeschäftigte, Singles / ohne Kinder, mit höherem Einkommen und Bildungsniveau (**“work rich but time poor”**)
- Können auch betroffen sein: Beschäftigte ohne Auto, die in großen Ballungsräumen mit den ÖPNV zur Arbeit fahren (Mattioli, 2014)

# 4. Belastung durch (verkehrsbedingte) Luftschadstoffe

- Sowohl die positiven als auch die **negativen Auswirkungen von Mobilität und Verkehr sind ungleichmäßig verteilt**
- Dies sind **nicht nur Umweltprobleme / Probleme der öffentlichen Gesundheit, sondern auch soziale Probleme** (auch wenn diese in der Regel nicht als solche gesehen werden)
- Umweltbundesamt: **“Menschen mit niedrigen Einkommen sind tendenziell stärker von verkehrsbedingten Luftschadstoffen und Lärm betroffen als sozial besser Gestellte“** (Frey et al., 2020)
- **Am stärksten belastet sind oft Personen ohne Auto und einkommensschwache, städtische Haushalte, die:**
  - in der Nähe von stark befahrenen Straßen wohnen (wo Wohnraum bezahlbar ist)
  - am wenigsten zu dem Problem beitragen
  - auch in anderen Dimensionen der ‚Mobilitätsarmut‘ benachteiligt sind



- Wie würde sich die **Einführung einer City-Maut auf Haushalte mit geringem Einkommen auswirken?**
  1. Einige einkommensschwache Menschen sind auf das Auto angewiesen, um zur Arbeit zu kommen, und geben bereits (zu) viel für das Autofahren aus; sie werden noch mehr ausgeben müssen (‚**transport affordability**‘)
  2. ...gleichzeitig haben viele Menschen mit geringem Einkommen überhaupt kein Auto, so dass sie nicht betroffen sind - und vielleicht sogar von einer Umverteilung der Einnahmen profitieren können (‚**mobility poverty**‘)
  3. ...es ist gewünscht, dass einige vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, aber das kann die Dauer des Arbeitsweges verlängern (‚**time poverty**‘)
  4. Einkommensschwache Gruppen sind am stärksten von Luftschadstoffen betroffen und würden am meisten von der Verbesserung der Luftqualität profitieren (‚**exposure to externalities**‘)

# Fazit: Auf dem Weg zu einer besseren Debatte?

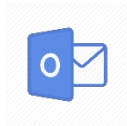
## DIE DERZEITIGE DEBATTE

- *Selektiv*: einige Ungleichheitsdimensionen werden bevorzugt
- "ökologische" vs. "soziale" Fragen
- „Wer sind die "Gewinner und Verlierer" von verkehrspolitischen Maßnahmen?“

## EINE BESSERE DEBATTE

- *Ganzheitlich*: Berücksichtigung aller Dimensionen der Ungleichheit
- Anerkennen, dass 'Umweltprobleme' auch Probleme der sozialen Gerechtigkeit sind
- Nicht die Annahme treffen, dass der Status quo gerecht ist

# Vielen Dank!



[giulio.mattioli@tu-dortmund.de](mailto:giulio.mattioli@tu-dortmund.de)



[@giulio\\_mattioli](https://twitter.com/giulio_mattioli)



[www.tu-dortmund.de](http://www.tu-dortmund.de)



- Baptista, I., & Marlier, E. (2020). *Access to essential services for people on low incomes in Europe. An analysis of policies in 35 countries*. European Commission / European Social Policy Network, Brussels.
- Bastiaanssen, J., Johnson, D., & Lucas, K. (2020). Does transport help people to gain employment? A systematic review and meta-analysis of the empirical evidence. *Transport Reviews*, 40(5), 607-628.
- Buehler, R., Pucher, J., & Dümmler, O. (2019). Verkehrsverbund: The evolution and spread of fully integrated regional public transport in Germany, Austria, and Switzerland. *International Journal of Sustainable Transportation*, 13(1), 36-50.
- BiB - Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2018). *Pendelnmobilität in Deutschland. Potenziale nutzen – Belastungen reduzieren*. BiB Policy Brief, Oktober 2018.
- Daubitz, S. (2014). Die „Captives“ sind die eigentlichen Mobilitätsponierer. Zum Innovationspotential einer marginalisierten Bevölkerungsgruppe. In Schwedes, O. (Ed.). *Öffentliche Mobilität*. Springer VS, Wiesbaden.
- Daubitz, S. (2017). Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement. In Wilde et al. (Eds.). *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie*. Springer VS, Wiesbaden.
- Flacke, J., Schüle, S. A., Köckler, H., & Bolte, G. (2016). Mapping environmental inequalities relevant for health for informing urban planning interventions—A case study in the city of Dortmund, Germany. *International journal of environmental research and public health*, 13(7), 711.
- Frey, K., Burger, A., Dziekan, K., Bunge, C., & Lünenbürger, B. (2020). *Verkehrswende für Alle. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität*. Umweltbundesamt.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers: Transport*. 169(6), pp. 353-365.
- Mattioli, G. (2013). *Where sustainable transport and social exclusion meet: Households without cars and car dependence in Germany and Great Britain* (Doctoral dissertation, PhD thesis, University of Milan-Bicocca).
- Mattioli, G. (2014). Where sustainable transport and social exclusion meet: households without cars and car dependence in Great Britain. *Journal of Environmental Policy & Planning*, 16(3), 379-400.
- Mattioli, G. (2017). "Forced car ownership" in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. *Social Inclusion*, 5(4), 147-160.
- Mattioli, G., Wadud, Z., & Lucas, K. (2018). Vulnerability to fuel price increases in the UK: A household level analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 227-242.
- Mattioli, G. (2021). Transport poverty and car dependence: a European perspective. In: Pereira, R.H., & Boisjoly, G. (Eds.) *Social Issues in Transport Planning*, Elsevier.
- Morris, E. A., Blumenberg, E., & Guerra, E. (2020). Does lacking a car put the brakes on activity participation? Private vehicle access and access to opportunities among low-income adults. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 136, 375-397
- Rubin, O., & Bertolini, L. (2016). Social and environmental sustainability of travelling within family networks. *Transport Policy*, 52, 72-80..
- Rüger, H., Skora, T., Linde, M., Sulak, H., & Waibel, S. (2018). *Vereinbarkeit von beruflicher Pendel-mobilität mit Familie in Deutschland – Die Folgen für Berufskarriere und subjektives Wohlbefinden*. Staat und Wirtschaft Hessen, 2/2018, 37-45.