

Entsteht eine neue Mobilitäts-Armut? Untersuchung sieht Tendenz zur gesellschaftlichen Spaltung

Die Motorisierung steigt, die Zahl zurückgelegter Personenkilometer ebenfalls, es wird weiter in Infrastruktur investiert. Die Menschen sind unterwegs, pendeln zur Arbeit, wechseln den Wohnort und lernen den ganzen Globus kennen. Unsere Gesellschaft ist hochmobil – aber gilt das für alle? Eine deutsche Untersuchung befasst sich mit den sich abzeichnenden Tendenzen hin zu einer Gesellschaft, die sich in Mobile und Immobile aufspaltet. Dabei richtet sich der Fokus nicht nur auf die Frage des Autobesitzes oder die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle.

(Sprache: de)

Weitere Informationen:

TU Berlin

<http://www.tu-berlin.de/fb10/ISS/FG3/neu/ivpstart.html>

La mobilité induit-elle une nouvelle pauvreté ? Une étude décèle les tendances d'une fracture sociale

Le taux de motorisation augmente, le nombre de kilomètre par personne aussi, tout comme les investissements dans les infrastructures. Les gens pendulent, déménagent et voyagent dans le monde entier. Notre société est hautement mobile : mais est-ce vrai pour tout le monde ? Une étude allemande fait le point sur une tendance émergente : la société se divise entre les personnes mobiles et celles immobiles. L'étude va plus loin que le fait de posséder une voiture ou la distance du prochain arrêt de bus. (langue : allemand)

Plus d'information :

TU Berlin

<http://www.tu-berlin.de/fb10/ISS/FG3/neu/ivpstart.html>

17.10.2005

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Technische Universität Berlin Institut für Land- und Seeverkehr



Mobilitätsarmut in Deutschland?

Dipl. Ing. Diana Runge

Berlin, Mai 2005
ISSN 1613-1258

IVP-Schriften

06

**Schriften des Fachgebietes Integrierte Verkehrsplanung
des Institutes für Land- und Seeverkehr
an der Technischen Universität Berlin**

ISSN 1613-1258

Eigener Verlag und Druck

Vertrieb:

Technische Universität Berlin
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung
Sekretariat SG 4
Salzufer 17/19
10587 Berlin

Telefon +49 (0)30 314 25145
Fax +49 (0)30 314 27875
E-Mail sekretariat@ivp.tu-berlin.de
<http://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de>

Technische Universität Berlin
Institut für Land- und Seeverkehr
Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

IVP-Schriften, Nummer 06
ISSN 1613-1258

Dipl. Ing. Diana Runge

Mobilitätsarmut in Deutschland?

Berlin, Mai 2005

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis	1
Tabellenverzeichnis	1
Abkürzungen	2
1 Einleitung	3
2 Mobilitätsarmut? Ein Versuch der Definition	5
3 Wirkungskette beeinträchtigter Mobilität	6
3.1 Ursachen für die Entstehung von Mobilitätsarmut	9
3.2 Die Betroffenen	12
3.3 Folgen verringerter Mobilität für die gesellschaftliche Teilhabe	18
3.3.1 Mobilitätsarmut und soziale Ausgrenzung	20
4 Fazit	23
5 Literaturverzeichnis	24

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wirkungszusammenhänge benachteiligender Strukturen und Einfluss des Verkehrs	7
Abbildung 2: Wirkungskette beschränkender Strukturen und Prozesse	8
Abbildung 3: Verkehrsleistungen im Vergleich mit dem Bevölkerungsdurchschnitt	13
Abbildung 4: Modal Split im Vergleich mit dem Bevölkerungsdurchschnitt	14
Abbildung 5: Mobilitätsindikatoren nach beruflicher Stellung 2002	15
Abbildung 6: Wechselseitiger Zusammenhang von Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ursachenebenen von Mobilitätsarmut	10
---	----

Abkürzungen

BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
DIW	Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung
etc.	et cetera
Hg.	Herausgeber
i.A.	im Auftrag
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
kA	keine Angabe
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMV	Nicht-Motorisierter Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
o.S.	ohne Seitenangabe
ÖV	Öffentlicher Verkehr
u.a.	unter anderem
v.a.	vor allem
vergl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

1 Einleitung

Deutschland, dem Heimatland von Automobil¹ und Fahrrad², dem Land, das zu Wasser, zu Lande und zur Luft als eines der besterschlossensten gilt³ und in dem Mobilität als Grundrecht postuliert, als gesellschaftliches Paradigma (Rammler 2001) verstanden und als moderne Droge fürs Volk (Rommerskirchen in Wille 2000) betitelt wird..., diesem Land also zu unterstellen, dass es dort so etwas wie Mobilitätsarmut, also ein ‚zu wenig‘ an Mobilität gäbe, mutet beinahe paradox an.

Ein Blick auf die Zahlen und Fakten scheint eindeutig: die Motorisierung steigt, die Zahl zurückgelegter Personenkilometer ebenfalls, es wird weiter in Infrastruktur investiert. Die Menschen sind unterwegs, pendeln zur Arbeit, reisen in ferne Länder, wechseln den Wohnort, lernen fremde Kulturen kennen, haben Familienangehörige und Freundeskreise, die sich über mehrere Kontinente erstrecken und lernen – virtuell oder real – den ganzen Globus kennen. Mobilität ist Drang, ist Zwang, ist Notwendigkeit, ist Selbstverwirklichung – ja sie ist sogar Grundlage der Evolution (Gleich 1998). Unsere Gesellschaft ist hochmobil – aber gilt das für alle? Was für Folgen entstehen, wenn Individuen und Gruppen in ihrer Mobilität eingeschränkt werden? Befinden wir uns auf dem Weg zu einer Gesellschaft, die sich in Mobile und Immobile teilt? Die Debatte um die Polarisierung der Gesellschaft wird in Deutschland mit Blick auf alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens geführt. Oder besser gesagt fast alle Bereiche, denn Mobilität und Verkehr wurden bislang weitestgehend aus der Diskussion ausgeklammert, obwohl es Anzeichen dafür gibt, dass Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, in vielen Bereichen des täglichen Lebens Benachteiligungen erfahren.

Auf europäischer Ebene wächst dagegen das Bewusstsein, dass die Verkehrspolitik der Vergangenheit in vielen Fällen zur Benachteiligung bestimmter Gruppen und Regionen beigetragen hat. Gleichzeitig wird jedoch auch das Potenzial der Verkehrspolitik erkannt, soziale Integration und den sozialen Zusammenhalt in Europa zu fördern (MATISSE 2003). In den Mitgliedsländern der EU ist die Diskussion um die Folgen eingeschränkter Mobilität unterschiedlich weit fortgeschritten. Insbesondere Frankreich verfügt über eine lange Tradition, die sozialen Funktionen von Verkehr und Mobilität zu erforschen und auf politischer wie umsetzungsorientierter Ebene zu betrachten. Im Zentrum steht dabei vor allem der Zusammenhang zwischen Mobilität und der Teilnahme am Arbeitsmarkt. In Großbritannien wird seit dem Regierungsantritt der Labour Partei dem Zusammenhang

¹ 1886 von Carl Benz in Mannheim und kurz darauf noch einmal Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach in Stuttgart

² 1818 von Karl Friedrich Freiherr Drais von Sauerbronn, noch vor dem Engländer Madison 1867

³ 231.400 km überörtliches Straßennetz, 43.800 km Schiene, 7.500 km Wasserstrassen sowie 12 internationale und eine große Anzahl kleinerer Flughäfen (Statistisches Bundesamt 2004)

zwischen Mobilität und sozialer Ausgrenzung ein hoher Stellenwert in der (verkehrs-) politischen Agenda eingeräumt. Die eigens ins Leben gerufene Social Exclusion Unit legt dabei die Grundlagen im Bereich der Forschung und entwickelt Maßnahmen unter anderem gezielt für den Verkehrsbereich. Die gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Formulierung verkehrspolitischer Ziele mit ein: „... so that transport helps to make a fairer, more inclusive society.“ (Department of Environment, Transport and the Regions 1998: 9). Das letzte *White Paper on Transport* stellt darüber hinaus die gesellschaftspolitische Bedeutung des Verkehrs grundsätzlich fest: „*Extending mobility is important in building an inclusive society*“ (Department for Transport 2004: 11).⁴

Außerhalb Europas findet das Thema vor allem in den USA große Beachtung. Der Fokus liegt dabei auf der Unterstützung einkommensschwacher Gruppen bei der Verwirklichung ihrer Mobilitätsbedürfnisse, hauptsächlich bei der Jobsuche und dem Berufspendeln (Kennedy 2003). Auf internationaler Ebene, insbesondere in den Entwicklungs- und Schwellenländern, wird dem möglichen Beitrag des Verkehrs für die Reduzierung absoluter Armut und der besseren Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen zunehmend Bedeutung beigemessen, beispielsweise bei der Vergabe von Krediten für Infrastrukturmaßnahmen durch die Weltbank (World Bank 2002).

Die deutsche Verkehrspolitik hat unter der Berücksichtigung sozialer Belange lange Zeit vor allem Verkehrssicherheit und die Vermeidung negativer Umwelteinwirkungen verstanden. Ein erster Impuls zur Änderung dieser Sichtweise lässt sich interessanterweise dem neuesten Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung (2005) entnehmen, der die „Verbesserung der Mobilitätschancen aller Menschen“ als explizites politisches Ziel benennt.⁵ Auf der Ebene der Länder und einzelner Städte gibt es ebenfalls einige erste Schritte, z.B. die Förderung von Wohnen nahe Haltepunkten des ÖV oder auch die Übernahme internationaler Richtlinien in die Verkehrspolitik. Als ein gewichtiger Ansatzpunkt ist das Inkrafttreten des Gleichstellungsgesetzes im Mai 2002 zu nennen, in dem der Barrierefreiheit im Verkehrsbereich besondere Bedeutung beigemessen wird.

Aufbauend auf Erkenntnisse aus anderen Ländern, insbesondere aus Großbritannien, soll im Folgenden der Frage nachgegangen werden, ob es in Deutschland Mobilitätsarmut gibt, wer davon betroffen sein könnte und wie sich eine reduzierte Mobilität auf andere Lebensbereiche auswirkt. Ziel dieser Überlegungen ist es, einen Anstoß für die Diskussion

⁴ Allerdings sind die zur Verwirklichung dieser Absichten notwendigen Maßnahmen im deregulierten und privatisierten britischen Verkehrssektor schwer durchsetzbar, so dass noch immer eine Lücke zwischen den politischen Zielen und der Ebene der konkreten Umsetzung herrscht (MATISSE 2003, Transport Studies Group 2004).

⁵ Dabei kann vermutet werden, dass dies auch eine Reaktion auf die im europäischen Rahmen eingegangenen Verpflichtungen ist, wie beispielsweise das im Jahre 2000 in Lissabon beschlossene fünfjährige Programm zur „Bekämpfung sozialer Ausgrenzung“. Die parallel erfolgte Überarbeitung der europäischen Verkehrspolitik mit der Einführung der Verpflichtung „den Nutzer in das Zentrum der Verkehrspolitik zu stellen“ (European Commission 2001) könnte hierbei ebenfalls eine Rolle gespielt haben.

dieser Zusammenhänge auch in Deutschland zu geben und damit eine wesentliche Dimension der Mobilität in verkehrspolitische Überlegungen besser mit einzubeziehen.

2 Mobilitätsarmut? Ein Versuch der Definition

Mobilität heißt Beweglichkeit, also die Fähigkeit zur Ortsveränderung. Diese ist Voraussetzung für den Zugang zu Ressourcen und für die Möglichkeit, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Die physische Umsetzung der Bewegung im Raum erfolgt in Form von Verkehr. Dieser dient als Mittel zum Zweck: durch die Teilnahme am Verkehr wird die Umsetzung von Mobilitätswünschen und – bedürfnissen ermöglicht, um die Orte, an denen ‚das Leben stattfindet‘, zu erreichen und an den dortigen Aktivitäten teilzunehmen. Wie viel Mobilität gewünscht oder notwendig ist, hängt sowohl vom Einzelnen ab, als auch von der Art der anvisierten Aktivität sowie deren Verortung. Generell gilt, dass in den letzten fünfzig Jahren die Notwendigkeit mobil zu sein gestiegen und komplexer geworden ist, da die durchschnittlichen Entfernungen zur Arbeit, Bildung, Krankenhäusern, Geschäften, etc. länger geworden sind und sich die Gesellschaft rings um das Auto organisiert hat (Social Exclusion Unit 2003). Den meisten Menschen hat der Erwerb oder Besitz eines Autos ermöglicht, mit diesen Veränderungen Schritt zu halten. Das Festhalten am Leitbild der Automobilität als Non-plus-ultra führt jedoch auch dazu, dass die Menschen, die kein Auto besitzen bzw. von der Nutzung ausgeschlossen sind, unter bestimmten Umständen benachteiligt werden. Dies Problem gilt vor allem dann, wenn sie nicht über die Möglichkeit verfügen, ihre Mobilitätsansprüche anderweitig zu verwirklichen, zum Beispiel weil alternative Angebote des Umweltverbands nicht vorhanden oder für den Einzelnen nicht nutzbar sind. Dies gilt gleichermaßen für Mobilitätserfordernisse, die ‚von außen‘ generiert werden (Zugang zum Arbeitsplatz oder zu Infrastruktureinrichtungen), als auch für die aus dem eigenen Wollen und Bedürfnis zur Bewegung resultierenden Mobilitätswünsche (Freizeitgestaltung, Urlaub) (Gwinner 2004). Eine reduzierte Verkehrsteilnahme an sich, scheint auf den ersten Blick weniger problematisch – welcher ‚mobilitätsgeplagte‘ Mensch sehnt sich manchmal nicht nach mehr Ruhe und etwas Stillstand in der Alltagshektik. Die sich in der Folge ergebenden verminderten Chancen zur Wahrnehmung der an den Zielorten stattfindenden Aktivitäten können für die Betroffenen dagegen gravierende Konsequenzen mit sich bringen.

Wie eingangs bereits erläutert, besteht die reale Bedeutung von Mobilität darin, dass sie die Grundvoraussetzung für die Teilhabe am gesellschaftlichen, sozialen, politischen und wirtschaftlichen Leben bildet. Im Umkehrschluss verringert sich für Menschen, die ihre Mobilitätsbedürfnisse nicht verwirklichen können, die Möglichkeit, notwendige oder gewünschte Aktivitäten auszuführen, die an einem räumlich entfernten Ort stattfinden. Für

diesen Zusammenhang ist im angelsächsischen Raum der Begriff ‚*transport poverty*‘ geprägt worden (u.a. Department for Transport 2000, Church et al. 2000). Dieser wird jedoch von den verschiedenen Autoren unterschiedlich verstanden und benutzt, so dass keine einheitliche Definition existiert. Eine Übersetzung ins Deutsche unter dem Begriff ‚Verkehrsarmut‘ scheint zudem ungeeignet, die skizzierten Zusammenhänge insbesondere im Hinblick auf die Folgen für die Betroffenen adäquat zu beschreiben, weswegen an dieser Stelle der Begriff der Mobilitätsarmut zutreffender erscheint.

Eine Definition des Begriffs Mobilitätsarmut muss sowohl die Verminderung der Beweglichkeit an sich, als auch die daraus resultierenden negativen Folgen in anderen Lebensbereichen beinhalten. Eine Arbeitsdefinition könnte daher wie folgt lauten:

Mobilitätsarmut bedeutet die verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche und –bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt.

Eine konzeptionelle Schwierigkeit, die dieser Definition inne wohnt und die nicht ohne weiteres lösbar scheint, besteht darin, dass im Unterschied zur Einkommensarmut, die sich an einem konkreten Wert⁶ festmachen lässt, ein solches Maß für die Mobilitätsarmut nicht existiert. Es scheint auch wenig sinnvoll, eine bestimmte Anzahl zurückgelegter Personenkilometer in einem bestimmten Zeitraum zu einem „Mindestmobilitätsstandard“ stilisieren zu wollen. Wollte man ein solches Maß überhaupt festlegen, so müsste es ebenfalls den Aspekt der Teilhabe als Ziel der Mobilität beinhalten. Da dieser jedoch für Individuen und Gruppen sehr unterschiedlich sein kann, soll an dieser Stelle von einer in diese Richtung gehenden Verfeinerung des Definitionsansatzes abgesehen werden.⁷

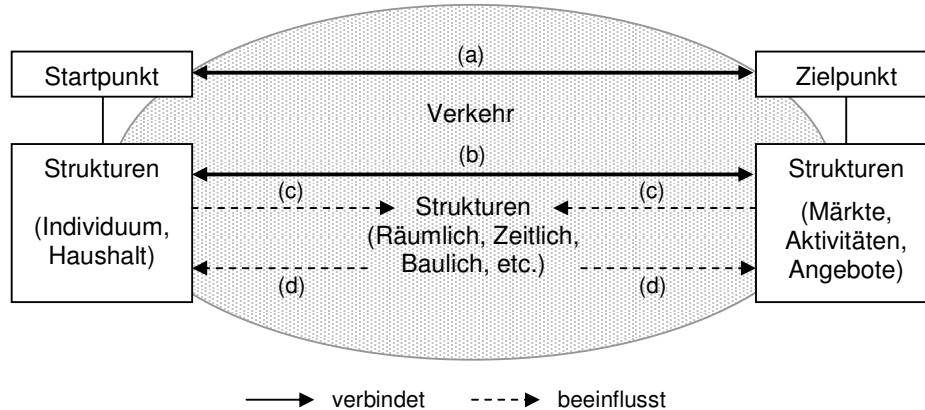
3 Wirkungskette beeinträchtigter Mobilität

Mobilität, so zeigen die einschlägigen Untersuchungen aus Großbritannien, kann bereits existierende Strukturen und Prozesse der Benachteiligung entweder verstärken oder abschwächen. Diese selbst wiederum haben verschiedene Ursachen, die sich sowohl auf die jeweilig Betroffenen selbst, als auch auf gesellschaftliche (wirtschaftliche, politische, soziale) Bedingungen zurückführen lassen. Die Einflussebenen und die Bedeutung des Faktors Mobilität können beispielhaft anhand einer Wegekette abgebildet werden (Abbildung 1).

⁶ 60% des Nettoäquivalenzeinkommens, derzeit entsprechend € 938 (Bundesregierung 2005)

⁷ Nichtsdestotrotz ist die Frage nach einem Bewertungsmaßstab im Sinne von „Wie viel Mobilität ist ausreichend und wann spricht man von Mobilitätsarmut?“ wichtig und grundlegend u.a. für die Messung und Bewertung von Mobilität und deren Verwirklichung. Siehe dazu auch Kapitel 3.2.

Abbildung 1: Wirkungszusammenhänge benachteiligender Strukturen und Einfluss des Verkehrs



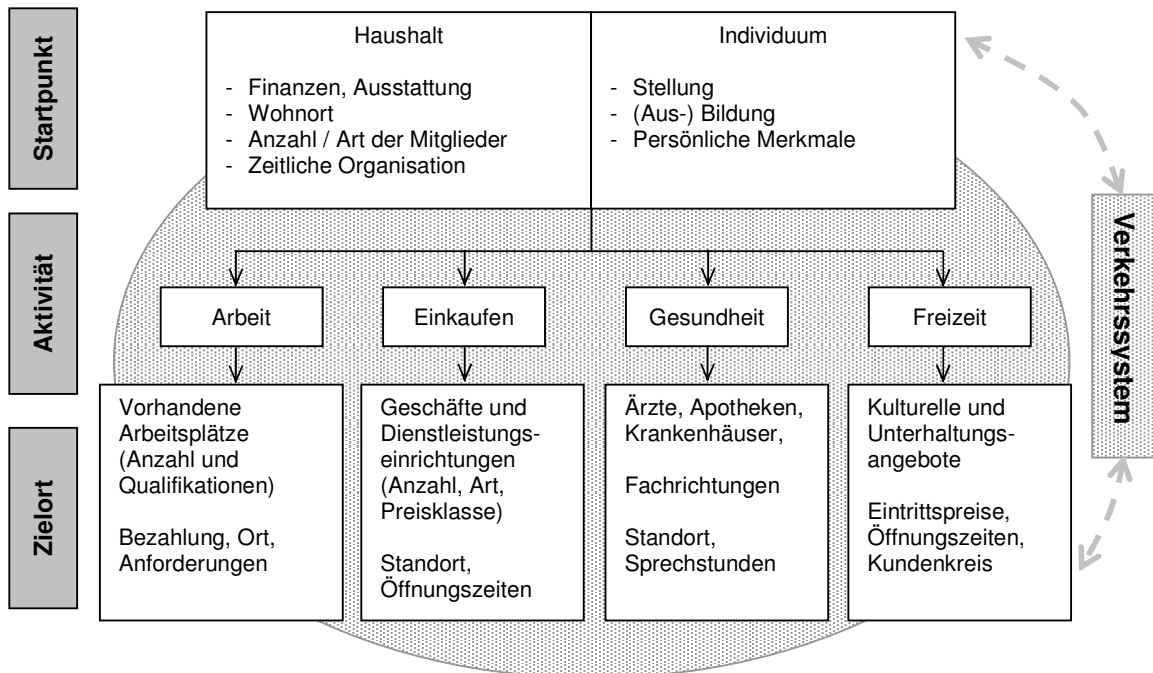
Erläuterung zu Abbildung 1: Verkehr verbindet Start- und Zielpunkt einerseits räumlich (a), andererseits stellt er aber auch die Verbindung zwischen den dort jeweils vorherrschenden Strukturen und Prozessen dar (b). Zudem beeinflussen diese die Zugangsmöglichkeiten zum Verkehrsnetz selbst (c), welches darüber hinaus über seine eigenen, charakteristischen Zugangsdeterminanten verfügt. Diese interagieren mit den Faktoren, die durch Individuen und Märkten etc. bedingt sind (d), und können – so die These – verstärkend bzw. abschwächend wirken.

In der Wegekette stehen am Start- und am Zielpunkt jeweils Strukturen, die die Teilnahmemöglichkeit eines Individuums am gesellschaftlichen Leben determinieren und sich erschwerend oder unterstützend auswirken können. Zu diesen Strukturen gehören auf Haushaltsebene die finanzielle Ausstattung sowie Raum-Zeit-Organisationen der Haushaltsmitglieder. Die Möglichkeiten des Individuums werden zusätzlich durch dessen Stellung im Haushalt sowie durch den kulturellen Hintergrund, Bildung, Alter, Geschlecht, körperlich-geistige Fähigkeiten, Werte, etc. beeinflusst. Am Zielpunkt einer jeden Fahrt finden sich ebenfalls die der jeweils angestrebten Aktivität entsprechenden, räumlich verorteten Strukturen und Prozesse, wie zum Beispiel Ausgestaltung des (lokalen) Arbeitsmarktes, Bildungs- und kulturelle Einrichtungen, Dienstleistung und Versorgung. Die räumlich getrennten Start- und Zielpunkte sind durch das Verkehrsnetz (als physische Grundlage für die Verwirklichung von Mobilität) miteinander verbunden. Das Verkehrssystem kann wiederum selbst Zugangsbeschränkungen aufweisen, z.B. mit Hinblick auf Preis, Ausbau, Linienführung, Fahrpläne, etc.

Das Verkehrssystem weist also einen ambivalenten Charakter auf. Einerseits ermöglicht es die (räumliche) Verbindung und damit den Zugang zu verschiedenen Orten und den dort stattfindenden Aktivitäten. Andererseits wirkt es selbst zugangsbeschränkend, da es Prozesse, die verringerte Teilnahmemöglichkeiten bei den Aktivitäten am Zielort erzeugen,

verstärken kann. Letzteres bezieht sich vor allem darauf, dass die Faktoren, die Benachteiligung in anderen Lebensbereichen zur Folge haben, auch die sind, die Mobilitätsarmut hervorrufen können (siehe dazu auch Kapitel 3.3.1). Abbildung 2 stellt diese Wirkungskette für ausgewählte Aktivitäten noch einmal schematisch dar.

Abbildung 2: Wirkungskette beschränkender Strukturen und Prozesse



Beispielhafte Erläuterung zu Abbildung 2: Eine allein erziehende Mutter lebt in einer günstigen Wohnsiedlung am Stadtrand. Aufgrund ihrer Qualifikation kommt für sie kein Arbeitsort in der Nähe infrage, sondern potenzielle Arbeitgeber haben ihre Standorte am anderen Ende der Stadt. Der Standort ist über die Autobahn in 15 Minuten zu erreichen, da die Frau jedoch über kein Auto verfügt, ist sie auf den öffentlichen Verkehr angewiesen, der für die gleiche Strecke aufgrund ungünstiger Routen jedoch bis zu eine Stunde Fahrt pro Wegstrecke benötigt. Die Tagesmutter übernimmt die Kinderbetreuung zwar von 8 bis 17 Uhr, aber aufgrund der langen Reisezeit kann die Frau Arbeit und Kinderbetreuung nicht vereinen. Am Startpunkt, d.h. ihrem häuslichen Umfeld, sind es hier ihre Haushaltssituation, das Einkommen, sowie die Zeitarrangements der Kinderbetreuung, die die gewünschte Aktivität (Arbeitssuche und -aufnahme) verhindern oder zumindest erschweren. Am Zielort ist es der Arbeitgeber mit seiner weit abgelegenen Geschäftsstelle, fehlender Kinderbetreuung sowie unflexiblen Arbeitszeiten, die die Teilnahme der Frau am Erwerbsleben verhindern. Das Verkehrssystem spielt hier insofern eine Rolle, als dass es die Überwindung der Distanz im möglichen Zeitrahmen nicht gewährleisten kann.

In dem obigen Beispiel stimmen die Strukturen am Start- und Endpunkt der Reise nicht überein. Während darin das Hauptproblem der Betroffenen zu sehen ist, wirkt das Verkehrssystem als mittelnde Instanz, welche die entstandene Situation noch verschärft, da das Angebot nicht den Bedürfnissen des Individuums entspricht. Dieses einfache Beispiel beschreibt einen möglichen Fall, in dem die Mobilitätsansprüche einer Betroffenen nicht erfüllt werden, was ihre Teilnahme am Arbeitsleben erschwert.

In einem übergeordneten Rahmen lassen sich mehrere Ebenen der Mobilitätsarmut beschreiben, deren Auswirkungen für die Betroffenen negative Konsequenzen zur Folge haben können.

3.1 Ursachen für die Entstehung von Mobilitätsarmut

Das Britische *Department for Transport* (2000) nennt vier ursächliche Ebenen, die der Verwirklichung von Mobilitätsbedürfnissen entgegenstehen können, so dass Personen oder Gruppen Aktivitäten, die sie unternehmen möchten (oder müssen), nicht vollziehen können:

- die räumliche Ebene: sie gelangen nicht dorthin, wo sie hin müssen oder wollen,
- die zeitliche Ebene: sie gelangen dort nicht in einem angemessenen Zeitrahmen hin,
- die finanzielle Ebene: sie können sich die notwendige Bewegung nicht leisten,
- die persönliche Ebene: sie sind körperlich oder geistig nicht in der Lage, die vorhandenen Verkehrsmittel zu nutzen.

Ein weiterer, eher mittelbar und quasi im Hintergrund zum Tragen kommender Aspekt, der einerseits aus der Mobilitätsarmut erwächst und sie andererseits fortschreibt, liegt in der fehlenden Partizipation der Betroffenen an Planung, Betrieb und Management des Verkehrs. Dies führt dazu, dass die derzeitigen und zukünftigen Bedarfe aller Nutzergruppen ausgehend von einer Fortschreibung der formulierten bzw. bereits bedienten Bedürfnisse kalkuliert werden, und das Verkehrssystem auf diese hin zugeschnitten wird (Hodgson und Turner 2003). Die unterdrückten und aus verschiedenen Gründen nicht stattfindenden Wege können so keine Berücksichtigung finden (Hine und Grieco 2003). Dies betrifft wiederum insbesondere die Gruppe der ohnehin Benachteiligten, da diese ihre Ansprüche seltener formulieren und an die Verantwortlichen herantragen. Die nachfolgende Tabelle stellt die genannten Ursachenebenen und eine Beschreibung ihrer Merkmale in einer Übersicht dar.

Tabelle 1: Ursachenebenen von Mobilitätsarmut

Ebene	Merkmal	Beschreibung
Räumlich	Anbindung	Fehlende Haltestellen des ÖPNV, inadäquate Linienführung, schlechte Bedingungen für Rad- und Fußverkehr
	Räumliche Organisation	Erreichbarkeit von Haltestellen, Fußläufigkeit, Umsteigemöglichkeiten
Zeitlich	Verkehrliche Anbindung	Netz- und Taktichte.
	Zeitbudgets	Persönliche Tagesabläufe und Verkehrszeiten passen nicht zueinander, Inflexibilität
Finanziell	Kosten	Einschränkungen in anderen Lebensbereichen nötig, um Mobilität zu finanzieren
Persönlich	Körperliche Einschränkungen	Bauliche Barrieren, wie Treppen, Bahnsteige, schlechte Fußwege, fehlende akustische Signalanlagen, fehlende Leitsysteme (v.a. für behinderte und ältere Menschen)
	Angsträume	Gefühl der Bedrohung und Unsicherheit, v.a. bei Frauen, Kindern und älteren Menschen
	Andere (subjektiv)	Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr (Pünktlichkeit, Komfort, Sauberkeit) und Image der Verkehrsmittel, Sprach- und Verständigungsbarrieren, kulturelle Aspekte
Partizipativ	Mangelnde Einbindung	Ansprüche bestimmter, sich selten artikulierender Bevölkerungsgruppen werden nicht erfasst, keine Beteiligung an Planung und Betrieb, unterdrückte Wege bleiben unerfasst

Eigene Darstellung in Anlehnung an Department for Transport 2000, Cass et al. 2003

In einigen Fällen lassen sich diese Ebenen nicht eindeutig voneinander trennen, überlappen sich bzw. sind nur zum Teil für eine konkrete Situation zutreffend. Hinzu kommt, dass die dargestellten Ursachenebenen selber Folge individueller wie institutioneller Hintergründe sind. Das heißt, dass einerseits die speziellen Merkmale der Nutzer und andererseits die Merkmale des Verkehrssystems zusammenwirken. So sind beispielsweise die für die Haushalte und Individuen entstehenden Kosten grundsätzlich Ausdruck der Preis- und Tarifpolitik der zuständigen Verkehrsunternehmen, allerdings kann auch der günstigste Fahrschein in bestimmten Fällen zu teuer sein. Diesen Entwicklungen kann man insbesondere unter dem derzeit für den Verkehrssektor geltenden Primat der Wirtschaftlichkeit nur bedingt einseitig beeinflussen, beispielsweise durch Vergünstigungen für einkommensschwache Nutzer. Parallel dazu muss die finanzielle Ausstattung der Haushalte durch Einkommens- oder Transferleistungen entsprechend abgesichert werden. Dies ist nur ein Beispiel dafür, wie sich die individuelle und die institutionelle Ebene miteinander vermischen können.

Aufgrund der beschriebenen Wechselbeziehungen und Interdependenzen scheint es schwierig, pauschale Aussagen zu den Ursachen von Mobilitätsarmut zu machen, zumal diese – wie oben bereits mehrfach ausgeführt – oftmals nur bedingt im Verkehrssystem selber zu suchen sind. Dennoch lassen sich bestimmte Entwicklungen der Verkehrspolitik und –planung der Vergangenheit identifizieren, die die Benachteiligung bestimmter Gruppen im Bereich Mobilität verursacht oder zumindest begünstigt haben.

So wurde den sozialen Aspekten des Verkehrs insbesondere bei der Vergabe von Subventionen oder anderen Förderungen für Infrastrukturschaffung oder für die Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen keine oder nur eine geringe Beachtung geschenkt. Die daraus entstehenden Nachteile für Betroffene wurden nicht dem Verkehrsbereich zugedacht, sondern der Sozial- und Wirtschaftspolitik angelastet. Weiterhin führt die Bevorzugung profitabler Routen sowie steigende Preise im öffentlichen Verkehr dazu, dass der Umweltverbund im Vergleich unattraktiv für diejenigen scheint, denen ein Auto zur Verfügung steht, und unverhältnismäßig teuer für die, die keinen Zugang zum privaten Auto haben. Im übergeordneten Rahmen sind auch die Raum- und Stadtplanungsstrategien der 1980er und 1990er Jahre dafür verantwortlich, dass eingeschränkte Mobilität zu Benachteiligung führt. Sie unterstützten die Zersiedlung insbesondere der städtischen Randbereiche, die Schaffung von Gewerbe- und Versorgungseinrichtungen ‚auf der grünen Wiese‘, die Entstehung von wenig verdichteten Einfamilienhaussiedlungen sowie die Konzentration von Infrastruktureinrichtungen in größeren Einheiten auf Kosten zahlreicher lokaler Einrichtungen, die geschlossen wurden. Dies führte zu einer zunehmenden Komplexität von Mobilitätsbedürfnissen, für die der öffentliche Verkehr ungeeignet war, und damit zu einem Ausbau der dominanten Stellung des motorisierten Individualverkehrs. Hinzu kommt, dass in Fällen, in denen das Problem erkannt wurde, mögliche Lösungsansätze nicht implementiert wurden. Gerade innovative und kleinteilige Maßnahmen können einen großen Beitrag zur besseren Ausgestaltung des Verkehrs leisten. Sie werden jedoch durch die starke Regulierung des Verkehrssektors benachteiligt bzw. an der Einführung gehindert (Social Exclusion Unit 2003).

Auf der Seite des Individuums sind neben finanziellen Gründen die Ausstattung des Haushalts mit motorisierten und nicht-motorisierten Fortbewegungsmitteln sowie die körperlichen und geistigen Fähigkeiten der Haushaltsmitglieder ebenso wie die örtliche Einbindung in das Verkehrssystem ausschlaggebend für die Teilnahme am Verkehrsgeschehen (siehe Kapitel 3.2). Wie oben bereits erläutert bildet die Haushaltsebene damit den Ausgangspunkt einer sehr komplexen Wirkungskette, in der sich Mobilitätsarmut und ihre negativen Folgen einordnen lassen. Gleichzeitig stellen die Haushalte bzw. die in ihnen lebenden Individuen auch den Endpunkt der Wirkungskette dar, d.h. sie sind diejenigen, für die die Folgen der verringerten Mobilität in Form von Benachteiligung spürbar werden. Dieser Dualismus und die Komplexität der Interaktionsprozesse lässt eine

umfassende Messung und Analyse von Mobilitätsarmut und den Folgen problematisch erscheinen. Dies gilt umso mehr, als dass es im Sinne der im Vorangegangenen aufgestellten Definition von Mobilitätsarmut nicht um die Erhebung erbrachter Verkehrsleistung, sondern um die Messung nicht-stattgefunder Bewegung und den daraus entstehenden Folgen geht. Dabei sind auch die subjektive Sichtweisen und Erfahrungen der Individuen von unmittelbarer Bedeutung, so dass eine Messung den ‚Gemessenen‘ direkt mit einbeziehen muss. Dies ist aufgrund der sozialen Lage, Selbsteinschätzung und Ansprechbarkeit der Betroffenen oft problematisch und mit erheblichen Kosten und Aufwand verbunden (Lyons 2003, Department for Transport 2003).

3.2 Die Betroffenen

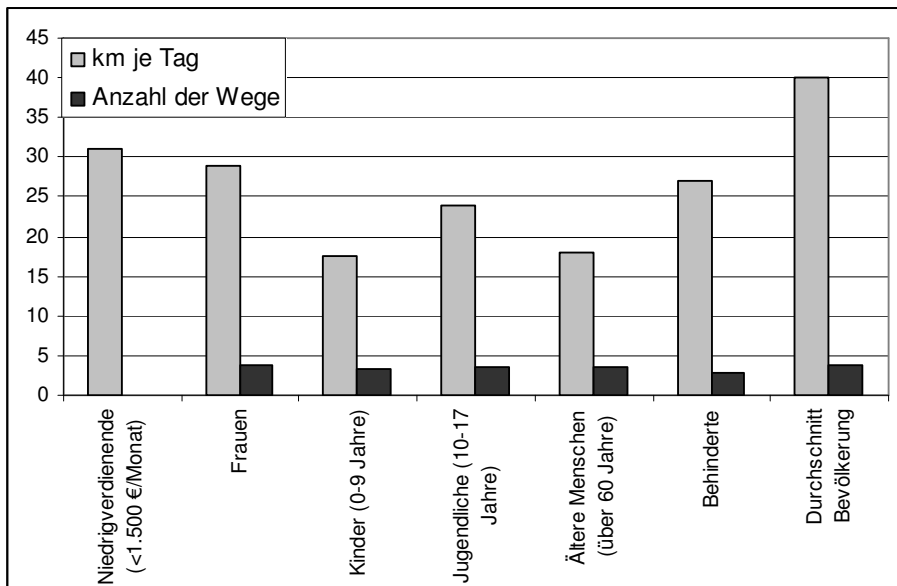
In einer Reihe empirisch angelegter Studien aus Großbritannien (Church et al. 2000, Department for Transport 2000, Social Exclusion Unit 2003) konnten die Bevölkerungsgruppen identifiziert werden, deren Lebenslagen durch das häufige Auftreten erzwungener Immobilität und den daraus resultierenden negativen Folgen gekennzeichnet werden. Zu diesen gehören vor allem Niedrigverdienende, Frauen, Kinder und Jugendliche, ältere Menschen sowie Menschen mit körperlichen Behinderungen. Die Benennung gerade dieser Gruppen beruht einerseits auf ihrer Verkehrsleistung, die generell niedriger als die der übrigen Bevölkerung liegt, sowie andererseits auf Angaben zu den Ursachen und den von den Betroffenen wahrgenommenen Folgen. Dabei bedeutet die Zugehörigkeit zu einer (oder zu mehreren) dieser Gruppen nicht automatisch, dass Mobilitätsarmut vorliegt. Die Lebenssituationen von Angehörigen der genannten Gruppen weisen jedoch oft spezifische Merkmale auf, die das Auftreten der Faktoren, die Mobilitätsarmut tendenziell bedingen können, unterstützen. Ein wesentlicher Aspekt besteht darin, dass Menschen aus diesen Bevölkerungsgruppen häufig über keinen Zugang zu einem Pkw verfügen. Der Besitz oder Nicht-Besitz des Autos kann erfahrungsgemäß als entscheidende, jedoch nicht als alleinig ausschlaggebende Determinante für Schwierigkeiten bei der Umsetzung der täglichen Mobilitätsbedürfnisse gesehen werden.

In Deutschland existieren zwar keine expliziten Studien zur Mobilitätsarmut, allerdings sind in den letzten Jahren zahlreiche Untersuchungen zu den Hintergründen des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung insgesamt sowie einzelner Gruppen durchgeführt worden. Diese stammen aus den verschiedenen Gebieten der Mobilitätsforschung, u.a. aus den Bereichen Gender, Barrierefreiheit, Lebensstile, gruppenspezifische Mobilität von Kindern, Jugendlichen und älteren Menschen, etc. Die Schwerpunktsetzung lag dementsprechend auf anderen Inhalten, jedoch sind die dort gewonnenen Erkenntnisse auch für die hier betrachteten Zusammenhänge relevant. Übereinstimmend zeigen die zahlreichen

Studien, dass es Unterschiede sowohl bei den Mobilitätsbedürfnissen als auch bei deren Verwirklichung gibt. Unklar ist jedoch, in wie weit diese Ungleichheiten ‚freiwillig‘ oder ‚erzwungen‘ sind. Ersteres wäre eher dem Aspekt des Wahlverhaltens oder des Lebensstils zuzuschreiben. Letzteres dagegen verleiht der Frage nach dem Vorhandensein von Mobilitätsarmut auch in Deutschland Gewicht. Das Folgende kann und soll diese Frage nicht erschöpfend beantworten, sondern vielmehr basierend auf dem derzeitigen Stand der Erkenntnisse erste Anzeichen für das Vorhandensein mobilitätsarmer Gruppen auch in Deutschland aufzeigen⁸.

Unterschiede lassen sich für die oben genannten Gruppen im Vergleich zum bundesdeutschen Durchschnitt vor allem hinsichtlich der täglichen Verkehrsleistung erkennen, während die Zahl der Wege für alle ermittelbaren Gruppen (mit Ausnahme der Behinderten) ungefähr dem Durchschnitt entspricht (Abbildung 3). Bei der Anzahl der zurückgelegten Kilometer pro Tag finden sich die deutlichsten Abweichungen vom Durchschnitt (40 km/Tag) in der Gruppe der Kinder unter 10 Jahre und der Menschen über 60 Jahre (17,5 bzw. 17,9 km/Tag).

Abbildung 3: Verkehrsleistungen im Vergleich mit dem Bevölkerungsdurchschnitt



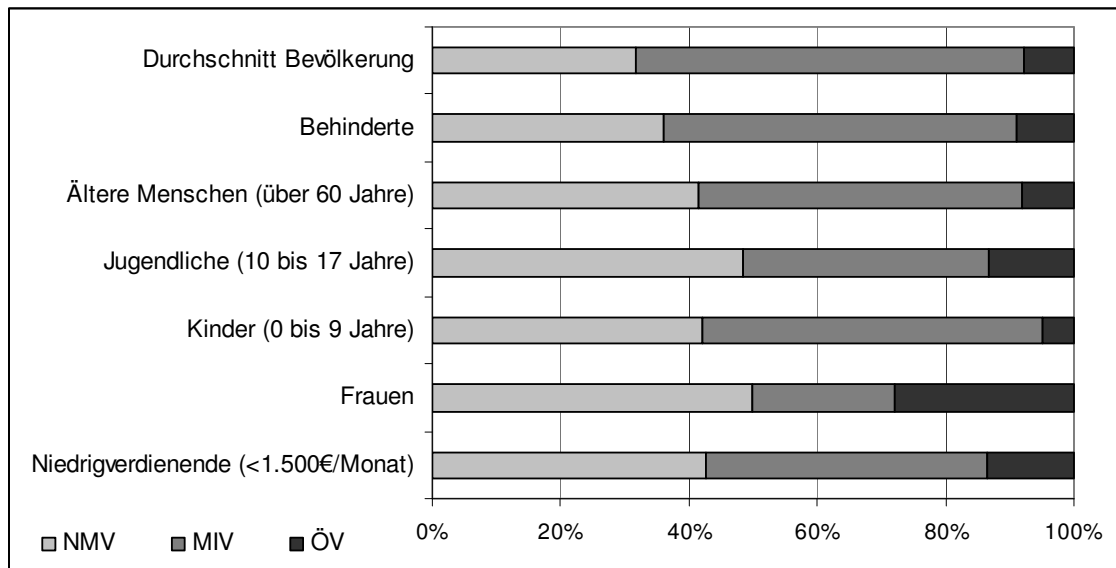
Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2004 (Wege von Niedrigverdienenden = kA)

Die Verkehrsleistung der **Niedrigverdienenden** (gewählte Grenze hier 1.500€ Haushaltsnettoeinkommen pro Monat) liegt bei täglich 9 km weniger als dem Durchschnitt. Zudem verfügen Haushalte mit geringem Einkommen auch seltener über einen Pkw, was

⁸ Sofern nicht anders angegeben, sind die in diesem Kapitel verwendeten Daten der durch das DIW und infas im Auftrag des BMVBW erstellten Studie „Mobilität in Deutschland“ (2004) entnommen.

sich in dem höheren Anteil nichtmotorisierte und öffentlicher Verkehrsmittel an ihrem Modal Split niederschlägt (Abbildung 4).

Abbildung 4: Modal Split im Vergleich mit dem Bevölkerungsdurchschnitt

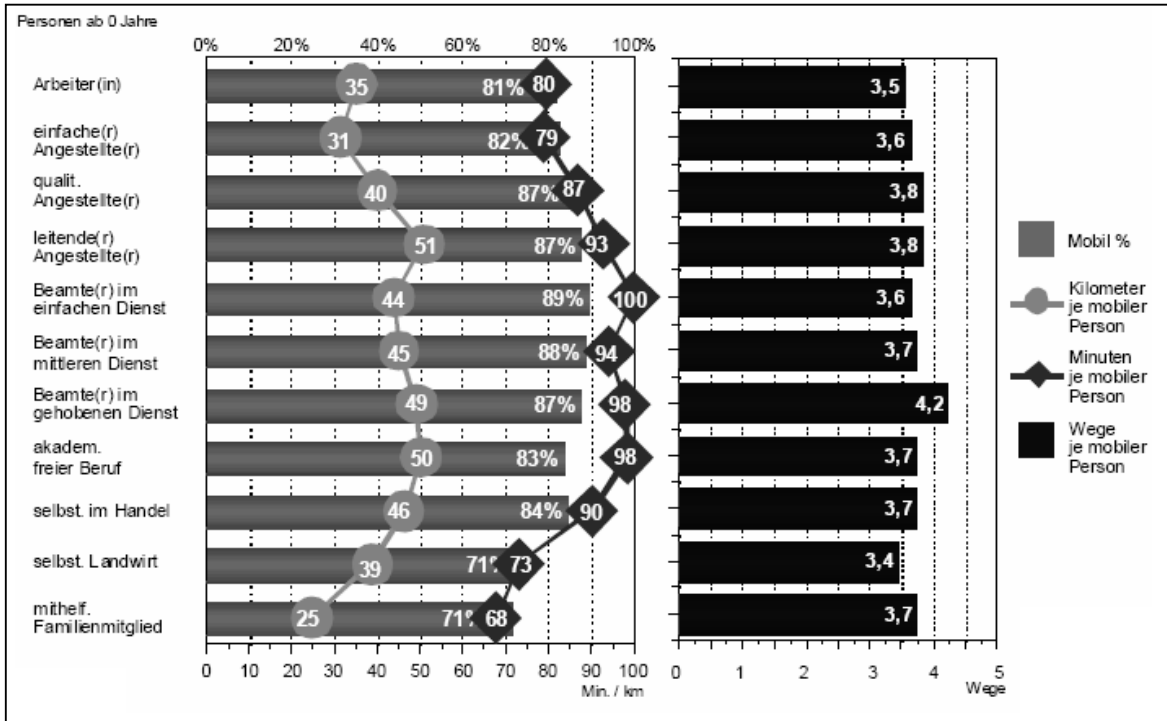


Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2004

Obwohl aus der beruflichen Stellung bzw. dem Einkommen allein kein direkter Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ablesbar ist, und andere Faktoren, wie Wohnstandort, Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort, etc. häufig eine gewichtige Rolle spielen, lässt sich doch ein gewisser Zusammenhang zwischen Berufsgruppenzugehörigkeit (als Indikator für Einkommen) und Mobilität ablesen. Wie die Grafik in Abbildung 5 zeigt, scheinen höher qualifizierte Berufsgruppen mobiler zu sein. Sie weisen eine größere Anzahl Wege auf, legen mehr Kilometer pro Person zurück und wenden mehr Zeit für Mobilität auf. An dieser Stelle kann nicht geklärt werden, inwieweit der Berufsgruppenstatus Ursache oder Folge einer erhöhten Mobilität ist. Dass ein Zusammenhang⁹ besteht, scheint jedoch augenscheinlich. Der gleiche Zusammenhang existiert darüber hinaus auch bei der Ausstattung der Haushalte mit Kommunikationstechniken, v.a. hinsichtlich der Verfügbarkeit von Computern, Handys und dem Internet. Auch hier sind Haushalte mit geringerem Einkommen überwiegend schlechter ausgestattet, was insbesondere bei der Anwendung einer erweiterten Mobilitätsdefinition, die Mobilität auch im Sinne von Kommunikation und (virtuellem) Austausch versteht, neue Ebenen der Benachteiligung aufzeigen kann.

⁹ Extrem vereinfacht ausgedrückt lautet dieser: je höher der Berufsstatus (und damit das Einkommen), desto mobiler sind die Menschen.

Abbildung 5. Mobilitätsindikatoren nach beruflicher Stellung 2002



Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung 2004, S. 125

Die gesellschaftlichen Unterschiede in der Lebenssituation von **Frauen**, z.B. hinsichtlich ihrer Stellung am Arbeitsmarkt, erzielbares Einkommen, Familien- und Reproduktionsleistungen, spiegeln sich auch in den Mobilitätsansprüchen sowie deren Verwirklichung und Verwirklichbarkeit wider. So sind die Mobilitätsmuster von Frauen oft durch eine vielschichtige Organisation und komplexere Wegeketten gekennzeichnet. Dies beruht zum Teil auf der schieren Notwendigkeit einer straffen Alltagsorganisation, die hervorgerufen wird durch die Mehrfachrollen, die Frauen aufgrund der höheren Belastung im Familienleben annehmen. Der Faktor Zeit spielt daher für Frauen eine oftmals große Rolle. Da Frauen trotz sich angleichender Führerscheinquoten noch immer nicht im gleichen Maße wie Männer Zugang zu einem Pkw besitzen und somit verstärkt auf den Umweltverbund angewiesen sind (Abbildung 4), ist der stetige Rückgang der entsprechenden Angebote des öffentlichen Verkehrs insbesondere in dünn besiedelten Gebieten des ländlichen Raums für sie umso prekärer. Die Inflexibilität öffentlicher Verkehrsleistungen in städtischen Gebieten macht die Vereinbarung ihrer Tages- mit den öffentlichen Fahrplänen oft unmöglich. Von besonderer Brisanz ist in diesem Zusammenhang die Lage alleinerziehender Mütter.

Kinder und Jugendliche haben bedingt durch ihre Stellung im Lebenszyklus, ihre Fähigkeiten und Abhängigkeiten von Erwachsenen sowie die Art und Entfernung der für sie notwendigen Wege andere Mobilitätsansprüche und -muster. Der hohe Anteil des Autos an dem Modal Split der Kinder unter 10 Jahren spiegelt die Mobilitätsmuster der Eltern wider,

bei denen die Kinder bis zum Erreichen eines gewissen Alters vorwiegend mitfahren. Ältere Kinder und Jugendliche wenden einen erheblichen Teil ihrer Mobilität für Freizeitzwecke auf, welche mit zunehmendem Alter unabhängig von den Eltern und mit einem großen Anteil Fuß- und Radverkehr verwirklicht werden. Ab dem 16., spätestens jedoch ab dem 18. Lebensjahr spielt das Auto – das eigene oder das der Eltern – eine wichtige Rolle in der täglichen Mobilität, und nimmt ab dem 20. Lebensjahr eine dominante Stellung ein. Die Bedürfnisse von Kindern und Jugendliche wurden in der Verkehrsplanung bisher nur wenig berücksichtigt. Neben den daraus resultierenden Folgen für diese Gruppe ist dies auch ein strategischer Nachteil für die Verkehrsbetriebe, die durch inadäquate Angebote ein beträchtliches zukünftiges Kundenpotenzial unberücksichtigt lassen.

Längere Lebenserwartungen sowie die demografischen Entwicklung führen dazu, dass der Anteil **älterer Menschen** an der Gesamtbevölkerung steigt. Generell benutzen ältere Menschen das Auto weniger, wenngleich sich dies langfristig aufgrund des steigenden Anteils von Führerscheinbesitzern unter den so genannten ‚neuen Alten‘ ändern könnte. Der Modal Split der über 60jährigen weist den größten Anteil an Fußgängern und Radfahrern unter den Erwachsenen auf. Dabei muss beachtet werden, dass mit fortschreitendem Alter die Fähigkeit, lange Strecken zu Fuß oder mit dem Rad zu überwinden, abnimmt. Ebenso führen zunehmende körperliche und geistige Einschränkungen dazu, dass eine verstärkte Abhängigkeit von Mitfahrgelegenheiten oder öffentlichen Verkehrsmitteln auftritt. Aufgrund der Angebotssituation, aber auch wegen der zunehmenden Technisierung und Automatisierung im Verkehr (Fahrkartenautomaten statt durch Personal besetzte Schalter, Videoüberwachung und Notrufsäulen statt Bahnhofspersonal, etc.) fällt es gerade älteren Menschen jedoch zunehmend schwer, sich im öffentlichen Verkehr zurechtzufinden. Dies führt bei den Betroffenen zu Verunsicherungen und in einigen Fällen sogar zu einer Vermeidungshaltung, die zu einem Verlust der eigenen Mobilität und damit auch eines Stücks Lebensqualität führen. Gerade in der heutigen Zeit wohnt dem auch eine gesellschaftspolitische und wirtschaftliche Brisanz inne, denn mobile Menschen brauchen weniger kostenintensive Hilfe und sind eher in der Lage, ein selbstbestimmtes Leben zu führen (Gasteiner 2005).

Zwei Drittel der in Deutschland lebenden Personen mit **körperlichen Behinderungen** fühlen sich in ihrer Mobilität eingeschränkt. Diese verzeichnen ebenfalls eine um etwa 10% geringere Aktivitätsteilnahme, die zudem stärker und häufiger auf den Nahbereich beschränkt ist. Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split von Behinderten entsteht unter anderem durch den hohen Anteil von Wegen, den Behinderte als Mitfahrer in Autos zurücklegen. Gerade körperlich eingeschränkte Menschen empfinden die Abhängigkeit von anderen für die Verwirklichung ihrer Mobilität als einen wesentlichen Faktor zur Verminderung der Selbstbestimmtheit und Lebensqualität. Für viele Behinderte bedeutet die vorhandene höhere finanzielle Belastung und die Stellung auf dem Arbeitsmarkt eine

zusätzliche Erschwerung der Verwirklichung ihrer Mobilitätsbedürfnisse¹⁰. Das durch die Bundesregierung im Jahr 2002 verabschiedete Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) stellt einen ersten Schritt zur Wahrung der Interessen behinderter Menschen im öffentlichen Verkehr dar. Unterstützt wird dies weiterhin durch die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), welches nunmehr festschreibt, dass „die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen (sind), für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen...“ (Arndt 2004). Die Umsetzung dieser gesetzlichen Anforderungen ebenso wie die Anwendung der entsprechenden Richtlinien zur baulichen Gestaltung lässt jedoch in vielen Städten noch zu wünschen übrig.

Die genannten Zahlen und Zusammenhängen deuten darauf hin, dass es auch in Deutschland Unterschiede bei der Mobilität von Gruppen gibt, die sich möglicherweise auf die Teilnahme der Betroffenen am wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und politischen Leben auswirken. Eine solche ‚globale‘ gruppenspezifische Analyse darf darüber hinaus nicht vernachlässigen, dass in vielen Fällen eine Überlagerung von mobilitätseinschränkenden Faktoren vorliegt, die das Risiko der Mobilitätsarmut noch verstärken können. So sind beispielsweise 54% der Behinderten mit Mobilitätseinschränkungen Frauen, deren Wege- und Kilometerleistungen nochmals unter denen der behinderten Männer liegen. Gleiches gilt für Behinderte in der Gruppe der über 60-jährigen, die gegenüber ihren Altersgenossen eine wiederum reduzierte Mobilität aufweisen.

In dieser Darstellung sind Aspekte des Raums noch unberücksichtigt geblieben, wenngleich diese einen großen Einfluss auf die konkrete Lage der Betroffenen sowie auf die praktische Relevanz latent vorhandener Quellen der Mobilitätsarmut haben. So scheint die Situation vieler Betroffenen im ländlichen Raum besonders problematisch zu sein, doch auch unzureichend angebundene Gebiete am Stadtrand und in Einzelfällen auch in der Innenstadt können Mobilitätsarmut und deren Folgen verschärfen.

Als Zwischenfazit bleibt festzuhalten, dass es in der deutschen Bevölkerung sehr wohl Gruppen gibt, die deutliche Unterschiede in ihrem Mobilitätsverhalten sowohl qualitativ als auch quantitativ aufweisen. Stellt man, wie hier geschehen, die ermittelten Daten zum Verkehrsverhalten in einen Zusammenhang mit den aus anderen Kontexten und z.T. anderen Ländern stammenden Erkenntnissen zu den Ursachen dieser Verhaltensunterschiede, so lässt sich der Schluss ziehen, dass nur ein Teil dieser Differenzen auf Freiwilligkeit zurückzuführen ist. Darüber hinaus kann vermutet werden, dass ein weiterer Teil auf verschiedene Faktoren zurückzuführen ist, die eine ihren Bedürfnissen angemessene Verkehrsteilnahme für die Betroffenen erschweren oder unmöglich machen. Zum Ausmaß und zu den genauen Hintergründen dieser unfreiwilligen

¹⁰ Ähnliche Zusammenhänge lassen sich auch für die Gruppe der Senioren und der Niedrigverdienenden feststellen.

Verhaltensunterschiede lassen sich aufgrund der Datenlage und dem derzeitigen Stand der Forschung zumindest für Deutschland noch keine genaue Aussage treffen.

Aufgrund der großen Bedeutung von Mobilität als Voraussetzung für die Teilnahme am gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Leben, auf den im ersten Teil dieser Ausarbeitung umfassend eingegangen worden ist, kann des weiteren geschlossen werden, dass eine (zwangsweise) Beeinträchtigung ihres Mobilitätsverhaltens für die Betroffenen zu einer Benachteiligung in anderen Lebensbereichen führt. Auch ist davon auszugehen, dass diese Benachteiligung mehrdimensional ist, und eine verringerte Teilhabe in einem Bereich (z.B. Arbeit) weitere Folgen für andere Lebensbereiche (z.B. Bildung) nach sich zieht.

3.3 Folgen verringerter Mobilität für die gesellschaftliche Teilhabe

Die möglichen Folgen einer verringerten Mobilität für die Betroffenen sind divers, da sie einerseits von der konkreten Situation des Individuums und des Haushalts abhängen, und andererseits von der angestrebten Aktivität und dem Maß, inwieweit diese durch die eingeschränkte Mobilität in ihrer Ausführung beeinträchtigt wird. In den oben bereits genannten Studien aus Großbritannien, aber auch in vergleichbaren Arbeiten aus Frankreich, Italien und den USA wird vor allem die Erschwerung des Zugangs zum Arbeitsmarkt und die daraus resultierende verringerte Möglichkeit zur Verbesserung der finanziellen Lebensgrundlage genannt (MATISSE 2003, Kennedy 2003, Transport Studies Group 2004).

Demnach führt reduzierte Mobilität zu einer verringerten Möglichkeit der Suche nach einem Arbeitsplatz bzw. der Aufnahme eines neuen oder besser bezahlten Arbeitsverhältnisses. Menschen, die nur in ihrem näheren Umkreis suchen können, haben weniger Auswahl bzw. laufen Gefahr, dass ihre Qualifikationen im lokalen Bereich nicht benötigt werden (vgl. Erläuterung zu Abbildung 2) (Social Exclusion Unit 2003, Church et al. 2000). Diese Verhinderung einer Einkommenssituationsverbesserung ist für die Betroffenen umso prekärer, als dass diese wie oben beschrieben oftmals ohnehin zu der Gruppe der Niedrigverdienenden gehören. Durch den Prozess der wirtschaftlichen Umstrukturierung ist das als ‚*mismatch*‘ (Kennedy 2003) beschriebene Unverhältnis zwischen Arbeitskräftevorkommen und -nachfrage auch in Deutschland mittlerweile ein viel diskutiertes Thema. Die aus dem skizzierten Zusammenhang erwachsenden ökonomischen Folgen für die Haushalte determinieren ebenso deren Lage und Ausgangssituation in anderen Lebensbereichen, wie Bildung, Gesundheit und Kultur. Für diese lassen sich zudem auch direkte Konsequenzen aus verringerter Mobilität ablesen. So werden die Bildungschancen

nicht nur für Kinder und Jugendliche durch mangelnde Mobilität gefährdet, vor allem da durch die demografische Entwicklung insbesondere weiterführende Schulen in dünn besiedelten Gebieten geschlossen werden, und Schüler wie Eltern die somit notwendigen langen Schulwege oftmals als nicht zu bewältigen ansehen. Für die Teilnahme an außerschulischen Aktivitäten sowie Weiterbildungsangeboten lassen sich ähnliche Zusammenhänge skizzieren. Kulturelle Abstriche, beispielsweise beim Besuch von Kino oder Theater, für die weite Distanzen zurück gelegt werden müssten, sind daneben auch insofern bedenklich, als dass zu den betroffenen Gruppen auch die so genannten „bildungsfernen Schichten“ gehören, deren Möglichkeiten zur Erweiterung des Horizonts damit weiter eingeschränkt werden.

Weitere Folgen können im Bereich der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen entstehen, zu denen auch Gesundheitsvorsorge zählt. Weniger Mobile sind stärker auf das Angebot im Nahbereich angewiesen, welches z.T. beträchtliche Unterschiede in Qualität oder Preis gegenüber weiter entfernten Versorgungszentren aufweist (MATISSE 2003).

Zusätzlich sind Einschränkungen beim Aufbau und der Pflege sozialer Netzwerke (Cass et al. 2003) bei der Erreichbarkeit und den Zugang zu Grün- und Erholungsgebieten (Gwinner 2004) sowie bei der Teilnahme an demokratischen Foren und Institutionen (Hodgson und Turner 2003) beschrieben worden.

Die hier kurz skizzierten möglichen Folgen verringerter Mobilität für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen, ebenso wie die immer wieder betonte Bedeutung der Mobilität für soziale Teilhabe, legt den Schluss nahe, dass Mobilität ein wichtiger Faktor der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Integration von Menschen und Gruppen ist. Mobilitätsarmut kann im Umkehrschluss zu verstärkter sozialer Ausgrenzung führen. Diese Erkenntnis ist nicht unbedingt neu.

Schon in den 1970er Jahren entstanden erste Ansätze zur zusammenhängenden Betrachtung von Verkehr und sozialer Ausgrenzung in Europa als Reaktion auf die Zunahme der Pkw-Abhängigkeit während zur gleichen Zeit fast die Hälfte aller Europäischen Haushalten über kein Auto verfügten. In den frühen 1980er Jahren hat die *Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions* der Europäischen Kommission festgehalten, dass Autobesitz einer der wesentlichsten Faktoren ist, der zu einer verstärkten Entwicklung hin zu einer zweigeteilten Gesellschaft beiträgt (MATISSE 2002). Diese Annahme hat sich in den letzten Jahren verfestigt und wurde mehrfach bestätigt, unter anderem auch in einigen der diesem Beitrag zugrunde liegenden Studien und Veröffentlichungen. Für Deutschland wurden die Zusammenhänge so jedoch noch nicht festgehalten bzw. untersucht. Ein kurzer Anstoß dazu soll im Folgenden gegeben werden.

3.3.1 Mobilitätsarmut und soziale Ausgrenzung

Dem Konzept der sozialen Ausgrenzung liegt die Annahme eines dynamischen Prozesses zugrunde, der durch ein komplexes Zusammenspiel innerer und äußerer Faktoren beeinflusst wird. In anderen Worten: soziale Ausgrenzung ist ein multidimensionaler Prozess, in dem verschiedene Formen der Benachteiligung vereint sind, die sich bei den Betroffenen unterschiedlich auswirken können (Häußermann 2000, Hodgson und Turner 2003). Das Konzept der sozialen Ausgrenzung soll neue Aspekte sozialer Ungleichheit betonen und rückt im Gegensatz zur traditionellen Armutsforschung die verringerten Möglichkeiten zur Teilnahme am sozialen Leben in einer multidimensionalen und dynamischen Perspektive in den Mittelpunkt (Böhnke 2001). Für die Betroffenen bedeutet der Zustand der sozialen Ausgrenzung, dass sie sich im Lauf des Prozesses von den durchschnittlichen gesellschaftlichen Standards der Lebensführung entfernen bzw. von diesen entfernt werden, und das auf verschiedenen Ebenen:

- Ökonomisch: begrenzter Zugang zum Arbeitsmarkt, aber auch zu Gütern und Dienstleistungen, darunter Gesundheitsvorsorge und Bildung;
- Institutionell: zwischen ihnen und den politischen bzw. sozialstaatlichen Institutionen bauen sich unüberwindliche Schranken auf;
- Kulturell: Stigmatisierung und Diskriminierung führen zum Verlust des Selbstwertgefühls und der moralischen Qualifikation, die für ein integriertes Leben Voraussetzung sind;
- Sozial: durch soziale Isolation und das Leben in einem geschlossenen Milieu gehen die Brücken zur „normalen“ Gesellschaft verloren (Häußermann 2000).

Diese Prozesse treffen verschiedene Bevölkerungsgruppen auf unterschiedliche Weise. Die wirtschaftliche Situation, d.h. die Stellung auf dem Arbeitsmarkt sowie Einkommen und finanzielle Ressourcen, werden als zentrale Determinanten angesehen. Allerdings existiert das Risiko der sozialen Ausgrenzung für alle Einkommensgruppen (Böhnke 2001). Ein wesentlicher Aspekt ist die Überlagerung mit anderen, soziale Ausgrenzung tendenziell bedingenden bzw. verstärkenden Faktoren, beispielsweise Haushaltstyp, Zugehörigkeit zu sozialen Netzwerken, ethnisch-kultureller und religiöser Hintergrund, Alter sowie körperliche und geistige Fähigkeiten und Einschränkungen. Hinzu kommt nach der hier vertretenen Meinung, dass auch Mobilität, oder besser gesagt Mobilitätsarmut, Prozesse sozialer Ausgrenzung beeinflussen kann.

Dies gilt umso mehr, da soziale Ausgrenzung auch eine räumliche Komponente aufweist, die mit Begriffen wie ‚sozialräumliche Segregation‘, ‚urbane Marginalisierung‘, ‚soziale Brennpunkte‘ oder ‚benachteiligte Quartiere‘ erfasst und umschrieben wird. In der Regel geht es dabei um zwei Quartierstypen: Großwohnsiedlungen am Stadtrand und Altbauquartiere in der Innenstadt. Diese gelten im öffentlichen Bewusstsein oft als Orte der Armen und sozial

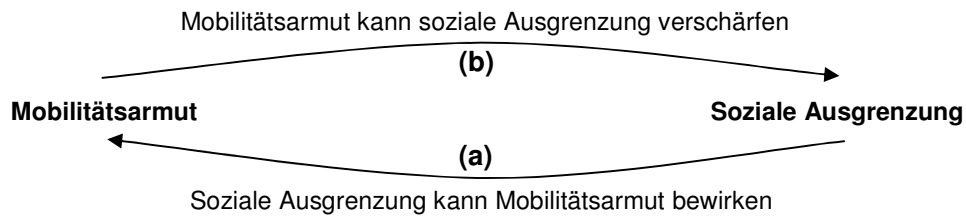
Benachteiligten. Die Kennzeichen solcher Viertel sind eine überdurchschnittlich hohe Anzahl Arbeitsloser und Empfänger von Transferleistungen sowie Niedrigverdienende. Jedoch stimmt diese Außen- mit der Innenwahrnehmung der Bewohner oft nicht überein. Diese schätzen an ihrem Quartier eine von außen oftmals nur schwer erkennbare Schutzfunktion durch lokale soziale Netze und die Möglichkeit, sich innerhalb quartierspezifischer Maßstäbe sozial zu positionieren. Andererseits kann ein Rückzug ins Quartier jedoch auch die Gefahr der Isolation sowie der Formulierung innerer und äußerer Stigmata bergen (Vogel 2003). Die Verbindung räumlicher Marginalisierung und sozialer Ausgrenzung ist hochkomplex. So werden einige Gebiete synonym mit dem Phänomen sozialer Ausgrenzung gesetzt, während in anderen sehr viel feinere Muster der Differenzierung erkennbar sind (Madanipour 1998).

Soziale Ausgrenzung ist ein gesamtgesellschaftliches Problem. Die Ursachen können nicht bei den Betroffenen allein gesucht werden, sondern die Entstehung und Entwicklung von Ausgrenzungsprozessen ist eng verbunden mit der Art und Weise, wie die Gesellschaft als Ganzes interagiert. Ebenso beschränken sich die Folgen der Ausgrenzung nicht auf die Betroffenen allein. So schlagen sich marginalisierte Stadtgebiete in den *mental maps* der gesamten Stadtbevölkerung nieder: diese Gegenden werden gemieden, ohne dass damit das Übergreifen von Problemen auf andere Stadtquartiere verhindert werden kann (Lyons 2003).

Soziale Ausgrenzung isoliert vom gesellschaftlichen Kontext zu betrachten hieße, die Ausgrenzung quasi auszugrenzen und die Symptome vor die Ursachen zu stellen. In anderen Worten: eine integrierte Betrachtung von sozialer Ausgrenzung muss alle gesellschaftlichen Bereiche hinsichtlich ihrer Bedeutung für diese Prozesse genauestens untersuchen. Für den Bereich der Mobilität scheint dies von besonderer Relevanz zu sein. Die These einer Verbindung zwischen Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung wurde mehrfach grundlegend festgehalten und bestätigt, wie das folgende Zitat beispielhaft verdeutlichen soll: „Aus den vorhandenen Beweisen wird deutlich, dass Mobilitätsarmut¹¹ ein signifikantes Problem für diejenigen darstellen kann, die bereits von sozialer Ausgrenzung betroffen sind [...]. Darüber hinaus ist Mobilitätsarmut in anderen Fällen einer der Gründe für soziale Ausgrenzung. Mobilitätsarmut ist in hohem Maße mit der Möglichkeit zur Teilnahme verbunden und kann die Verringerung der Zugänglichkeit von essentiellen und nicht-essentiellen Dienstleistungen und Einrichtungen, z.B. Krankenhäusern, Geschäften und Bildungseinrichtungen, zur Folge haben.“ (Department for Transport 2000: 18, eigene Übersetzung). Der Zusammenhang zwischen Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung kann wie in der folgenden Abbildung als wechselseitig beschrieben werden.

¹¹ Im englischen Original wird der Begriff *transport poverty* benutzt. Zu den Gründen für die abweichende Übersetzung siehe Kap.2).

Abbildung 6: Wechselseitiger Zusammenhang von Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung



Erläuterung zu Abbildung 6

(a) Eingeschränkte Mobilität als Folge sozialer Ausgrenzung

Eingeschränkte Mobilität kann das Ergebnis sozialer Ausgrenzung sein, beispielsweise wenn Menschen mit einem geringen Einkommen sich ein für ihre Beweglichkeit notwendiges Verkehrsmittel (privat oder öffentlich) nicht leisten können, oder wenn sie dessen Benutzung aufgrund finanzieller Restriktionen einschränken müssen und keine Alternative existiert. Alter und körperliche Beeinträchtigungen können hierbei ebenfalls eine Rolle spielen.

(b) Eingeschränkte Mobilität verstärkt soziale Ausgrenzung

Andererseits kann die Tendenz bzw. das Risiko der sozialen Ausgrenzung durch die mangelnde Möglichkeit zur Mobilität noch verschärft werden, beispielsweise wenn ein alleinerziehendes Elternteil eine Arbeit nicht annehmen kann, da die Kosten zu hoch sind und die Komplexität des Pendelweges sich nicht mit notwendiger Kinderbetreuung vereinbaren lässt. Ein anderes Beispiel ist, dass ältere oder körperbehinderte Menschen es nicht wagen, das Haus zu verlassen, da Lärm und Verkehrsaufkommen sowie mangelnde Querungsmöglichkeiten an Straßen sie in ihrer Bewegungsfreiheit verunsichern und einschränken (MATISSE 2003: 27).

Einschränkend muss jedoch gesagt werden, dass nicht jeder Mensch, dessen Mobilität eingeschränkt ist, gleichermaßen als sozial benachteiligt eingestuft werden kann. Ebenso wenig sind Menschen, die als sozial ausgegrenzt gelten, automatisch mobilitätsarm. In einigen Fällen kann Mobilitätsarmut ein Hauptfaktor begrenzter Teilhabe sein, während sie in anderen Fällen eine eher untergeordnete Rolle spielt.

4 Fazit

Ziel der vorangegangenen Darstellungen war es, den Begriff der Mobilitätsarmut zu beleuchten und seine Relevanz in Bezug auf Deutschland zu hinterfragen. Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass es deutliche Anzeichen dafür gibt, dass Teile der Bevölkerung in Deutschland von einer zwangsweise verminderten Mobilität betroffen sind. In der Folge sind sie in verschiedensten Bereichen des Lebens benachteiligt, was enorme Auswirkungen bis hin zum Risiko der sozialen Ausgrenzung bzw. der Verschärfung bereits existierender Ausgrenzungsprozesse haben kann. Damit scheint deutlich, dass eine Diskussion um den Zusammenhang von Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung auch in Deutschland geführt werden muss, um den sich bereits jetzt abzeichnenden Tendenzen hin zu einer Gesellschaft, die sich in Mobile und Immobile aufspaltet, entgegenzuwirken.

Für die Forschung bedeutet dies, dass zunächst eine Definition für Mobilitätsarmut gefunden werden muss, die es möglich machen, Betroffene zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Eine solche umfassende Definition sollte auch die Mehrdimensionalität und Dynamik sowohl der Ursachen als auch möglicher Folgewirkungen, die nach erster Betrachtung den Begriff der Mobilitätsarmut charakterisieren, berücksichtigen. Der alleinige Fokus auf die Frage des Autobesitzes oder die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle ist dafür nicht geeignet.

Die räumliche wie die gruppenspezifische Verortung Mobilitätsarmer sowie die Identifikation des Zusammenspiels mit Prozessen der sozialen Ausgrenzung wäre ein weiterer wichtiger Schritt. Die dazu notwendigen Verfahren der Datenerhebung und Messung stellen ebenfalls ein breites Forschungsfeld dar. Empfehlungen zu Maßnahmen und Strategien des Umgangs mit Mobilitätsarmut und sozialer Ausgrenzung existieren bereits, wenngleich zum Teil ohne spezielle Bezugnahme auf das Thema. Die Entwicklung einer integrierten Herangehensweise, die auch die Betroffenen mit einbezieht und Überlegungen zum gesamtgesellschaftlichen Kontext mit einbezieht, scheint notwendig.

Sowohl für die praktische als auch für die theoretische Konkretisierung des Themas für Deutschland können Forschungsergebnisse aus anderen Ländern wertvolle Anregungen geben.

5 Literaturverzeichnis

- Arndt, W.-H. (2004): Barrierefreie Mobilität, in: Barrierefreies Planen und Bauen als interdisziplinäres Handlungsfeld. Berlin: 70-85.
- Böhnke, P. (2001): Nothing Left to Lose? Poverty and Social Exclusion in Comparison. Empirical Evidence on Germany. Arbeitspapier FS III 01 – 402 des Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung. Berlin.
- Bundesregierung (2005): Lebenslagen in Deutschland. Der 2. Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung. Berlin.
- Cass, N.; Shove, E.; Urry, J. (2003): Changing infrastructures, measuring socio-spatial inclusion/exclusion. Lancaster.
- Church, A.; Frost, M.; Sullivan, K. (2000): Transport and Social Exclusion in London, in: Transport Policy 7 (2000): 195-205.
- Department of Environment, Transport and the Regions (Hg.) (1998): A New Deal for Transport: Better for Everyone. The Government's White Paper on the Future of Transport. London.
- Department for Transport (Hg.) (2000): Social Exclusion and the Provision of Public Transport. Main Report. London.
- Department for Transport (Hg.) (2004): The Future of Transport. A Network for 2030. London.
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung; Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (2004): Mobilität in Deutschland. i. A. des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Berlin.
- European Commission (2001): White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg.
- Gasteiner, A. (2005): Mobil sein – dabei sein! Sicher mit dem Bus fahren! Ein Sicherheitsprojekt für ältere Fahrgäste in Salzburg, in: Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL e.V. (Hg.): fairkehr Heft 1/05: 52-53.
- Gleich, M. (1998): Mobilität – Warum sich alle Welt bewegt. Hamburg.
- Gwinner, R. (2004): Endlich Urlaub, in: fairkehr GmbH (Hg.): fairkehr online 3/2004: o.S. [online unter http://www.fairkehr.de/magframeset.html?fair_0304/titel/endlich_urlaub.htm. Zugriff: 16.02.05]

-
- Häußermann, H. (2000): Die Krise der sozialen Stadt, in: Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.): Aus Politik und Zeitgeschichte B 10-11/2000: o.S.
- Hine, J.; Grieco, M. (2003): Scatters and clusters in time and space: implications for delivering integrated and inclusive transport, in: Transport Policy 10 (2003): 299-306.
- Hodgson, F.C.; Turner, J. (2003): Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion, in: 265-272.
- Kennedy, L. (2003): Transport and Social Exclusion: A United States View. Paper presented at an Expert's Seminar, University of Westminster, London, UK, 4th April 2003.
- Lyons, G. (2003): The introduction of social exclusion into the field of travel behaviour, in: Transport Policy 10 (2003): 339-342.
- Madanipour, A. (1998): Social Exclusion and Space, in: Madanipour, A.; Cars, G.; Ellen, J. (Hg.): Social Exclusion in European Cities. Processes, Experiences and Responses. London: 75-94.
- MATISSE Consortium (2002): Making the Links: Transport and Social Exclusion. Paper presented at a conference in Merseyside Maritime Museum, Liverpool 14th November 2002.
- MATISSE Consortium (2003): MATISSE Interim Report. Prepared for DG Employment and Social Affairs of the European Union.
- Rammler, S. (2001): Mobilität in der Moderne. Geschichte und Theorie der Verkehrssoziologie. Berlin.
- Social Exclusion Unit (2003): Making the Connections: Final Report on Transport and Social Exclusion. London.
- Statistisches Bundesamt (2004). Verkehrsinfrastruktur. [online unter <http://www.destatis.de/basis/d/verk/verktab1.php>. letzte Aktualisierung: 28.12.2004].
- Transport Studies Group (2004): Transport and Social Exclusion. Phase II Inception Report. University of Westminster.
- Vogel, B. (2003): Neues aus der Großstadt?, in: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.): Informationen zur Raumentwicklung. Heft 3/4.2003: 201-206.
- Wille, J. (2000): Ohne Ökosteuer funktioniert die Marktwirtschaft falsch. Interview mit Stefan Rommerskirchen, in: Frankfurter Rundschau 15.09.2000.
- World Bank (Hg.) (2002): Cities on the Move. A World Bank Urban Transport Strategy Review. Washington D.C.