

Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH

Mobilität, Teilhabe, Ausgrenzung

Umriss eines theoretischen Bezugsrahmens

Vortrag im Rahmen des Werkstattgesprächs
„Konsummuster: Differenzierung und Ungleichheit“
am Soziologischen Forschungsinstitut (SOFI)
an der Universität Göttingen am 19. Februar 2010

Georg Wilke
Koordinator und Projektleiter
Mobilität und Verkehr
Forschungsgruppe
Zukünftige Energie- und
Mobilitätsstrukturen

- 1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen**
- 2. Zum Zusammenhang von Lebenslagen, Mobilität und Teilhabe: Bausteine eines konzeptionellen Bezugsrahmens**
- 3. Beobachtung von Problemlagen und Problemgruppen**
- 4. Ansatzpunkte für Interventionsstrategien**
- 5. Forschungsfragen**

1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen

2. Armutsbericht (2006, S. 285 f.)

Kapitel XI.2 „Mobilität als Voraussetzung für die gesellschaftliche Partizipation“

„Mobilität ist ein **Grundbedürfnis** in der Gesellschaft und trägt entscheidend zur gesellschaftlichen **Teilhabe** und **Entwicklung jedes Einzelnen** bei.

Es geht dabei um Aktivitäten, die zur **Existenzerhaltung** im engeren Sinne erforderlich sind, wie etwa Beruf, Ausbildung, medizinische Versorgung usw. und um die Teilhabe in **anderen Lebensbereichen**, wie der Freizeitgestaltung, Sport und Erholung, Bildung und ehrenamtlicher Betätigung.

Die **Verbesserung der Mobilitätschancen** aller Menschen und die **Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen** unabhängig von der Verfügbarkeit über ein bestimmtes Verkehrsmittel ist erklärtes verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung.

Sie setzt dabei im Rahmen des Leitbildes ‚Nachhaltige Mobilität‘ auf ein integriertes Verkehrssystem, das nicht nur ökonomisch effizient und ökologisch verträglich, sondern auch **sozial gerecht** ist und zur **Chancengleichheit** beiträgt.

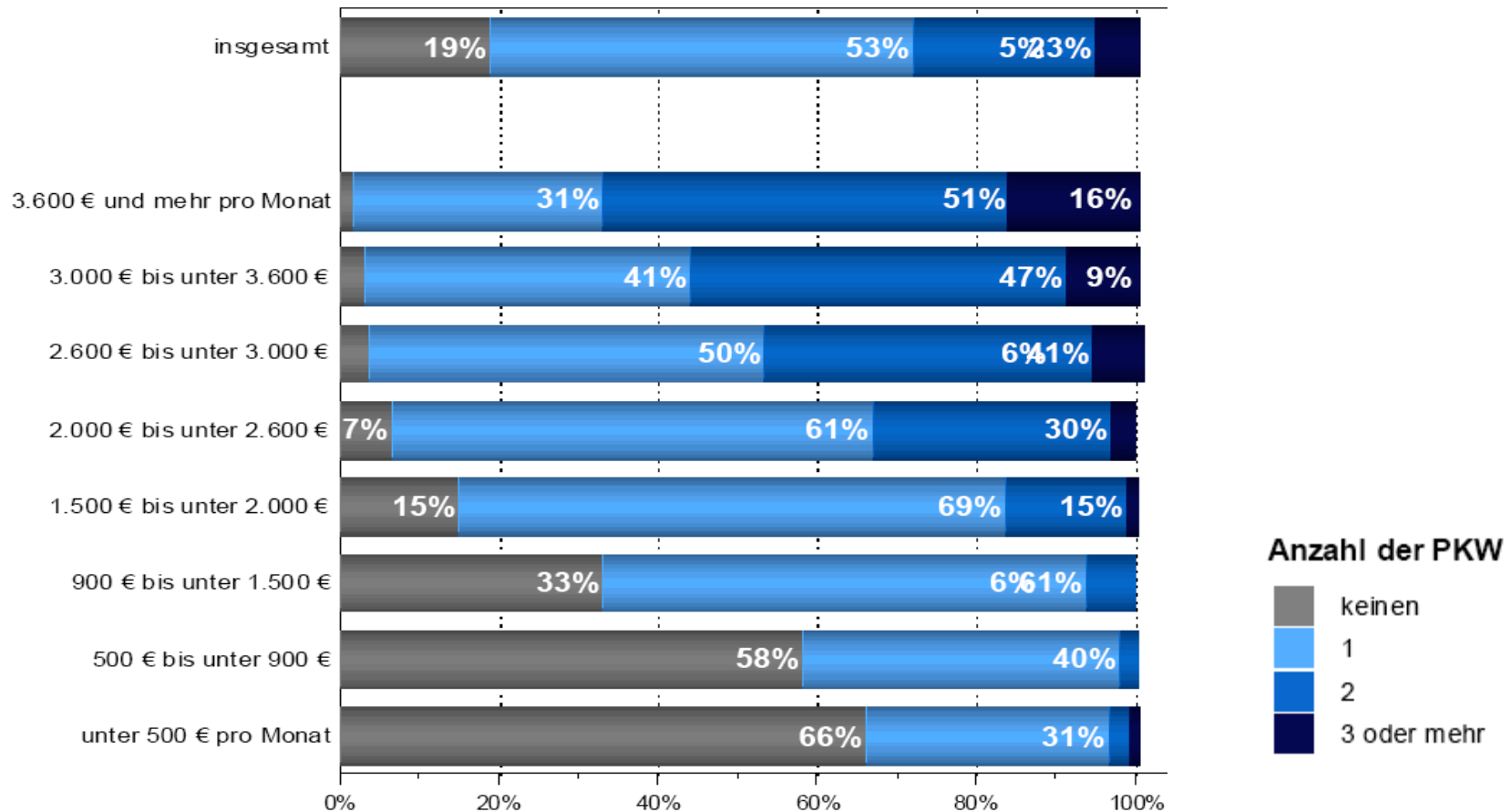
Insbesondere der **öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)** spielt in einem integrierten Verkehrssystem eine wichtige Rolle.“

Besonders zu berücksichtigen: Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durch Alter oder Behinderung

3. Armutsbericht (2008): Keine Thematisierung von Mobilität

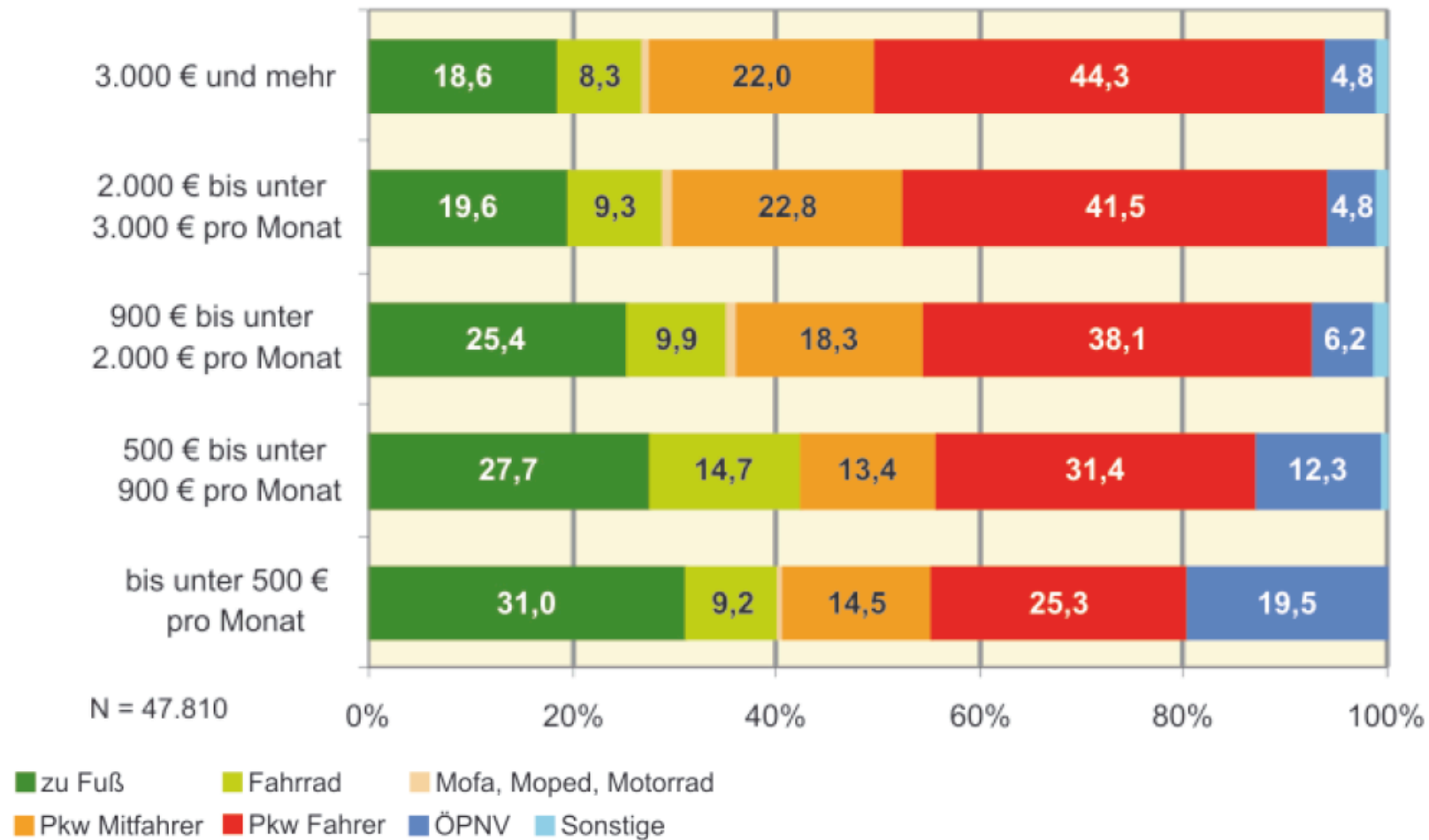
1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen

Mobilität einkommenschwacher Haushalte: Haushalte nach Anzahl der Pkw und Haushaltsnettoeinkommen 2002



1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen

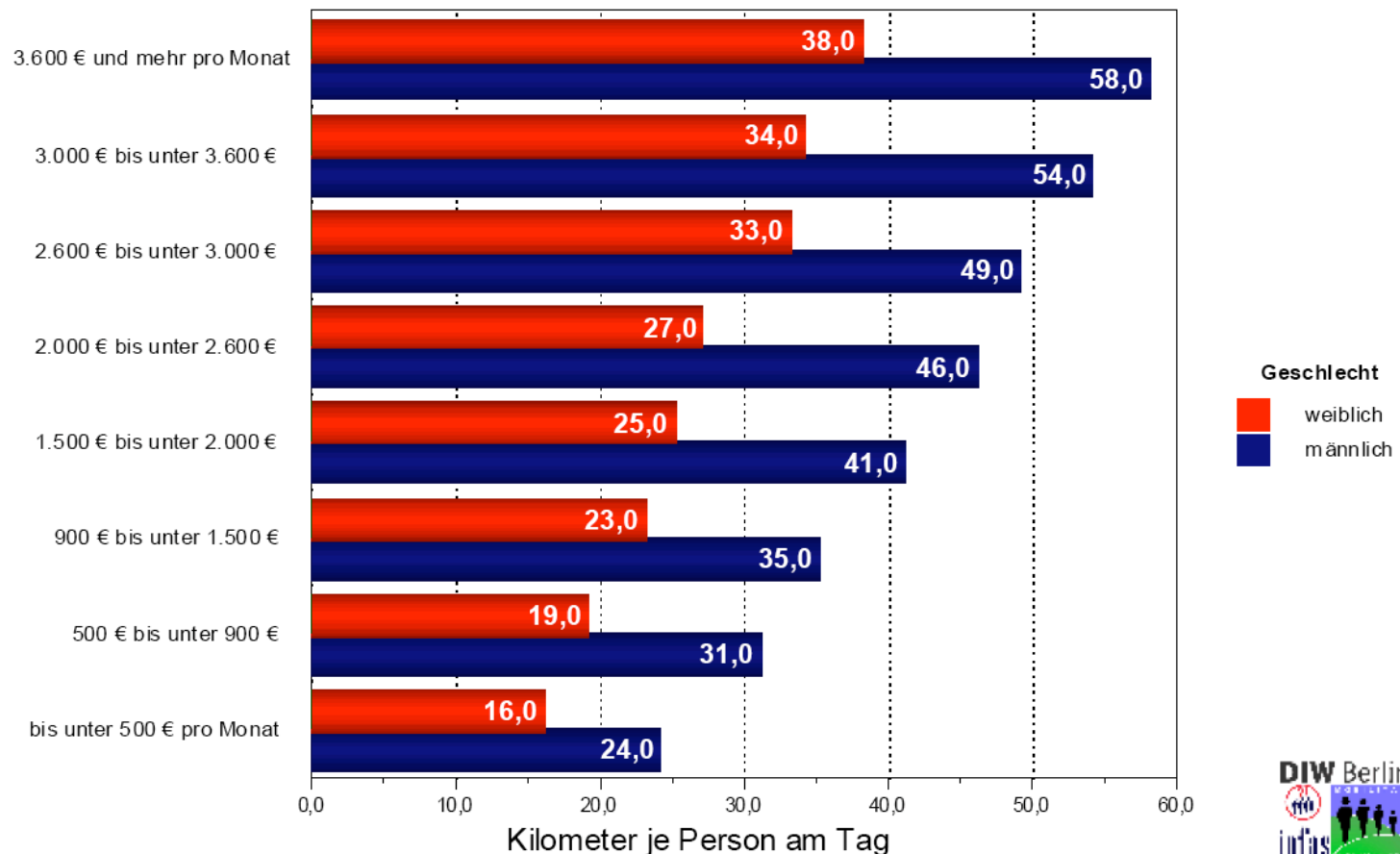
Hauptverkehrsmittel nach Haushaltsnettoeinkommen



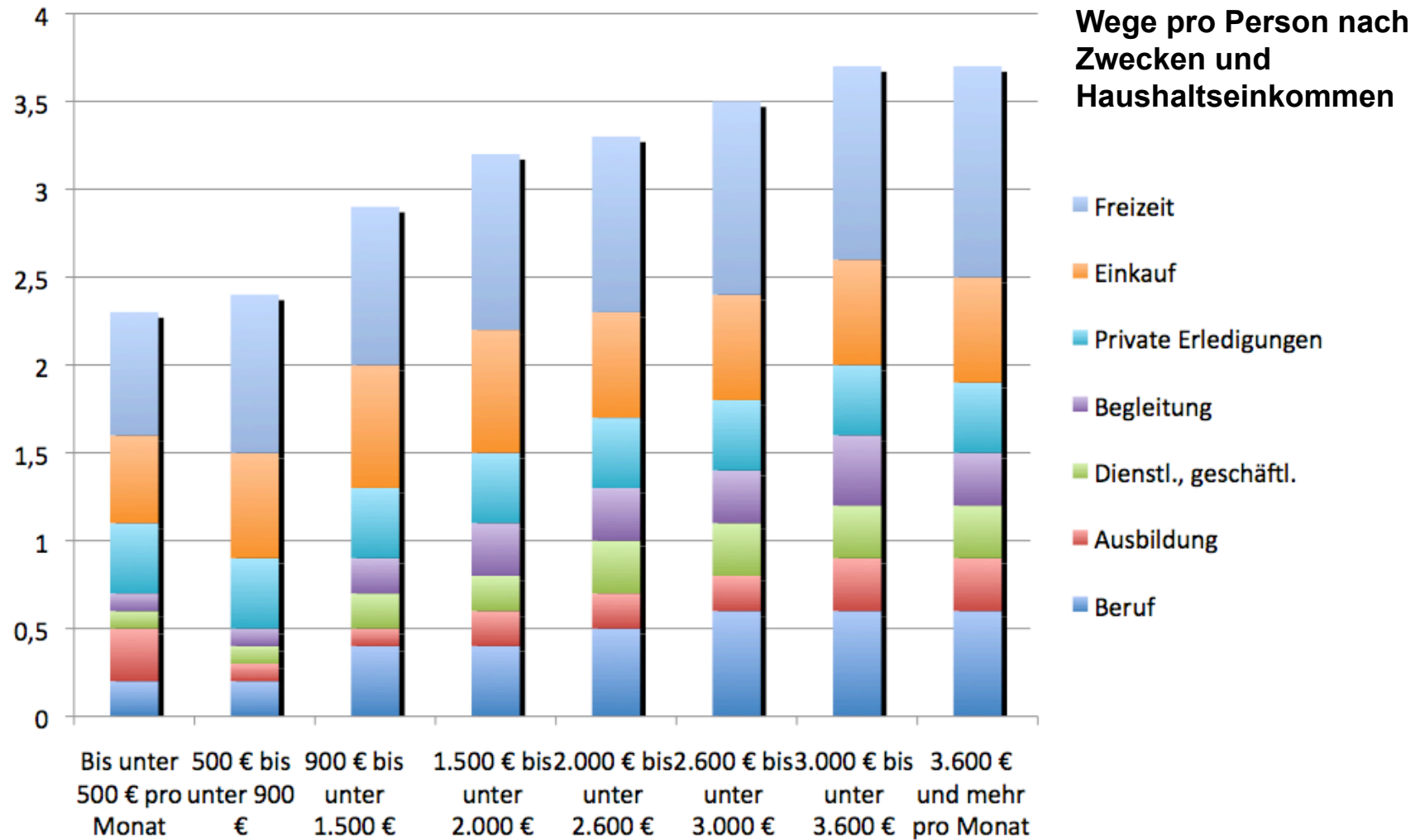
1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen

Mobilität einkommensschwacher Haushalte: Kilometer je Person am Tag nach Haushaltsnettoeinkommen und Geschlecht 2002

Wege nach Einkommensgruppe des Haushaltes



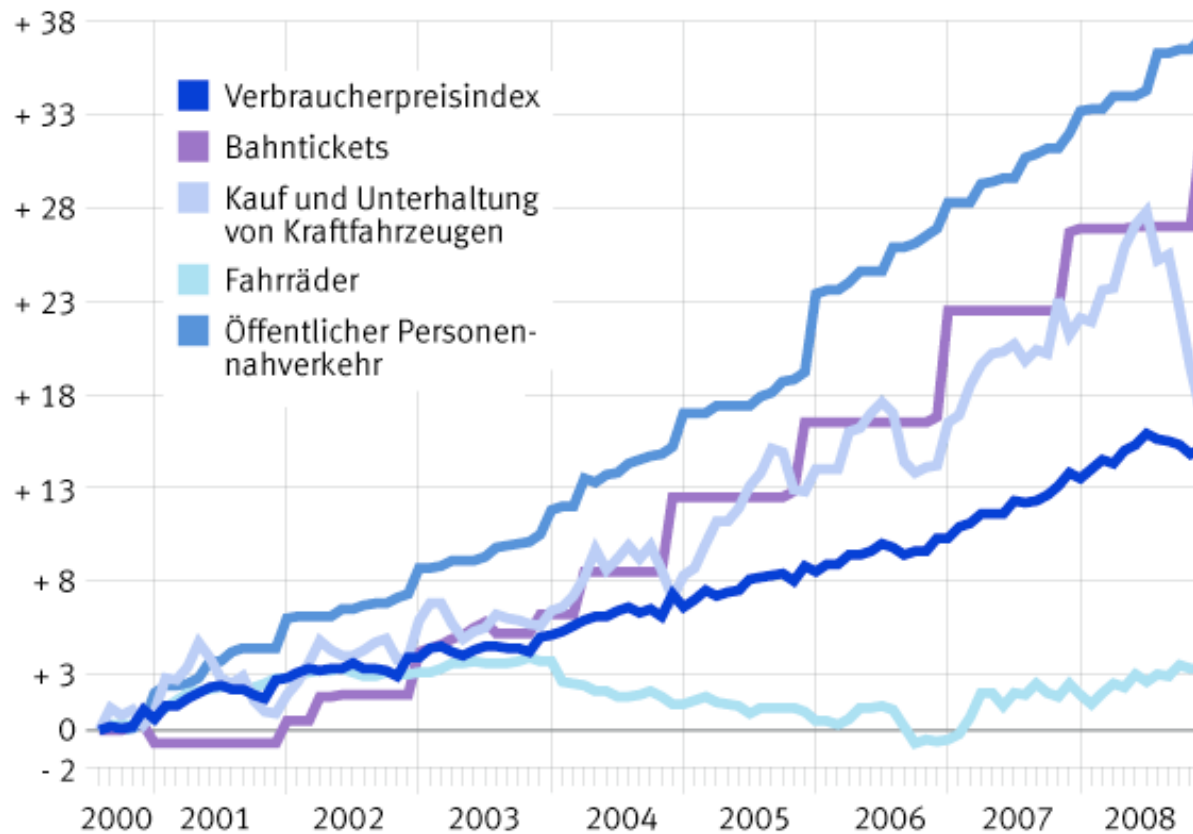
1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen



1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen

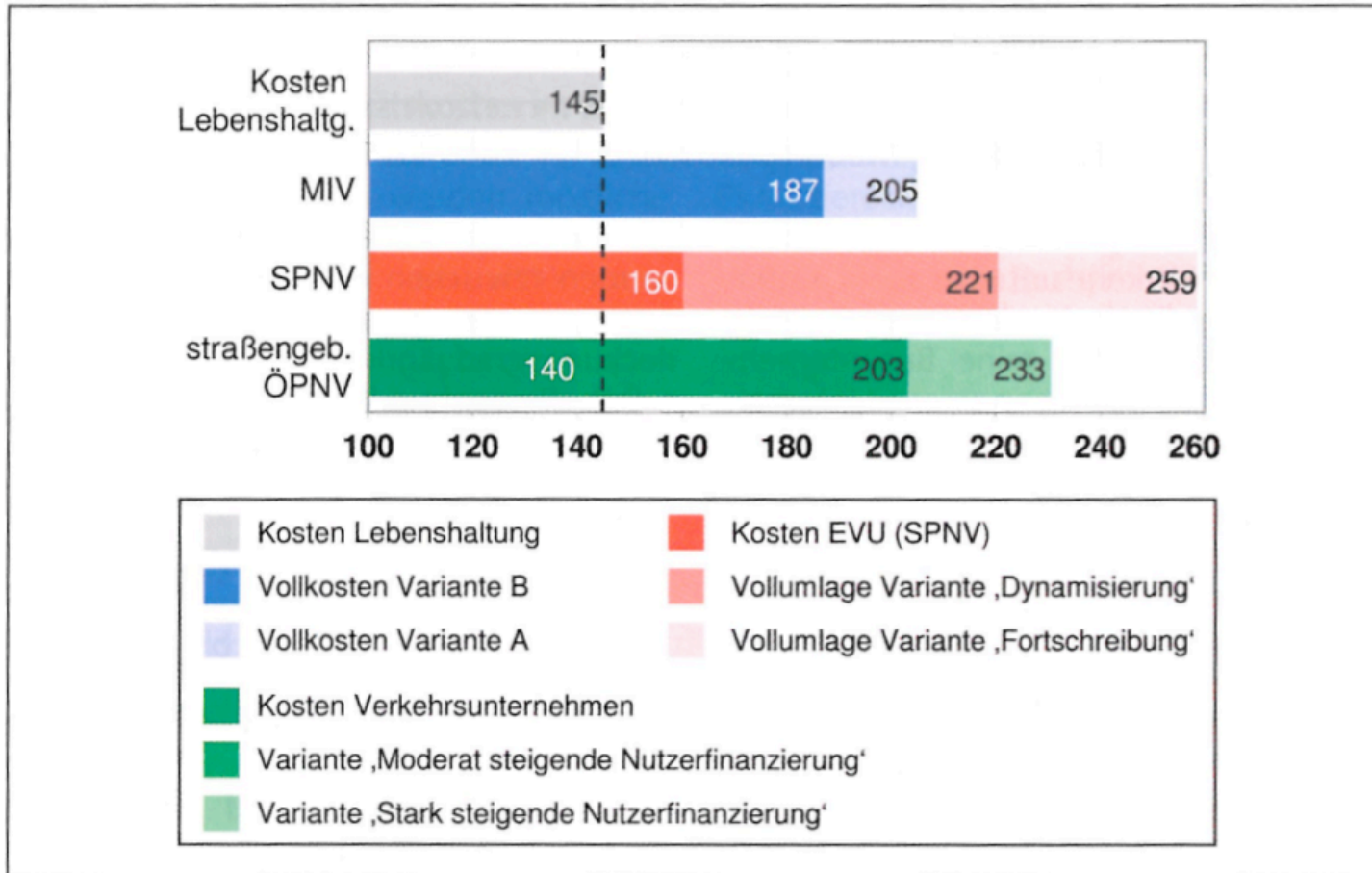
Preisentwicklung von Verkehrsmitteln

Preisabstand in Prozent gegenüber August 2000



1. Indizien für eingeschränkte Mobilitätschancen

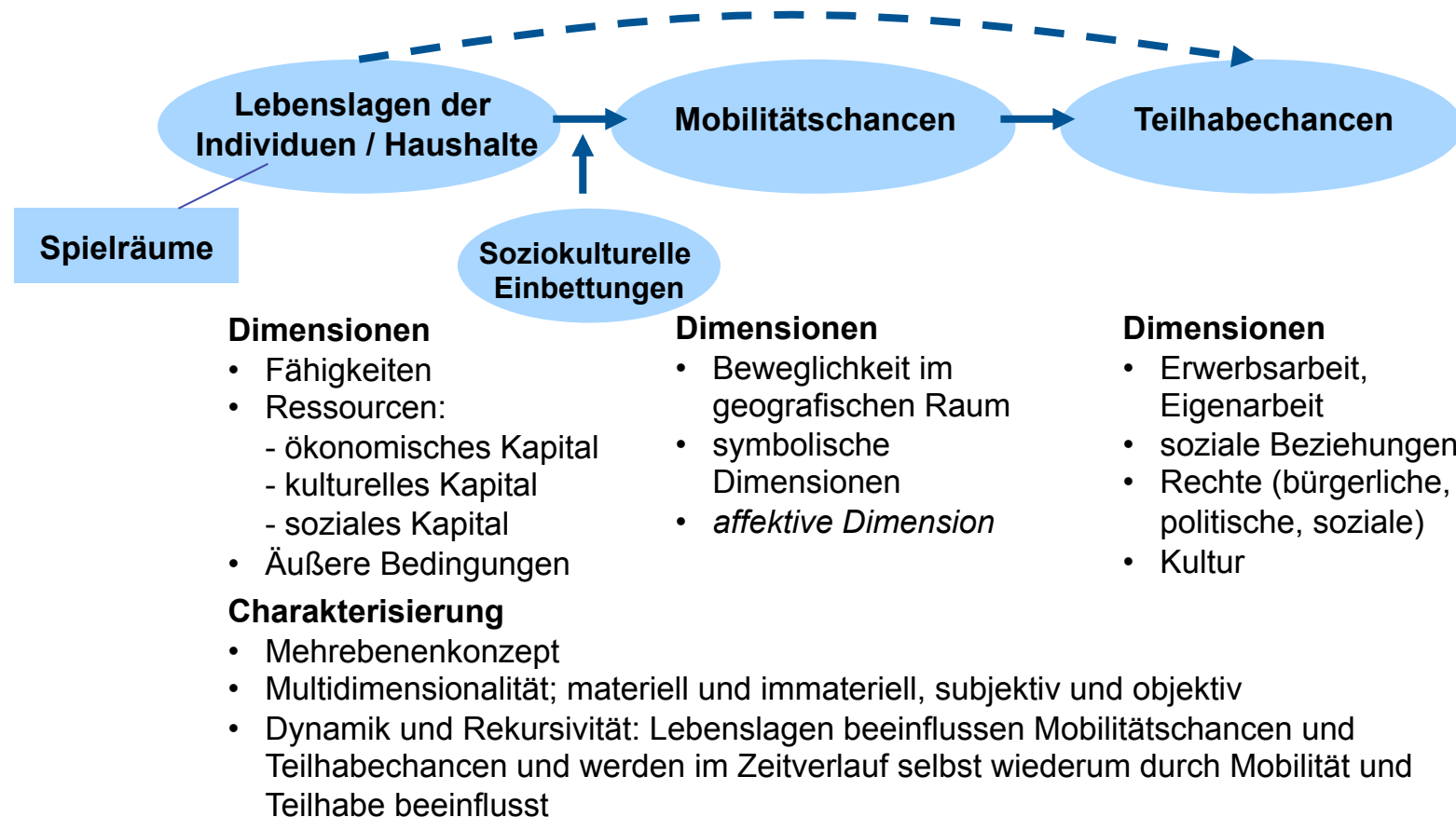
Perspektivische Entwicklung der Mobilitätskosten



Mögliche Entwicklung Mobilitätskosten in Bandbreiten 2005 – 2030. Index: 2005 = 100.

2. Konzeptbausteine

Mobilität als vermittelnde Größe zwischen Lebenslagen und Teilhabe



Thematisierungen Problemlagen:

Armut, Armutsrisiko; Deprivation; Exklusion; Gefährdung des gesellschaftlichen Zusammenhalts.

2. Konzeptbausteine

Subjektive Wahrnehmung objektiver Lebensbedingungen

Objektive Lebensbedingungen	Subjektives Wohlbefinden	
	gut	schlecht
gut	WELL-BEING	DISSONANZ („Unzufriedenheitsdilemma“)
schlecht	ADAPTATION („Zufriedenheitsparadox“)	DEPRIVATION

2. Konzeptbausteine

(Ein) Maßstab: Soziale Gerechtigkeit

Kernfrage: Welche Ungleichheiten können hingenommen werden, welche nicht?

Quellen für Gerechtigkeitsmaßstäbe:

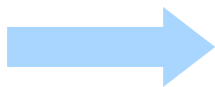
- Gerechtigkeitstheorien
- Gesellschaftliche Wertvorstellungen
>>> soziokulturelle Differenzierung
- Sozialpolitische Normen

„Maßstab für Gerechtigkeit ist der Grad gesellschaftlich tolerierter Ungleichheit“

2. Konzeptbausteine

Ausgrenzung = „Prozess [...], in dem Individuen oder Haushalte sich von den durchschnittlichen gesellschaftlichen Standards der Lebensführung entfernen bzw. entfernt werden.“

- **Ökonomisch:** Begrenzter Zugang zum Arbeitsmarkt, zu Gütern und Dienstleistungen
- **Institutionell:** Aufbau von unüberwindlichen Schranken zwischen Betroffenen und politischen bzw. sozialstaatlichen Institutionen
- **Kulturell:** Verlust des Selbstwertgefühls und der moralischen Qualifikation
- **Sozial:** Verlust der Brücken zur „normalen“ Gesellschaft durch soziale Isolation und das Leben in einem geschlossenen Milieu

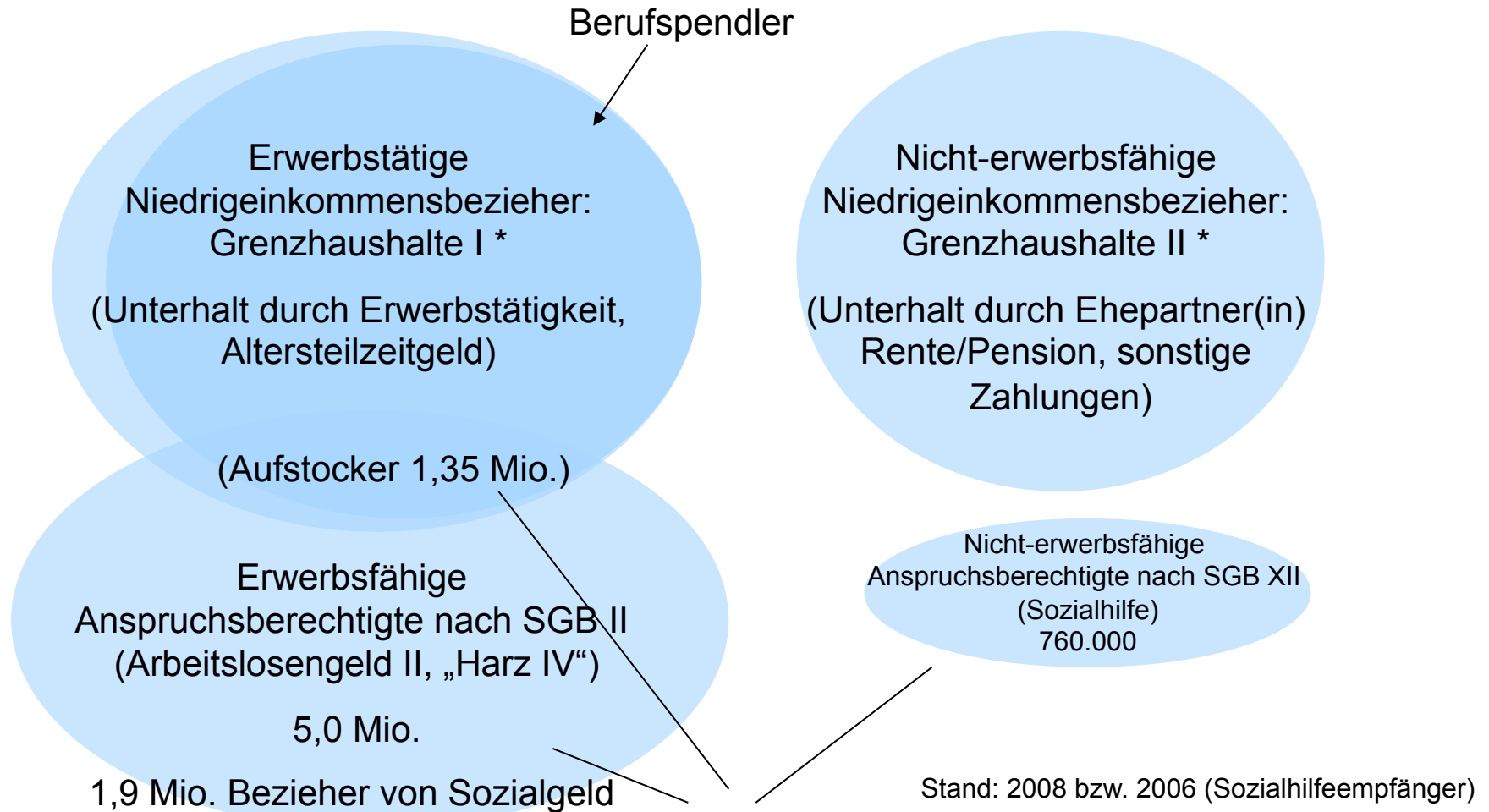


Eingeschränkte Mobilitätschancen können Ausgrenzung verursachen oder verstärken

3. Beobachtung Problemlagen und Problemgruppen (Beispiele)

- Zwei von fünf **Arbeitssuchenden** sehen mangelnde Verkehrsprobleme als Hindernis, einen **Job** zu bekommen. Einer von fünf hat in den letzten 12 Monaten aufgrund von Verkehrsproblemen keine Anstalten unternommen, einen bestimmten Job zu bekommen.
- 16 – 18 jährige geben durchschnittlich 370 Pfund für **bildungsinduzierten** Verkehr aus, fast die Hälfte davon hat mit diesen Kosten Schwierigkeiten. 6 % aller 16 – 24 jährigen lehnen **Bildungsangebote** wegen Verkehrsproblemen ab.
- 31 % der Autolosen haben Probleme, ihr örtliches **Krankenhaus** zu erreichen (im Vergleich zu 17 % bei den Autobesitzenden). Über 1,4 Mio. geben an, in den letzten 12 Monaten **medizinische Hilfe** aufgrund von Verkehrsproblemen abgelehnt zu haben oder sich dafür entschlossen zu haben, nicht danach zu suchen.
- 16 % der Autolosen bewerten die Erreichbarkeit von **Supermärkten** schlecht (im Vergleich zu 6 % der Autobesitzer)
- 18 % der Autolosen finden es schwierig, sich mit **Familie und Freunden** zu treffen (im Vergleich zu 8 % der Autobesitzer). Autolose finden es doppelt so schwer. Freizeitzentren und Bibliotheken zu erreichen wie Pkw-Besitzer (9 % und 7 %)
- Kinder der untersten sozialen Klassen werden fünfmal so häufig in **Verkehrsunfälle** verwickelt wie Kinder der obersten sozialen Klasse. Mehr als 25 % der verunglückten Kinder im Fußgängerverkehr entstammen den 10 % der sozial am stärksten benachteiligten Stadtbezirken.

3. Beobachtung Problemlagen und Problemgruppen (Beispiele)



Rechnerisches Budget zur Abdeckung von Mobilitätsbedarfen < 0,7 Euro/Tag

* Haushalte des unteren Einkommensquintils ohne Transferempfänger

4. Ansatzpunkte Interventionsstrategien

Verbesserung Ressourcenausstattung der Haushalte

- Erhöhung der Regelsätze für die Bezieher von Grundsicherungsleistungen
- Vergabe von Sozialtickets für den ÖPNV
- ...

Verbesserung Infrastruktur

- Erweiterung des ÖPNV-Angebots
- Ausbau der Einrichtungen des täglichen Bedarfs im Nahbereich
- ...

5. Forschungsaufgaben

Zielsetzung: Beschreibung typischer Problemlagen und Quantifizierung typischer Problemgruppen für die Sozialberichterstattung in Bezug auf Mobilitätschancen (Teilhabechancen)

Aufnahme in die Sozialberichterstattung erfordert aufgrund des Forschungsstandes (konzeptionelle und empirische Defizite) vorgängige Analysen.

- Erarbeitung einer konzeptionellen Basis für die Beschreibung von Mobilität und Teilhabe/Exklusion jeweils für sich sowie der Zusammenhänge zwischen beiden
- Empirische Untersuchung der Zusammenhänge zwischen Mobilitätschancen und Mobilität, Teilhabechancen und Teilhabe, Mobilitäts- und Teilhabechancen aus Beobachtersicht; Abgleich mit subjektiven/soziokulturellen und staatlichen Normen zur Identifizierung von Problemlagen
- Entwicklung eines überschaubaren Sets von Indikatoren
- Vermessung typischer Problemgruppen

Vertiefungen:

- Untersuchung des Zusammenhangs von räumlicher und sozialer Mobilität in Prozessen von Integration und Exklusion
- Untersuchung der Wirkungen ressourcenorientierter und infrastrukturell orientierter Interventionsansätze



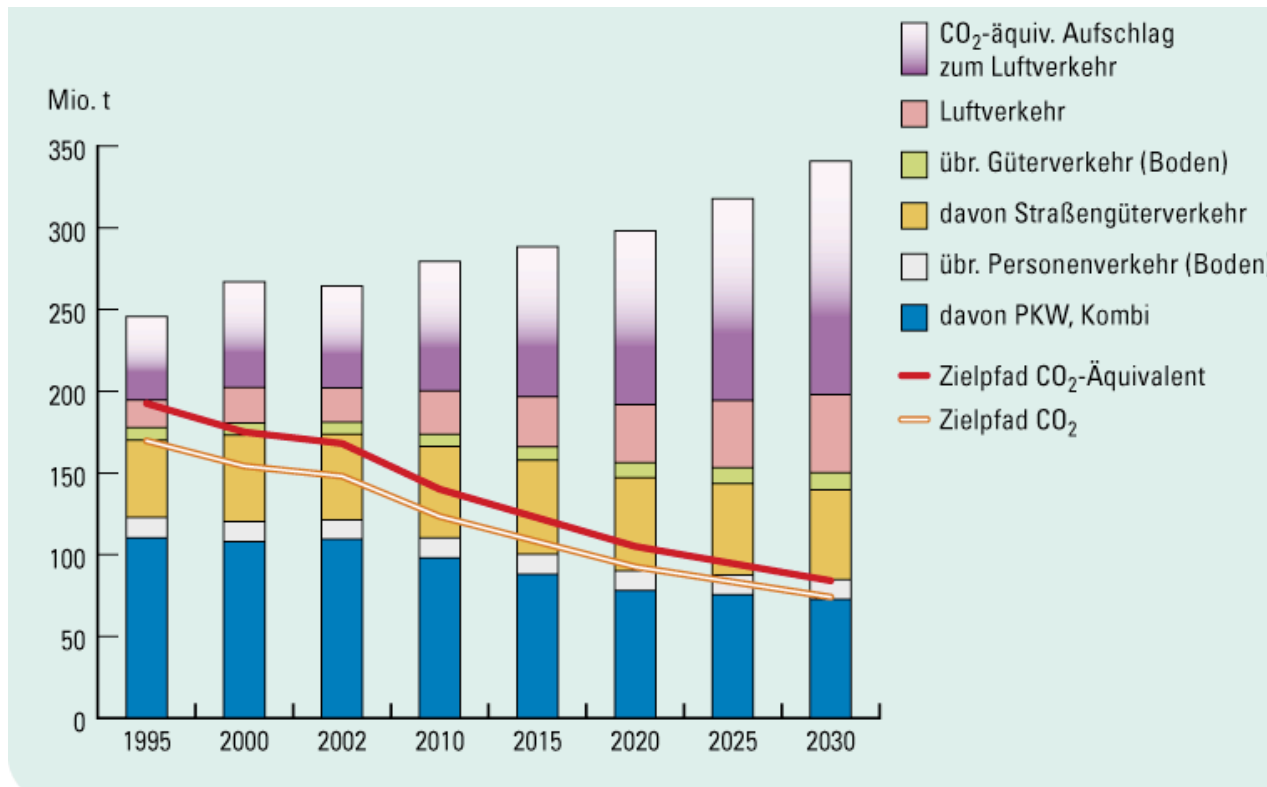
Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

**Georg Wilke
Forschungsgruppe Zukünftige Energie- und
Mobilitätsstrukturen
Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie
Postfach 10 04 80, D-42004 Wuppertal
Tel. +49 202 2492 -211 (-263 Fax),
georg.wilke@wupperinst.org
<http://www.wupperinst.org>**

Anhang

CO₂(-äquivalente)-Emissionen des Verkehrs

- Der Verkehrssektor verfehlt zunehmend die CO₂-Minderungsziele.
- Ein Trendbruch ist erforderlich!
- Welche realisierbaren Maßnahmen können schnelle Mengeneffekte bewirken?



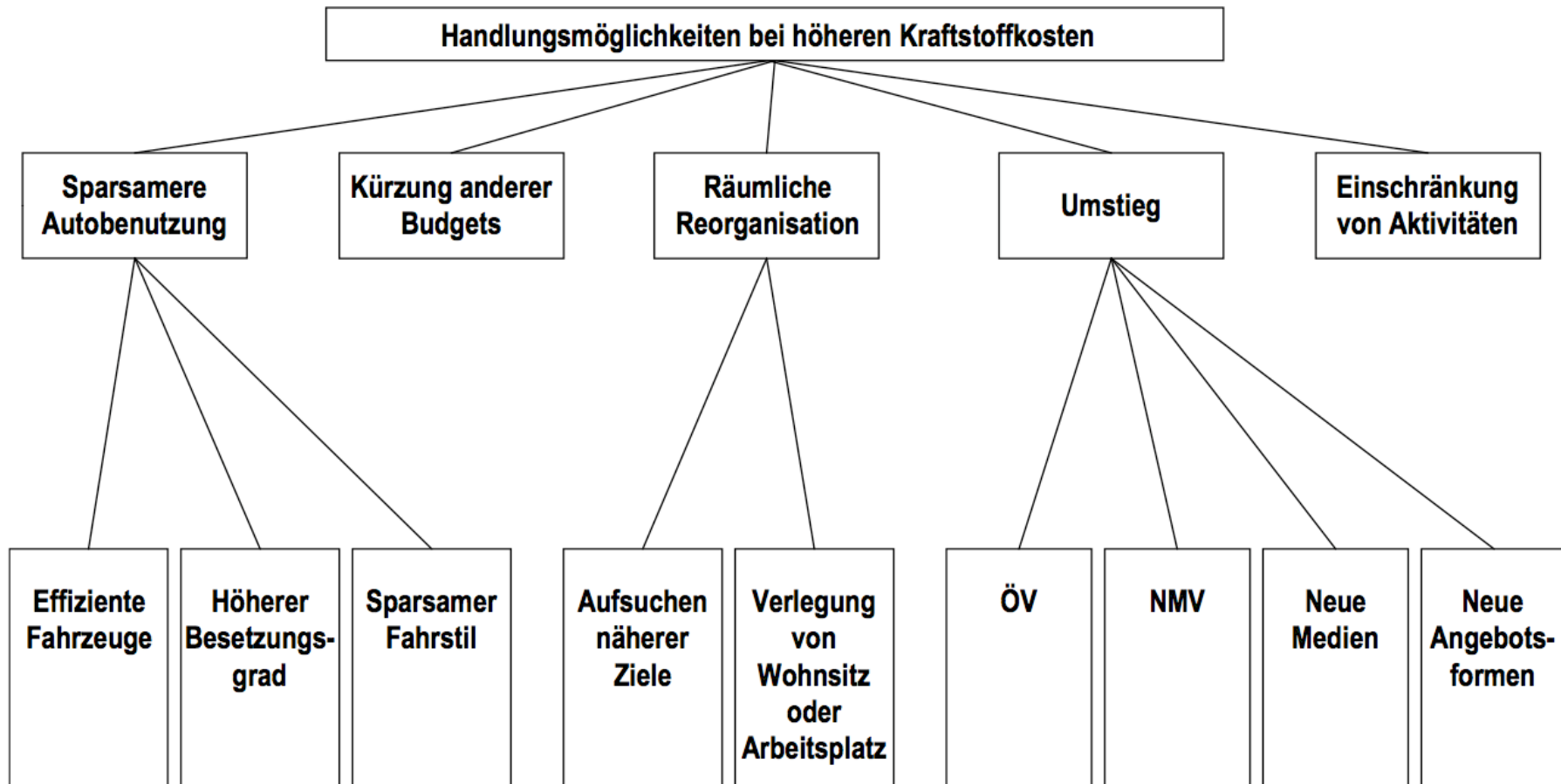
Verkehrsprognose im Trend:
+ 39 % PKM von 1995 bis 2030
+ 88 % TKM von 1995 bis 2030

Zielfad CO₂
(Klima-Enquete des dt. BT):
- 50 % von 1990 bis 2020
- 80 % von 1990 bis 2050

Begriffsfeld Mobilität/Verkehr: Definitionsvorschläge für einige häufig unterschiedlich verstandene Begriffe

Mobilität:	Form sozialer Praxis, ermöglicht zugleich (bestimmte) andere Formen sozialer Praxis. 3 Dimensionen: praktische Dimension (Raumüberwindung), symbolische Dimension (Bedeutungen, soziokulturelle Interpretation), affektive Dimension.
<i>Verkehr:</i>	<i>Aggregierte Mobilitätsvorgänge</i>
Mobilitätschancen:	Mobilitätsrelevante Teile des Möglichkeitsraumes sozialer Praxis.
Erreichbarkeit:	Mobilitätschancen von Individuen oder Gruppen von Personen, bezogen auf ein konkretes Ziel im geographischen Raum
<i>Zugänglichkeit:</i>	<i>Abhängig von Zugangsbedingungen an Aktivitätsorten, unabhängig von Mobilitätschancen</i>

Anhang



Teilhabeform, Wohlfahrtsproduktion, Lebenslage

Lebenslagedimension	Wohlfahrtsproduzenten	Teilhabeform
Einkommen Wohnen Gesundheit Soziale Netzwerke	Markt Staat private Haushalte	Gesellschaftliche Arbeit <ul style="list-style-type: none"> • Erwerbsarbeit • Eigenarbeit
Soziale Netzwerke	Private Haushalte Intermediäre Organisationen	Soziale Nahbeziehungen
Bildung Einkommen Wohnen Gesundheit Politische Partizipation	Staat Intermediäre Organisationen	Rechte <ul style="list-style-type: none"> • bürgerliche • politische • soziale
Bildung	Staat Haushalte Intermediäre Organisationen	Kultur
Analysekonzepte		
Armut (Ressourcenansatz) Unterversorgung Deprivation (Lebenslagenansatz)	Wohlfahrtsproduktion Wohlfahrtsmix	Gesellschaftliche Zonen <ul style="list-style-type: none"> • Teilhabe • Gefährdung • Ausgrenzung