



Wie kann Mobilitätsgerechtigkeit gelingen?

Das Fallbeispiel 9-Euro-Ticket

Claudia Hille, Matthias Gather

ARL-Kongress

22./23. Juni 2023, UFZ / Leipzig

„Gerechtigkeit als Fairness [...] drückt den Gedanken aus, dass die Grundsätze der Gerechtigkeit in einer **fairen Ausgangssituation** festgelegt werden.“ (Rawls 1971/79)

„Die Grundidee [von Gerechtigkeit] ist eine möglichst **ausgewogene Verteilung von Lebens- und Entfaltungschancen**, von Anstrengungen, Belastungen, Kosten, Belohnungen und Glücksmöglichkeiten auf die Angehörigen einer Gesellschaft [...].“

(Hillmann 1994)

Übertragen auf das Mobilitätssystem:

- Fairer Zugang zum Mobilitätssystem und den damit verknüpften Möglichkeiten und Bedeutungen für Alle unabhängig von persönlichen Einflussfaktoren wie Einkommen, Ethnie, gesundheitlichen Einschränkungen etc.
- Nicht nur Verkehrssystem im Blick, sondern auch das Individuum (vgl. Sheller 2018)

- **Mobilität ist wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe**, aber Mobilität ist i.d.R. mit finanziellen Kosten verbunden
 - **Folge:** Menschen mit geringen finanziellen Mitteln kann der Zugang zu Mobilität fehlen („**Mobilitätsarmut**“)
 - **Folge:** ohne Zugang zu Mobilität fehlen Möglichkeiten an räumlich entfernten Orten Aktivitäten auszuüben oder soziale Kontakte aufrecht zu erhalten („**mobilitätsbezogene soziale Exklusion**“)

Empirische Beispiele für Mobilitätsarmut:

- Menschen mit niedrigerem ökonomischen Status legen in Dtl. weniger und kürzere Wege zurück als Menschen mit höherem ökonomischen Status (vgl. BMVI 2019)
- 10 % der Menschen mit niedrigem ökonomischen Status können sich in Dtl. keine regelmäßige Nutzung des ÖPNVs leisten (vgl. Baptista & Marlier 2020)

Empirische Untersuchung

- Haushaltsbefragung mit 6.000 verteilten Fragebögen
- Rücklauf: 1.157 Fragebögen
- Auswertung mit statistischen Verfahren und qualitativer Inhaltsanalyse
- 457 auswertbare Kommentare
- 39,5 % der Befragten nutzten das offene Kommentarfeld

1.501 bis 2.000 Euro 2.001 bis 2.500 Euro 2.501 bis 3.000 Euro
 3.001 bis 3.500 Euro 3.501 bis 4.000 Euro über 4.000 Euro

Abschluss der Befragung

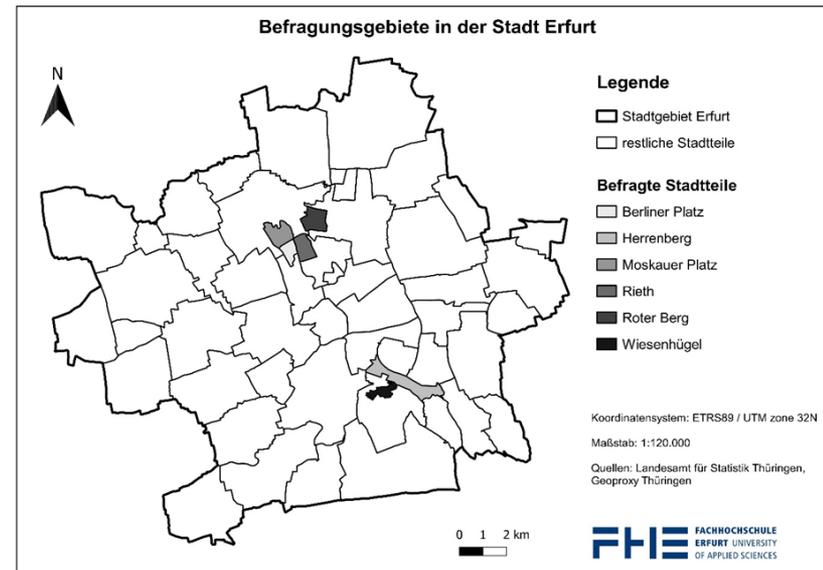
21. Haben Sie weitere Anmerkungen zu Erfahrungen, die Sie mit dem 9-Euro-Ticket gemacht haben? Wollen Sie uns noch etwas mitteilen? Bitte in das Freifeld eintragen.

Forschungsfrage:

- Welche Auswirkungen hat das 9-Euro-Ticket auf die Mobilität und soziale Teilhabe von Menschen mit geringen Einkommen gehabt?

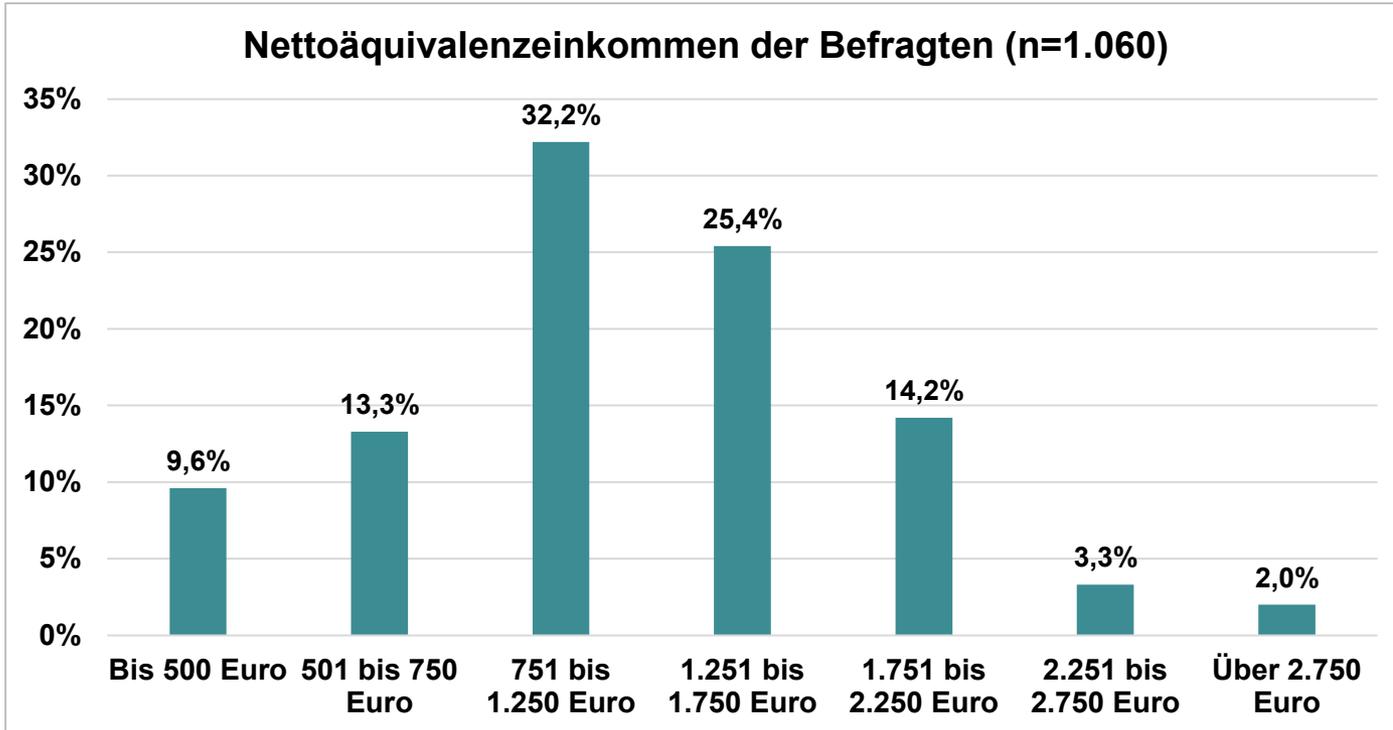
Untersuchungsgebiet

- 6 ausgewählte Stadtteile in Erfurt
- Nicht zentral im Stadtgebiet gelegen
- Sehr gute Anbindung an das ÖPNV-Netz
- Großwohnsiedlungen („Plattenbau“) der 1970er und 1980er
- Deutlich geringeres Einkommensniveau und überdurchschnittlich hohe Quoten an Transferleistungsempfänger:innen
- Sehr hohe Bevölkerungsdichte
- Im Sozialatlas der Stadt als Gebiete mit besonderem Unterstützungsbedarf gekennzeichnet



Bildquelle: eigenes Fotoarchiv

Einkommensverteilung

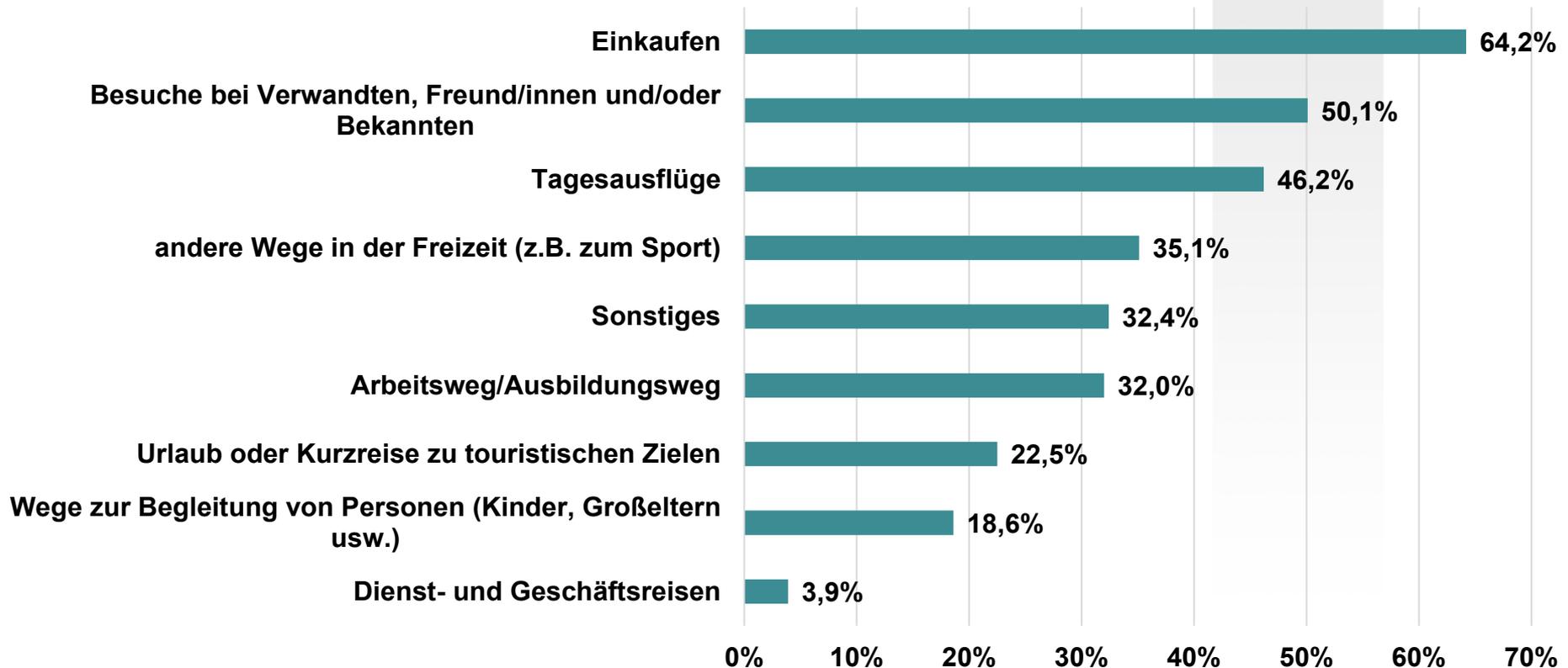


- Mittelwert: 1.368 Euro
- Median: 1.250 Euro

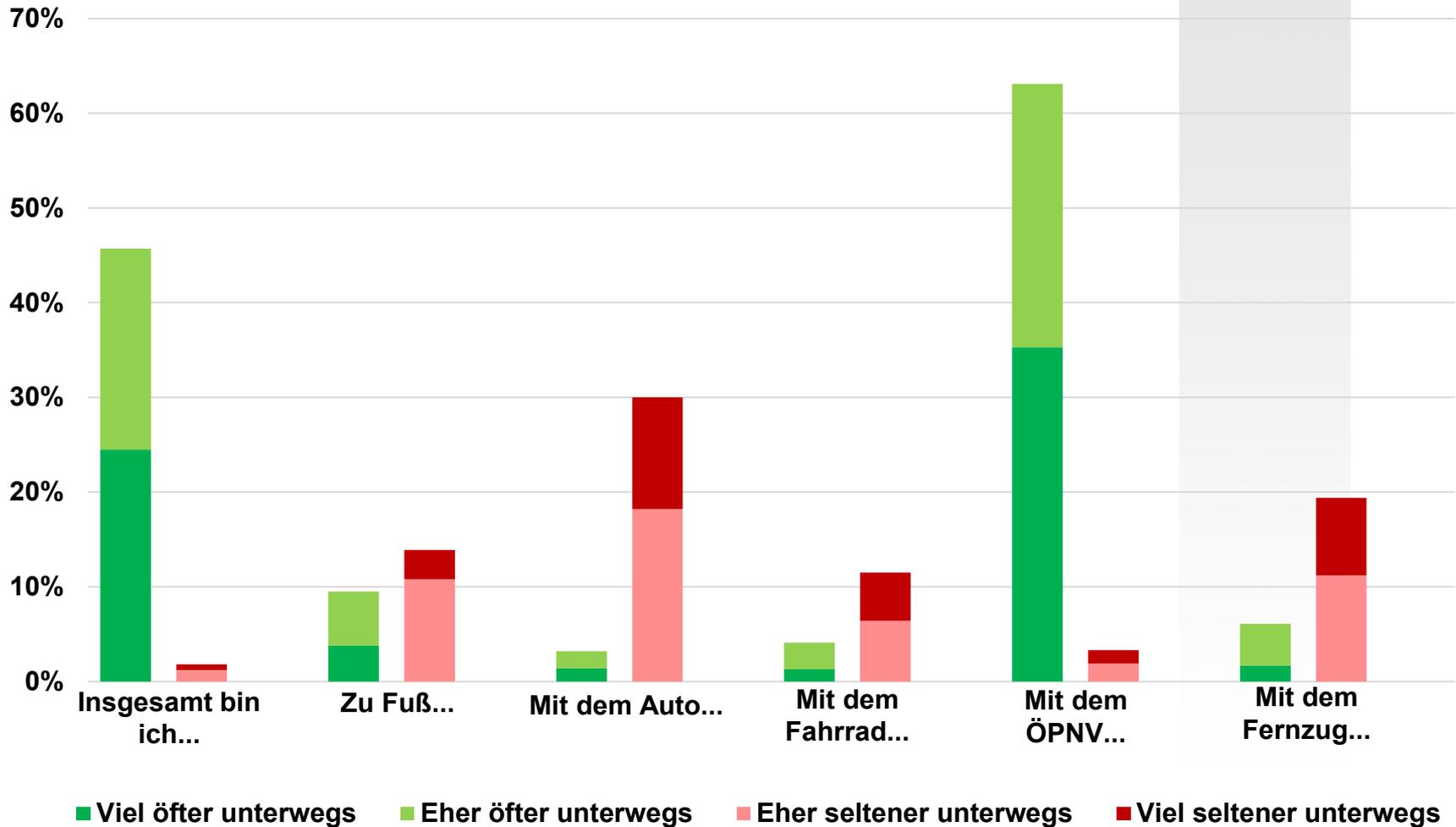
Besitz des 9-Euro-Tickets:

- 87,2 % der Befragten haben das Ticket in min. einem der drei Monate gekauft

Wegezwecke bei der Nutzung des 9-Euro-Tickets (n=968)



Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (n=992)



Veränderungen des Mobilitätsverhaltens

		Äquivalenzeinkommen				
		Bis 500 Euro	Bis 750 Euro	Bis 1.250 Euro	Bis 1.750 Euro	Über 1.750 Euro
Veränderung im Mobilitätsverhalten	Insgesamt bin ich...					
	Viel seltener unterwegs	5,6 %	0,0 %	0,4 %	0,6 %	0,0 %
	Eher seltener unterwegs	2,8 %	1,0 %	1,2 %	1,7 %	1,9 %
	Gleich oft unterwegs	20,8 %	29,2 %	39,2 %	41,8 %	56,3 %
	Eher öfter unterwegs	23,6 %	30,2 %	23,9 %	28,6 %	24,1 %
	Viel öfter unterwegs	43,1 %	37,5 %	35,0 %	26,4 %	14,6 %
	Kann ich nicht sagen/nie unterwegs	4,2 %	2,1 %	0,4 %	1,1 %	3,2 %
	<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	<i>72</i>	<i>96</i>	<i>260</i>	<i>182</i>	<i>158</i>
	Mit dem ÖPNV...					
	Viel seltener unterwegs	5,6 %	3,4 %	0,4 %	0,9 %	0,6 %
	Eher seltener unterwegs	2,3 %	0,0 %	2,1 %	2,3 %	2,4 %
	Gleich oft unterwegs	23,6 %	27,7 %	27,7 %	29,3 %	36,3 %
	Eher öfter unterwegs	16,9 %	22,7 %	28,7 %	35,4 %	33,9 %
	Viel öfter unterwegs	49,4 %	45,4 %	40,8 %	31,6 %	26,2 %
Kann ich nicht sagen/nie unterwegs	2,3 %	0,8 %	0,4 %	0,5 %	0,6 %	
<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	<i>89</i>	<i>119</i>	<i>282</i>	<i>215</i>	<i>168</i>	

- Gesamtmobilität: $\rho = -0,210$
- ÖPNV: $\rho = -0,126$

- **Sehr große Auslastung der Züge kann problematisch für Menschen mit Behinderung sein**

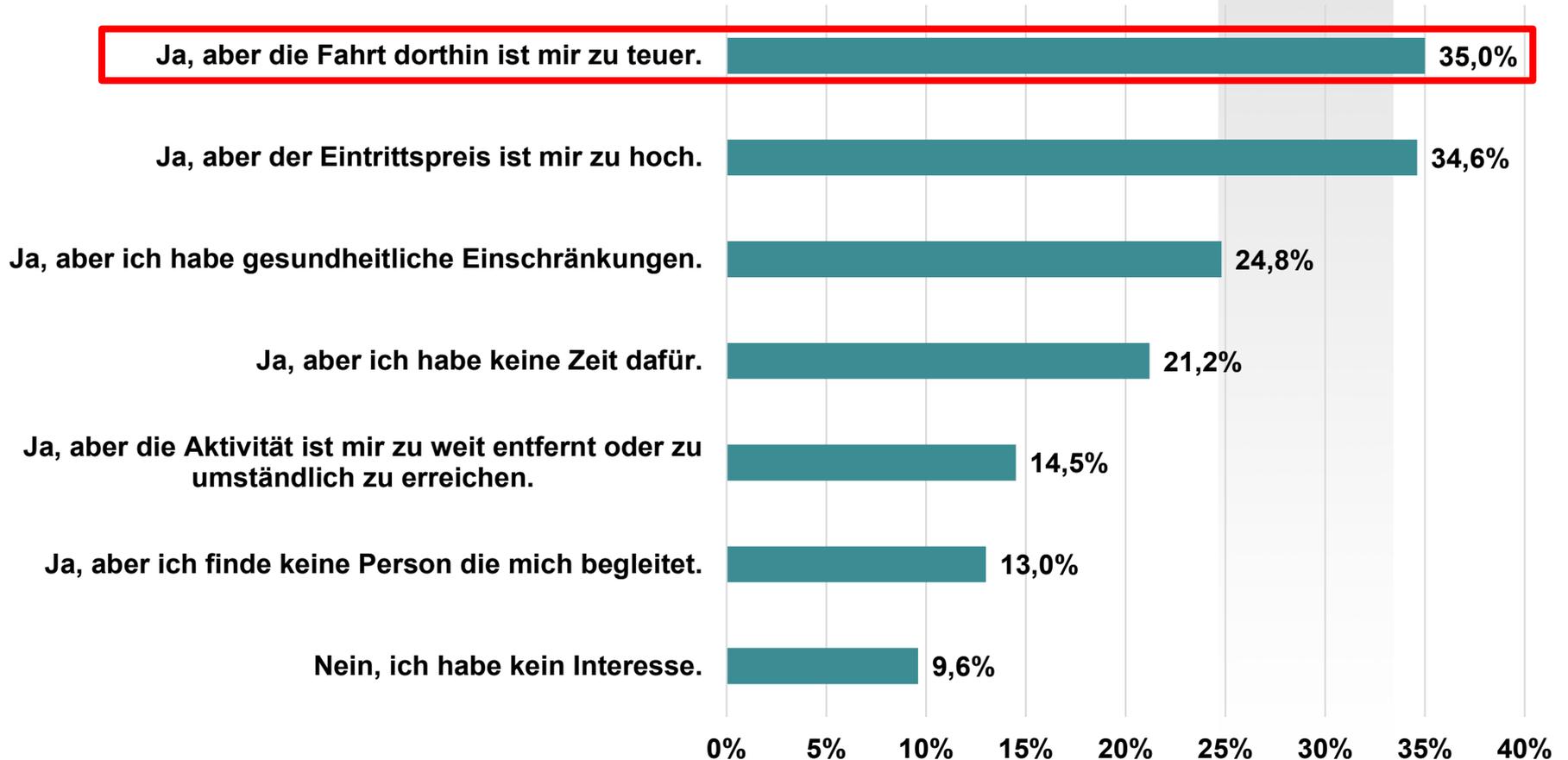
„Ich finde das 9-Euro-Ticket im Prinzip eine tolle Sache, aber daraufhin sind die Züge viel zu voll und für Sehbehinderte ist das die Hölle.“

(Fragebogen Nr. W-149: weiblich, 39 Jahre, geringfügig erwerbstätig, alleinlebend)

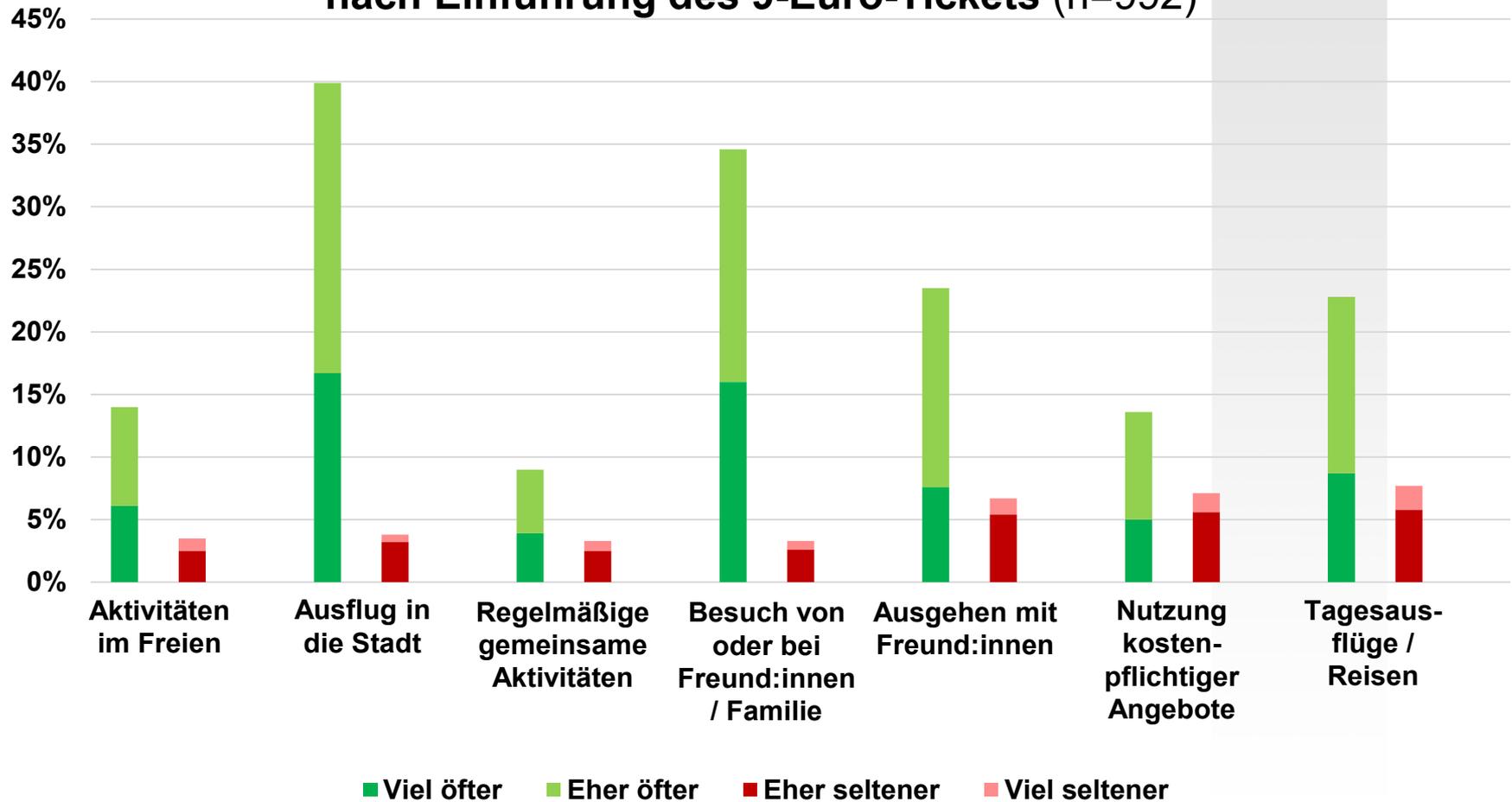
- **Pkw aufgrund von unzureichenden Verbindungen häufig die schnellere Alternative**

„Ich würde gern das 9-Euro-Ticket oder sogar eine normale Monatskarte kaufen und mit dem ÖPNV auf Arbeit fahren. Problem ist, dass es keine guten Verbindungen gibt. Der Weg vom Wiesenhügel bis ins Gewerbegebiet Kerspleben würde mich drei Stunden täglich kosten, deswegen habe ich mir ein Auto gekauft.“ (Fragebogen Nr. W-132: männlich, 33 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)

Gründe für unterlassene Freizeitaktivitäten (n=1.068)



Veränderungen im Freizeitverhalten der Ticketbesitzer:innen nach Einführung des 9-Euro-Tickets (n=992)



Freizeitverhalten nach Einführung des 9-Euro-Tickets

		Äquivalenzeinkommen				
		Bis 500 Euro	Bis 750 Euro	Bis 1.250 Euro	Bis 1.750 Euro	Über 1.750 Euro
Freizeitaktivität	Ausflug in die Stadt					
	Viel seltener	2,7 %	0 %	0,4 %	0,9 %	0,6 %
	Eher seltener	5,4 %	6,1 %	3,1 %	3,9 %	3,2 %
	Gleich oft	35,1 %	35,7 %	41,5 %	46,6 %	52,9 %
	Eher öfter	20,3 %	24,5 %	26,9 %	29,4 %	29,3 %
	Viel öfter	33,8 %	28,6 %	22,3 %	14,7 %	8,9 %
	Kann ich nicht sagen/mache ich nie	2,7 %	5,1 %	5,8 %	5,0 %	5,1 %
	<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	<i>74</i>	<i>98</i>	<i>260</i>	<i>204</i>	<i>157</i>
	Besuch von oder bei Freund:innen, Familie und/oder Bekannten					
	Viel seltener	3,9 %	2,0 %	0,8 %	0,0 %	0,0 %
	Eher seltener	2,6 %	2,0 %	3,1 %	2,6 %	4,5 %
	Gleich oft	32,5 %	39,0 %	41,9 %	49,2 %	66,5 %
	Eher öfter	18,2 %	19,0 %	24,6 %	28,0 %	16,1 %
	Viel öfter	36,4 %	29,0 %	23,5 %	10,9 %	5,8 %
	Kann ich nicht sagen/mache ich nie	6,5 %	9,0 %	6,1 %	9,3 %	7,1 %
<i>Anzahl auswertbare Fälle (n)</i>	<i>77</i>	<i>100</i>	<i>260</i>	<i>193</i>	<i>155</i>	

Ausflug in die Stadt: $p = -0,147$;
Besuch bei Freund:innen, Familie oder Bekannte: $p = -0,221$

- **Ermöglichung von Ausflügen und kurzen Reisen, die vorher finanziell nicht leistbar waren**

„Das 9-Euro-Ticket bewirkt auch bei mir, dass man mehr unterwegs ist, öfter fährt und ja, auch Ausflüge unternimmt, die man sich sonst nicht hätte leisten können. Es ermöglicht den ‚kleinen Urlaub in Thüringen‘, wenn man sich Flugreisen nicht leisten kann. Also mehr Mobilität und Lebensqualität. Nicht nur Balkonien.“ (Fragebogen Nr. B-136: weiblich, 67 Jahre, in Rente, alleinlebend)

- **Neben finanziellen Aspekten spielt auch die einfach und flexible Organisation eine Rolle**

„Es macht alles deutlich einfacher. Die Nutzung ist schön unkompliziert und ermöglicht kostengünstig auch mal einen Tagesausflug. Dies war sonst leider nur selten möglich. Ich hoffe auf eine Weiterführung des Angebots!“ (Fragebogen Nr. W-186: weiblich, 29 Jahre, arbeitslos, 3-Personen-Haushalt mit einem Kind)

- **Bessere Erreichbarkeit von Angeboten zur Erfüllung von Grundbedürfnisse (Fachärzte, Einkauf), die am direkten Wohnort nicht erfüllt werden können**

„Ich habe endlich wieder ein Gefühl für das Leben bekommen. Ich konnte auch Arzttermine machen, was vorher nicht möglich war.“ (Fragebogen Nr. M-165: weiblich, 68 Jahre, in Rente, alleinlebend)

- **Förderung von sozialen Kontakten und weniger Einsamkeit**

„Das 9-Euro-Ticket hat mir gezeigt, dass man nicht alleine sein muss.“
(Fragebogen Nr. P-66: weiblich, 63 Jahre, in Rente, alleinlebend)

„Ich kann mich öfter mit Freunden treffen. Es hilft bei der Bewältigung von Alterseinsamkeit. [...]“ (Fragebogen Nr. B-14: weiblich, 78 Jahre, in Rente, alleinlebend)

Einstellungen und Meinungen zum 9-Euro-Ticket der Ticketbesitzer:innen

Das 9-Euro-Ticket ist eine echte finanzielle Entlastung für mich.

Ich meide den ÖPNV aktuell, da Bus und Bahn durch das 9-Euro-Ticket sehr voll sind.

Durch das 9-Euro-Ticket ist es für mich viel einfacher Bus und Bahn zu nutzen, da ich nur noch einsteigen...

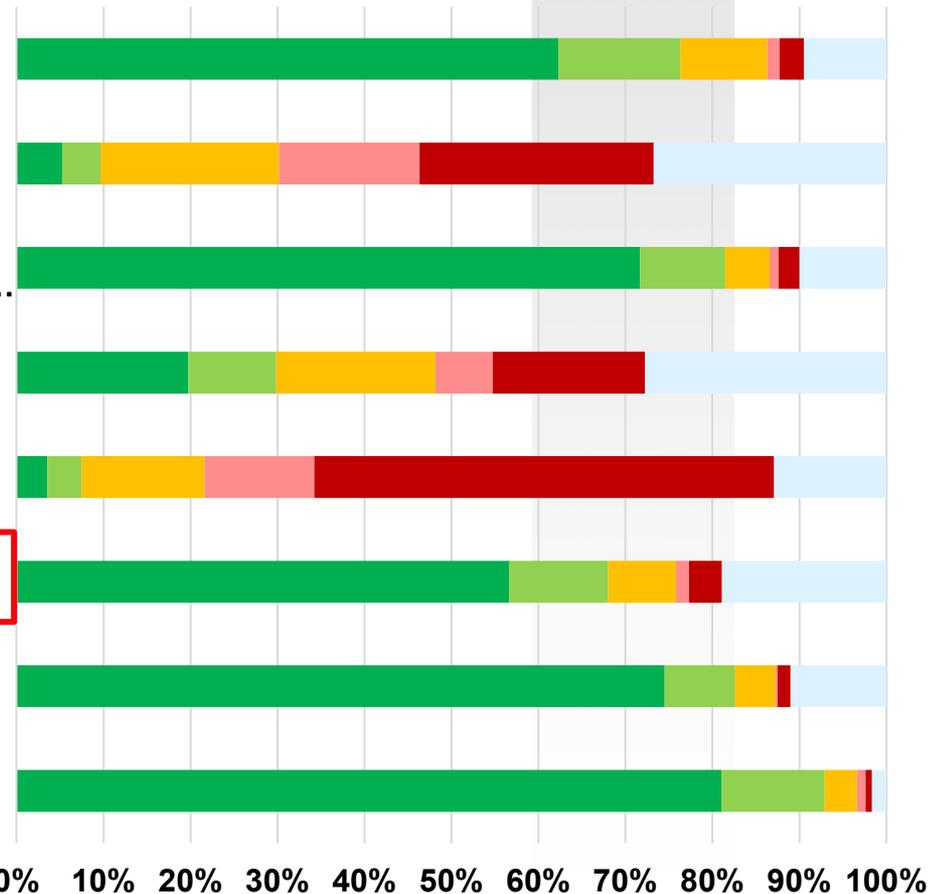
Das 9-Euro-Ticket hilft mir nicht meine finanziellen Probleme zu lösen.

Das 9-Euro-Ticket ist im Grunde Geldverschwendung des Staates.

Das 9-Euro-Ticket ermöglicht mir eine Nutzung von Bus und Bahn, die so vorher nicht möglich war.

Ich habe das 9-Euro-Ticket gekauft, weil es so preisgünstig ist.

Ich möchte, dass es ein ähnliches Angebot auch ab September gibt.



■ Stimme völlig zu ■ Stimme eher zu ■ Teils/teils ■ Lehne eher ab ■ Lehne völlig ab ■ Trifft auf mich nicht zu

➤ **Zugewinn an Lebensqualität und Wunsch nach Nachfolgeangebot**

„Das 9-Euro-Ticket war eine echte Verbesserung der Lebensqualität. [...]“

(Fragebogen Nr. B-74: weiblich, 66 Jahre, in Rente, alleinlebend)

„9 Euro sind viel Geld für mich. Doch umso schöner für wenig Geld Freiheit kaufen zu können!!!“ (Fragebogen Nr. B-45: männlich, 35 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinlebend)

➤ **Deutliche Entlastungseffekte bei Befragten**

„Ich muss nicht täglich Fahrscheine kaufen und kann gelassen in die Bahn einsteigen. Es bleibt noch etwas Geld zum Leben übrig. Fand ich große Klasse. [...]“

(Fragebogen Nr. M-72: weiblich, 80 Jahre, in Rente, alleinlebend)

„Als berufstätige, alleinerziehende Mutter ist so ein vergünstigtes Ticket ein riesen Gewinn für uns. Da wir es 3-fach benötigen und ich beim vollen Preis wesentlich mehr finanziell Haushalten müsste und es mehr Abstriche für die Kinder (16 und 15 Jahre) bedeuten würde.“ (Fragebogen Nr. H-67: weiblich, 38 Jahre, Vollzeit berufstätig, alleinerziehend mit 2 Kindern)

Fazit: War das 9-Euro-Ticket eigentlich gerecht?

- Das 9-Euro-Ticket hat Menschen mit geringen Einkommen vielfach einen Zugang zum ÖPNV ermöglicht der so vorher nicht möglich war.
- Menschen mit geringen Einkommen profitieren in urbanen, gut angebundenen Gebieten im besonderem Maß
 - Für diese Gruppe hat es die soziale Teilhabe verbessert: mehr soziale Kontakte, mehr außerhäusige Aktivitäten, verbesserte Erreichbarkeit von Angeboten der Daseinsvorsorge.
- Gleichzeitig aus Gerechtigkeitsperspektive problematisch, u.a.
 - Einheitlicher Preis für alle Einkommensgruppen
 - Überforderung des Systems und erschwerter Zugang für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen
 - Menschen mit unzureichender Anbindung z.B. in ländlichen Gebieten

Wie kann Mobilitätsgerechtigkeit gelingen?

- ÖPNV ist das Rückgrat des Verkehrssystems
- Zugang zu Mobilität bestimmt Chancen der Teilhabe → Fehlender Zugang ist gesellschaftlicher Missstand
- Ausbau und Weiterentwicklung des ÖPNV notwendig für Verkehrswende, aber auch um ein gerechtes Mobilitätssystem zu schaffen
- Mobilitätsgerechtigkeit z.B. durch...
 - Faire Tarifgestaltung: Verkehrspolitik, die sich an Bedürfnissen aller Einkommenschichten orientiert
 - Barrierefreiheit sichert Zugang für Mobilitätseingeschränkte
 - Angebotsausbau: Zugang zum ÖV unabhängig vom Wohnort
 - Zugang ohne zusätzliche Hürden: Digitalisierung, Kündigungsfristen, etc.

Fragen?

Kontakt:

Dr. Claudia Hille

Prof. Dr. Matthias Gather

Institut Verkehr und Raum

Fachhochschule Erfurt

Altonaer Str. 25, 99085 Erfurt

Mail: claudia.hille@vur-erfurt.de

www.verkehr-und-raum.de

Baptista, I. und 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, Brüssel.

Büttner, B.; Wulfhorst, G.; Crozet, Y. und Mercier, A. (2013): The impact of sharp increases in mobility costs analysed by means of the vulnerability assessment. In: World Conference on Transport Research, Rio de Janeiro.

Lucas, K.; Mattioli, G.; Verlinghieri, E. und Guzman, A. (2016): Transport poverty and its adverse social consequences. Proc. Inst. Civ. Eng. Transp. 169 (6), 353–365.

Mattioli, G. (2017): “Forced car ownership” in the UK and Germany: socio-spatial patterns and potential economic stress impacts. Soc. Incl. 5 (4), 147–160.

Mattioli, G. (2021): Transport poverty and car dependence: A European perspective. In: Pereira, R.H.M. und Boisjoly, G. (Hrsg.): Advances in Transport Policy and Planning. Academic Press: Cambridge

Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S.; Lanzendorf, M. (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23. Frankfurt a.M.