

Öffentlicher Verkehr. Mobilität, die trennt oder verbindet?

Public Transport. Mobility that divides or connects?

Autor*in
Author

Wolfram Dietrich Greubel

Bachelor-Arbeit
Bachelor-Thesis

Der öffentliche Nahverkehr als Gemeinwohlaufgabe im Spannungsfeld von Mobilitätsarmut und sozialer Exklusion – am Beispiel Wien

Betreuungsperson
Supervisor

ao. Univ.-Prof. i.R. Dr. Karl-Michael Brunner

Studium, Universität
Program, University

Bachelor Wirtschafts- und Sozialwissenschaft,
WU Wien

Audio-Projektvorstellung auf Deutsch und Englisch:
Audio-Pitch in German and English:



<https://youtu.be/Lz572mcxU-Q>

Greubel, Wolfram Dietrich (2026). Öffentlicher Verkehr. Mobilität, die trennt oder verbindet? UR: Das Journal 8(1), S. 65-67. DOI: <https://doi.org/10.48646/ur.20230102/ur.20260814>.

Greubel, Wolfram Dietrich(2026). Public Transport. Mobility that divides or connects? UR: Das Journal 8(1), S. 65-67. DOI: <https://doi.org/10.48646/ur.20230102/ur.20260814>.



Öffentlicher Verkehr Mobilität, die trennt oder verbindet?

Wolfram Greubel Bachelorstudium Wirtschafts- und Sozialwissenschaften WU Wien

Betreuer: ao.Univ.Prof. Dr. Karl-Michael Brunner 2025

Warum ist diese Arbeit relevant?

Öffentlicher Nahverkehr gilt als Schlüssel für soziale Teilhabe und ökologische Nachhaltigkeit. Doch selbst scheinbar günstige Angebote wie das 365-Euro-Ticket in Wien oder das Deutschlandticket zeigen: Preisreduktion allein reicht nicht aus. Strukturelle, soziale und kulturelle Barrieren verhindern den gleichberechtigten Zugang zu Mobilität und damit auch zu Bildung, Arbeit, Gesundheit und politischer Teilhabe. Diese Arbeit untersucht kritisch, wie ÖPNV tatsächlich als öffentliches Gut funktionieren kann und wo die Politik versagt.

Forschungsfrage & Methodik

Inwieweit kann der öffentliche Nahverkehr seiner Rolle als öffentliches Gut gerecht werden – insbesondere im Hinblick auf die Reduktion von Mobilitätsarmut und sozialer Exklusion?

Die Arbeit ist als theoriebasierte Literaturarbeit mit qualitativ-analytischem Zugang angelegt. Sie stützt sich auf wissenschaftliche Fachliteratur, politische Dokumente und empirische Studien.

Theoretische Grundlagen: Was ist neu?

Die Arbeit verbindet erstmals systematisch fünf theoretische Perspektiven: **Mobilitätsarmut** wird nicht nur materiell, sondern mehrdimensional verstanden (Verfügbarkeit, Erreichbarkeit, subjektive Hürden). **Soziale Exklusion** zeigt, die prozesshafte Natur von Ausschlüssen – wer keine Mobilität hat, verliert Zugang zu vielen Lebensbereichen. Der **Capability Approach** nach Sen fragt: Haben Menschen reale Möglichkeiten, Mobilität zu nutzen? Das Konzept der **Daseinsvorsorge** fordert staatliche Verantwortung für Grundversorgung. Und **Just Transition** verlangt, dass ökologische Transformation nicht zu Lasten benachteiligter Gruppen geht. Diese Verknüpfung schafft einen neuen analytischen Rahmen für gerechte Verkehrspolitik.

Fallstudie Wien: Zentrale Ergebnisse

Trotz dichtem Netz existieren massive räumliche Unterschiede: In peripheren Bezirken (Simmering, Atzgersdorf) erreicht ÖPNV nur 58-75% der PKW-Erreichbarkeit, zentral (Karlsplatz) sind es 89%. **Doppelte Benachteiligung:** Einkommensschwache wohnen in schlecht angebundenen Gebieten und sind gleichzeitig stärker auf ÖPNV angewiesen. 45% der Haushalte im untersten Einkommensviertel leben ohne Auto. Subjektive Barrieren (Unsicherheit, digitale Überforderung, Sprachhürden) verhindern Nutzung trotz vorhandenem Angebot.

Vergleich: Wien, Deutschland, Luxemburg

Wien (365-Euro-Ticket): Symbolisch erfolgreich, aber Vorauszahlung bleibt Hürde. Mobilitätspass erreicht nicht alle Berechtigten. Modal Split stagniert trotz günstiger Tarife.
Deutschland (Deutschlandticket): Tarifschmelze vereinfacht, aber 58 Euro monatlich bleiben für Arme unerschwinglich. Sozialtickets wirken wie Reparaturmaßnahmen an einem System, das sich nie wirklich für alle geöffnet hat.
Luxemburg (Nulltarif): Klingt revolutionär und ist ein starkes Symbol, hat aber den Modal Split kaum verändert. Infrastrukturelle Mängel bleiben bestehen.

Kritische Diskussion: Zwischen Gemeingut und Symbolpolitik

Die Arbeit deckt auf: Der Begriff „Gemeingut“ wird politisch inflationär verwendet, ohne dass strukturelle Voraussetzungen für kollektive Teilhabe erfüllt sind. Günstige Tickets sind **Symbolpolitik ohne systemische Wirkung**, wenn infrastrukturelle Defizite, digitale Barrieren und soziale Ausschlüsse nicht gleichzeitig adressiert werden. Ein Gemeingut entsteht nicht durch niedrige Preise, sondern durch universelle Zugänglichkeit, Verständlichkeit und Nutzbarkeit. Die derzeitige Verkehrspolitik bleibt im technokratischen Rahmen gefangen: Effizienz statt Gerechtigkeit. **Was fehlt:** Differenzierte Planung für benachteiligte Räume, demokratische Beteiligung Betroffener, Integration von Care-Mobilität (nicht nur Pendelmobilität), und soziale statt nur ökologische Zielsetzungen.

Schlussfolgerung

Mobilität ist keine technische Frage, sondern eine **Gerechtigkeitsfrage**. Aktuelle ÖPNV-Politiken versprechen mehr, als sie halten, sie entlasten viele, aber erreichen die am stärksten Benachteiligten nicht. Eine gerechte Verkehrswende braucht: gezielte Tarifmodelle für vulnerable Gruppen, massive Investitionen in Barrierefreiheit und Erreichbarkeit (besonders in Randlagen), transparente Information in einfacher Sprache (analog & digital), demokratische Governance statt Technokratie, und den Mut zur Umverteilung. Bei Flächen, Zuschüssen und politischen Prioritäten.

Empfehlungen für die Praxis

Politik: ÖPNV aus Marktlogik lösen, als soziale Infrastruktur gestalten. Nicht fragen „welche Maßnahme erreicht viele?“, sondern „welche Gruppen erreicht heute gar nichts?“

Planung: Sozial differenziert vorgehen – strukturell benachteiligte Räume priorisieren, nicht nach statistischem Durchschnitt standardisieren.

Forschung: Subjektive Mobilitätsräume qualitativ und quantitativ erfassen, intersektionale Perspektiven (Gender, Migration) stärken, Rolle privater Anbieter/digitaler Plattformen untersuchen.

Literatur

- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? Transport Policy, 20, 105–113.
- Sen, A. (2009). The idea of justice. Belknap Press of Harvard University Press.
- Daubitz, S., Aberle, C., Schwedes, O., & Gertz, C. (2023). Mobilität und soziale Exklusion: Alltag-Strategien-Massnahmen. Lit.
- Gerstner, M. (2021). Addressing Inequalities in the Distribution of Transport Benefits. TU Wien & Tongji University.
- Schwedes, O. (Hrsg.). (2021). Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Springer.
- Brockmeyer, F. et al. (2019). Das beste Angebot ist nicht der Preis. Der „Wiener Weg“. civity matters no. 2.



Public Transport Mobility that divides or connects?

Wolfram Greubel Bachelor's Programme in Business and Social Sciences, WU Vienna
Supervisor: ao.Univ.Prof. Dr. Karl-Michael Brunner 2025

Why is this research relevant?

Public transport is considered a key factor for social participation and ecological sustainability. Yet even seemingly affordable offers, such as Vienna's 365-euro ticket or Germany's nationwide ticket, reveal that reducing prices alone is not enough. Structural, social, and cultural barriers continue to hinder equal access to mobility and thus to education, employment, healthcare, and political participation. This thesis critically examines how public transport can truly function as a public good and where current policy fails to achieve this.

Research Question & Methodology

To what extent can public transport fulfil its role as a public good—particularly with regard to reducing mobility poverty and social exclusion?

This thesis is designed as a theory-based literature study with a qualitative-analytical approach. It draws on scholarly literature, policy documents, and empirical studies.

Theoretical Foundations: What Is New?

This thesis systematically combines five theoretical perspectives for the first time: **Mobility poverty** is understood not only in material terms but as a multidimensional phenomenon (availability, accessibility, subjective barriers). **Social exclusion** highlights the processual nature of exclusion, those without mobility lose access to many areas of life. The **Capability Approach** developed by Sen asks: Do people have real opportunities to make use of mobility? The concept of public services of general interest (**Daseinsvorsorge**) demands that the state ensure basic provision. And **Just Transition** requires that ecological transformation must not come at the expense of disadvantaged groups. Linking these perspectives creates a new analytical framework for equitable transport policy.

Case Study Vienna: Key Findings

Despite a dense network, there are massive spatial differences: in peripheral districts (Simmering, Atzgersdorf), public transport reaches only 58–75% of car accessibility, whereas centrally (Karlsplatz) it reaches 89%. **Double disadvantage**: low-income residents live in poorly connected areas and are simultaneously more dependent on public transport. 45% of households in the lowest income quartile live without a car. Subjective barriers (uncertainty, digital overload, language obstacles) prevent usage despite available services.

Comparison: Vienna, Germany, Luxembourg

Vienna (365-euro ticket): Symbolically successful, but the upfront payment remains a barrier. The mobility pass does not reach all eligible people. The modal split has stagnated despite affordable fares.

Germany (Germany ticket): The fare jungle has been simplified, but €58 per month remains unaffordable for low-income groups. Social tickets function more like repair measures in a system that was never truly open to everyone.

Luxembourg (zero-fare public transport): Sounds revolutionary and is a strong symbol, but it has hardly changed the modal split. Infrastructural deficiencies persist.

Critical Discussion: Between Public Good and Symbolic Politics

This thesis reveals that the term public good is used politically in an inflated manner, without the structural conditions for collective participation being met. Affordable tickets are symbolic politics without systemic impact if infrastructural deficits, digital barriers, and social exclusions are not addressed simultaneously. A public good is not created through low prices alone, but through universal accessibility, comprehensibility and usability. Current transport policy remains trapped within a technocratic framework: efficiency instead of equity. **What is missing**: differentiated planning for disadvantaged areas, democratic participation of those affected, integration of care-related mobility (not just commuting), and social, not solely ecological, objectives.

Conclusion

Mobility is not a technical issue, but a **question of equity**. Current public transport policies promise more than they deliver: they ease the burden for many but fail to reach those most disadvantaged by fare models. A just transport transition requires: targeted measures for vulnerable groups, massive investments in accessibility and reach (especially in peripheral areas), transparent information in simple language (both analog and digital), democratic governance instead of technocracy, and the courage for redistribution—across space, subsidies, and political priorities.

Recommendations for Practice

Policy: Remove public transport from market logic and design it as social infrastructure. Don't ask "which measure reaches many?" but "which groups are not reached at all today?"

Planning: Apply socially differentiated approaches, prioritize structurally disadvantaged areas instead of standardizing according to statistical averages.

Research: Capture subjective mobility spaces qualitatively and quantitatively, strengthen intersectional perspectives (gender, migration), and examine the role of private providers/digital platforms.

References

- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113.
- Sen, A. (2009). *The idea of justice*. Belknap Press of Harvard University Press.
- Daubitz, S., Aberle, C., Schwedes, O., & Gertz, C. (2023). *Mobilität und soziale Exklusion: Alltag-Strategien-Massnahmen*. Lit.
- Gerstner, M. (2021). *Addressing Inequalities in the Distribution of Transport Benefits*. TU Wien & Tongji University.
- Schwedes, O. (Hrsg.). (2021). *Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*. Springer.
- Brockmeyer, F. et al. (2019). Das beste Angebot ist nicht der Preis. *Der „Wiener Weg“*. civity matters no. 2.