
Mobilitätsbezogene soziale Exklusion in Großstädten: Empirische Bestandsaufnahme und Strategieentwicklung für Berlin und Hamburg

Christoph Aberle*, Stephan Daubitz, Carsten Gertz, Oliver Schwedes

Siehe AutorInnenangaben

Ökonomischer Druck und räumliche Verdrängung beschneiden die Teilhabechancen Einkommensarmer, auch und insbesondere in Bezug auf Mobilität. Dieser Beitrag beschreibt Ergebnisse des DFG-Projekts *MobileInclusion*. Anhand einer Analyse des ÖPNV-Angebots und einer Befragung von 40 „Hartz IV“-EmpfängerInnen diagnostizieren wir Ungerechtigkeit im Verkehrsangebot und identifizieren sieben Typen der Armut-Mobilität. Aus den Befunden leiten wir drei Strategien ab, um Exklusion zu bekämpfen und bewerten das Potenzial des 9-Euro-Tickets hierfür.

Schlagwörter / Keywords:

Mobilitätsbezogene Soziale Exklusion, Verkehrspolitik, ÖPNV, GIS, Berlin, Hamburg

1. Mobilitätsbezogene soziale Exklusion in Großstädten

Der ökonomische Druck auf einkommensarme GroßstadtbewohnerInnen wächst. Die Kombination aus stetigem Zuzug und einem schrumpfenden Anteil sozial geförderter Wohnungen resultiert in einem steigenden Mietniveau, das GeringverdienerInnen unter Druck setzt. Zu ihren Lebenskosten tragen Fahrpreise des öffentlichen Verkehrs bei, dessen Kostensteigerung seit der Jahrtausendwende deutlich über der Inflation lag (infas *et al.* 2019:23) und der durch Einkommensarme im Vergleich besonders oft genutzt wird (MiD 2017). Im Schnitt wenden sie fast doppelt so viel Geld für Verkehr auf wie es der „Hartz IV“-Regelbedarf von 40,27 Euro im Monat vorsieht (Rudzio 2020). Derweil verschieben sich leistbare Wohnlagen an die Stadtränder und darüber hinaus (Mietenwatch 2020; Holm 2014), wodurch der Verkehrsaufwand zu zentralen Aktivitätszielen tendenziell steigt.

Deutsche Großstädte bieten Einkommensarmen verschiedene Formen des Ausgleichs. In Bezug auf Wohnkosten zählen dazu der kommunale Wohngeldzuschuss sowie der einkommensabhängige Zugang zu Sozialwohnungen. Für den öffentlichen Verkehr werden Sozialtickets bezuschusst, die für das zentrale Tarifgebiet (etwa Berlin AB) monatlich zwischen 27 und 70 Euro kosten. Sie sind i.d.R. Personen vorbehalten, die von staatlichen Transferleistungen leben. Auch die im Sommer 2022 realisierte bundesweite Senkung aller ÖPNV-Tickets auf 9 Euro im Monat verfolgte explizit das sozialpolitische Ziel, einen ökonomischen Ausgleich für steigende Lebens- und Energiekosten zu schaffen (Tjarks 2022).

Dieser Beitrag beschreibt Methodik und ausgewählte Ergebnisse des DFG-Projekts *MobileInclusion*, in dem wir uns von 2018 bis 2021 mit dem Zusammenhang von Einkommensarmut und Mobilitätschancen in Berlin und Hamburg befassten. Wir gehen auf die quantitative Messung des öffentlichen Verkehrsangebots ein (Abschnitt 2) und erläutern die Ergebnisse einer qualitativen Befragung von 40 „Hartz IV“-EmpfängerInnen (Abschnitt 3). Anschließend formulieren wir drei Strategiepfade für eine teilhabeorientierte Verkehrs- und Sozialpolitik. Aus aktuellem Anlass ordnen wir das 9-Euro-Ticket der Bundesregierung in unsere Ergebnisse ein.

Unseren Forschungsgegenstand, die mobilitätsbezogene soziale Exklusion, verstehen wir in Anlehnung an die angelsächsische Fachdebatte als Mangel an Möglichkeiten, Teilhabechancen zu realisieren. Dieser Mangel kann in einem Defizit an verkehrlicher Erreichbarkeit alltäglicher Ziele begründet sein, die sich für sozioökonomische Gruppen quantifizieren lässt – ist aber nicht auf dieses Defizit beschränkt. Neben dieser strukturellen Größe spielen individuelle Attribute eine Rolle: Bedürfnisse, Fähigkeiten und verfügbares Einkommen etwa beeinflussen, wie sich Exklusion manifestiert (für die internationale Debatte siehe stellvertretend Delbosc 2012; Vella-Brodrick & Stanley 2013; Currie & Delbosc 2011; Banister 2018). Indem eine teilhabeorientierte Verkehrspolitik diese Attribute identifiziert und in Strategien übersetzt – drei Vorschläge arbeiten wir in diesem Beitrag heraus –, kann sie gezielt Möglichkeitsräume von Menschen in prekären Lebenslagen erweitern.

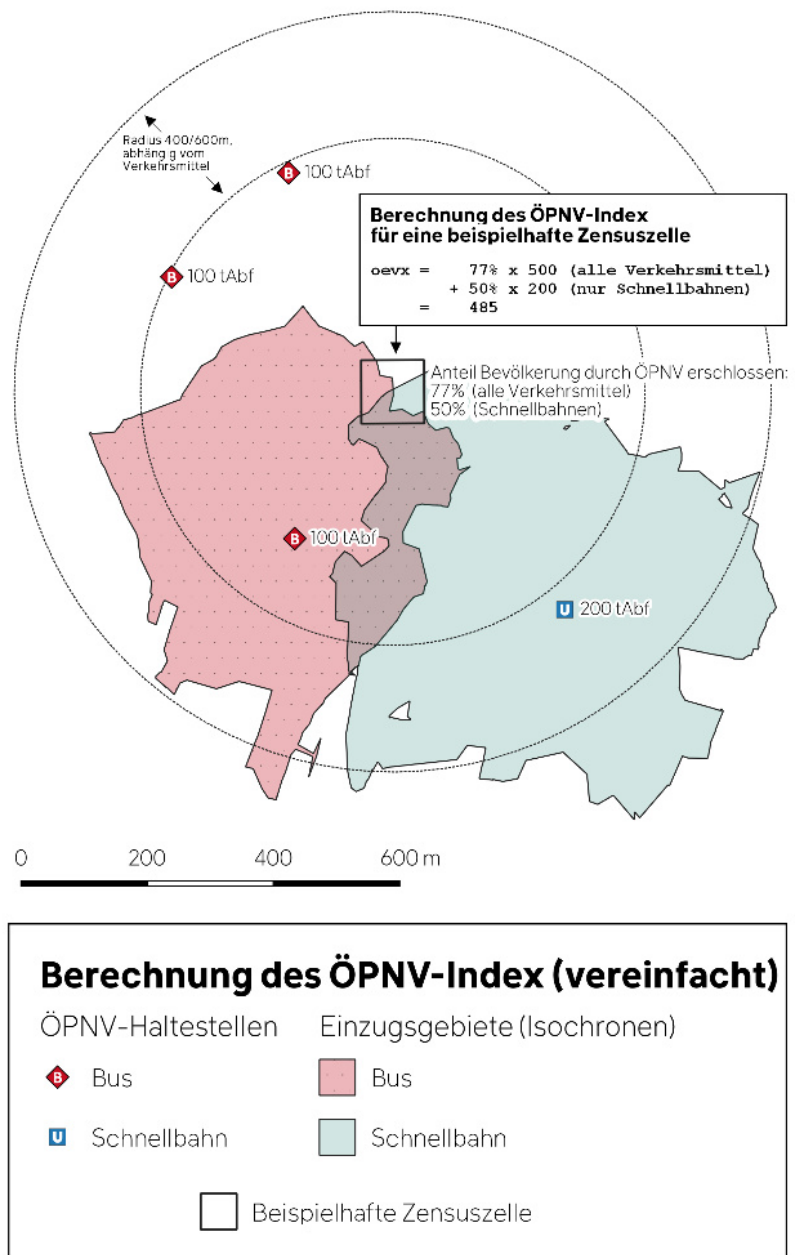
*Korrespondierender Autor

2. Räumliche Analyse des Verkehrsangebots

2.1. Methodik

Um die verkehrliche Erreichbarkeit verschiedener Wohnlagen innerhalb Berlins und Hamburgs zu erheben, haben wir einen ÖPNV-Index ermittelt, der sich aus dem Einzugsgebiet der Haltestellen und der Anzahl der täglichen Fahrplanfahrten ergibt (Abbildung 1). Dazu wurde zunächst für jede Hektarzelle modelliert, wie groß der Anteil der Bevölkerung ist, die vom ÖPNV erschlossen wird. Die zugrundeliegenden Einzugsradien basieren auf Planungsstandards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (Allgemeiner Ausschuss für Planung 2019:15). Den Bevölkerungsanteil haben wir mit den Abfahrten multipliziert, die im Umkreis von 400 bzw. 600m Luftlinie einer Hektarzelle stattfinden. Dieses Vorgehen fand einmal für alle Abfahrten Anwendung und zusätzlich für SPNV und U-Bahn; Schnellbahnabfahrten zählen also doppelt in den Index. Methodisch folgten wir damit einem Forschungsteam aus Melbourne/Australien (Delbosc & Currie 2011), wobei wir die Abfahrtszahlen logarithmierten, um den abnehmenden Grenznutzen der ÖPNV-Abfahrten zu berücksichtigen.

Der Index misst somit in Hektarauflösung, wie stark das ÖPNV-Angebot über den Stadtraum hinweg ausgeprägt ist. Da die die Lagegunst anhand des Verkehrssystems bewertet wird (und nicht anhand erreichbarer Aktivitätsziele), handelt es sich beim ÖPNV-Index um einen einfachen Erreichbarkeitsindikator (vgl. Schwarze 2015:46ff). Um ihn für Berlin und Hamburg vergleichen zu können, haben wir die Verteilung jeder Stadt jeweils z-transformiert und in eine gemeinsame Verteilung überführt. Mithilfe kleinräumig vorliegender Bevölkerungsdaten konnten wir zudem einen Pro-Kopf-Index für jede Zelle kalkulieren. Unter Zuhilfenahme der Einkommensverteilung, die ebenfalls in Hektarauflösung vorliegt, können wir die Verteilung beider Indizes entlang von Einkommensklassen darstellen.



15.08.2021 Christoph Aberle | TU-HH | christoph.aberle@tuhh.de

Abbildung 1: Berechnung des ÖPNV-Index einer beliebigen Hektarzelle (100x100m-Zelle). Das Ergebnis ist beispielhaft zu verstehen, da die Logarithmierung hier nicht abgebildet wird.

2.2. Ergebnis: Überdurchschnittlicher ÖPNV im Urbanen, aber geringes Pro-Kopf-Angebot

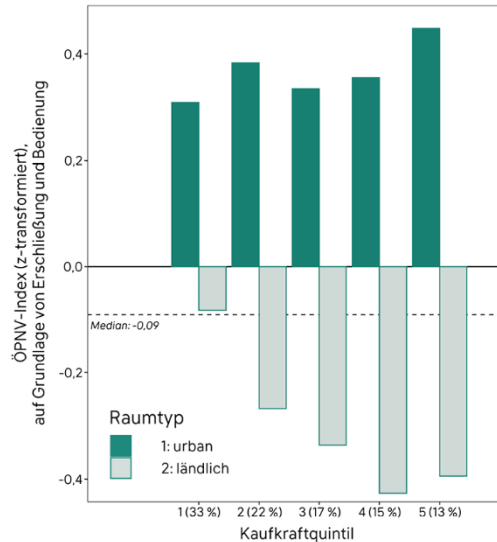
Eine Auswertung des ÖPNV-Index nach Kaufkraftquintilen weist auf strukturelle Ungleichheiten in der Verteilung des Nahverkehrsangebots hin. Wie Abbildung 2 a) darstellt, ist zunächst der Raumtyp ein entscheidendes Kriterium, wenn es um die Angebotsqualität geht. Die verdichteten urbanen Hektarzellen (dunkle Balken) verfügen über ein ÖPNV-Angebot, das über dem Durchschnitt und Median liegt. Bemerkenswert ist die Veränderung des Angebots über die Quintile hinweg: Je höher das Kaufkraftquintil in urbanen Gebieten, desto besser das durchschnittliche Angebot. In ländlichen Gebieten bzw. Stadtrandlage verhält es sich dagegen umgekehrt (helle Balken), dort geht die Steigerung der Kaufkraft mit einer Abnahme der Angebotsqualität einher. Es scheinen also unterschiedliche Effekte zu wirken: Für Personen im urbanen Raum ist das Angebot durchweg überdurchschnittlich und steigt mit dem Einkommen, während vier von fünf Quintile in ländlichen Gebieten Berlins und Hamburgs ein deutlich niedrigeres Angebot haben, das tendenziell mit der Kaufkraft sinkt.

Wird der ÖPNV-Index durch die Bevölkerung einer Hektarzelle geteilt, dann zeigt sich ein Muster, das sowohl urbane als auch ländliche Gebiete betrifft (Abbildung 2 b). Gebiete in den niedrigen Quintilen 1 und 2 weisen einen deutlich geringeren Pro-Kopf-Index auf als die kaufkraftstarken Quintile. Der Index von Quintil 1 im urbanen Raum (linker dunkler Balken) liegt als einziger unter dem Median. Der niedrige Median deutet darauf hin, dass es viele Hektarzellen gibt, die durch eine hohe Bevölkerungsdichte und einen dementsprechend niedrigen Pro-Kopf-Index gekennzeichnet sind.

Verallgemeinern lässt sich daraus für Berlin und Hamburg, dass sich im urbanen Raum das öffentliche Verkehrsangebot mit der Kaufkraft verbessert, wobei selbst die niedrigste Kaufkraftklasse von einem deutlich überdurchschnittlichen ÖPNV profitiert. In ländlichen Gebieten dagegen sinkt das ÖPNV-Angebot mit dem Einkommen, wobei in den kaufkraftstärkeren Gebieten nach allen gängigen Verkehrserhebungen mehr Pkw zur Verfügung stehen. Eine räumliche Regression für (jeweils) Berlin und Hamburg zeigt darüber hinaus zwei schwache aber höchst signifikante Korrelationen an: Zwischen Kaufkraft und absolutem ÖPNV-Index besteht ein negativer statistischer Zusammenhang. Unter Einbezug der Einwohnerzahl ergibt sich eine positive Korrelation, d.h. der Pro-Kopf-Index steigt mit dem Einkommen an (Daubitz *et al.* in press, Kapitel 3.3.4). Der dahinter vermutete Zusammenhang aus Raumtyp, ÖPNV-Angebot, Pkw-Besitz und Kaufkraft ist Gegenstand eines Dissertationsvorhabens im Rahmen des Projekts *MobileInclusion*.

Verteilung des ÖPNV-Index nach Kaufkraftklassen in Berlin und Hamburg

a) pro Zensuszelle



b) pro Kopf

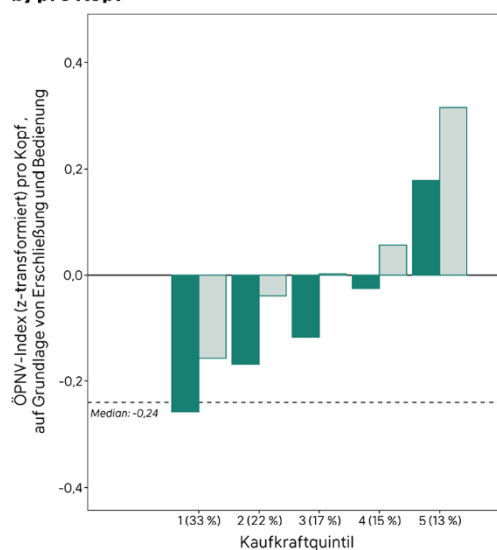


Abbildung 2: ÖPNV-Index nach Kaufkraft-Quintilen. Grundlage sind Hektarzellen in Berlin und Hamburg. Um die Städte miteinander vergleichen zu können, wurden die Verteilungen z-transformiert, d.h. auf Mittelwert = 0 und Standardabweichung = 1 standardisiert, um die Verteilungen zusammenzuführen. Die Prozentwerte auf der x-Achse zeigen den Anteil der Bevölkerung im jeweiligen Quintil. Datenstand: 12/2018 (Kaufkraft, von infas360) bzw. Fahrplanperiode 2018/19 (ÖPNV-Index, Daten vom VBB bzw. hvv)

3. Qualitative Befragung von Betroffenen

3.1. Methodik

Die zweite Herangehensweise an unseren Forschungsgegenstand folgt einer qualitativen Methodik. In sechs Gebieten in Berlin und Hamburg rekrutierten wir Personen, die „Hartz IV“-Leistungen beziehen. Die Ansprache erfolgte über Stadtteilcafés und ähnliche Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, die sich als hilfreiche Mittler erwiesen, um Vertrauen herzustellen. Die 40 Personen bekamen zunächst ein siebentägiges Wegetagebuch ausgehändigt. Dieses orientierte sich in den Fragen an den etablierten Verkehrserhebungen, diente aber primär als Gesprächsgrundlage für eine qualitative Befragung (Daubitz 2021). Unter Bezugnahme auf ihre Einträge im Wegetagebuch führten wir einstündige Gespräche mit den ProbandInnen, in denen es um deren Wahrnehmung des Mobilitätsalltags ging. Es handelte sich um leitfadengestützte Interviews nach den methodischen Empfehlungen von Helfferich (2009), in denen wir verschiedene Schwerpunkte auf das Alltagserleben setzten, etwa in Bezug auf den Wohnort, die Kosten oder die Mobilitätsbiografie. Die Interviews fanden 2018 und 2019 statt.

In einem Team von zwei Personen werteten wir die Interviews anschließend kodebasiert aus. Hierzu lasen wir die Transkripte gemeinsam an einem Smartboard und wiesen einzelnen Textsegmenten Codes zu. Die Zuweisung wurde gemeinsam kommunikativ validiert und in die Software *ATLAS.ti* übernommen. Bei der Kodierung wählten wir zwei Zugänge:

Deduktive Kodierung:

Bereits zu Beginn standen einige Codes fest, etwa gängige Zielkategorien des Alltagsbedarfs. Wenn eine Probandin beispielsweise über Apotheken in ihrem Wohnumfeld sprach, wurde das Stichwort mit diesem Textsegment verlinkt. Das Ziel dieses Zugangs zur Kodierung war es, sehr schnell einen vergleichbaren Überblick über die subjektiven Wahrnehmungen der Erreichbarkeit wichtiger Ziele zu gewinnen.

Induktive Kodierung:

Unser zweiter Zugang orientierte sich an den Auswertungsschritten der Grounded Theory nach Glaser und Strauss (Glaser 1978; Strauss 1991). Hier ging es nicht nur um eine Benennung und Zuordnung einzelner Textsegmente, sondern bereits um die Exploration von Zusammenhängen, aus denen sich theoretische Konzepte entwickeln sollten. Im Mittelpunkt standen Phänomene wie etwa der Fahrpreis oder der Umgang mit dem ÖPNV-Tarifsystem. Diese Phänomene wurden von den ProbandInnen in den Interviews formuliert und waren für deren Mobilitätsalltag äußerst bestimmend. Mögliche Strategien der befragten Personen, den Mobilitätsalltag zu bewältigen und deren Konsequenzen wurden mit dieser Auswertungsmethodik analysiert.

3.2. Ergebnis: Typologie der großstädtischen mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion

Für die Unterscheidung und Erklärung von Mobilitätsmustern der 40 Befragten stellten sich fünf Dimensionen als zentral dar. So sind die **vorstellbare Mobilität** und der **Stellenwert der Mobilität** im Leben zentrale Dimensionen. Für diejenigen mit vielen Wunschzielen ist der Stellenwert der Mobilität sehr hoch. Er wird mit Begriffen der Freiheit und der Teilhabe verbunden. Sie treten in anderen Lebensbereichen (z.B. Kleidung) kürzer, um Mobilität zu realisieren. Die Personen, die der Mobilität einen geringen Stellenwert beimessen, geben wenig Geld für Mobilität aus. Beispielsweise verzichten sie auf den Erwerb eines Sozialtickets. Als weitere wichtige Dimensionen bestimmend für die unterschiedlichen Typen von Armuts-Mobilität sind die vorhandenen **Mobilitätsfähigkeiten und Kenntnisse** (z.B. die Fähigkeit, Fahrrad zu fahren), spezifische **Individualbedürfnisse** (z.B. Hobbys) und das existierende **soziale Netzwerk** (für befragte Personen mit vielen sozialen Beziehungen werden viel mehr Wege notwendig bzw. gewollt). Aus der kodebasierten Auswertung der Interviews konnten wir **sieben Typen der Armuts-Mobilität** verdichten:

Erlebnishungrige

Die Differenz zwischen Wunschraum und realisiertem Aktionsraum ist in der Gruppe der *Erlebnishungrigen* am größten. Da Mobilität ein wichtiger Bestandteil ihres Lebenssinns ist, bringen sie hierfür Opfer auf und sparen in anderen Bereichen ein. Die Bewältigung der *Erlebnishungrigen* wird darin deutlich, wie sie ihr Geld einteilen. In Hamburg kaufen sie sich ein teures HVV-Ticket, nehmen hierfür aber Abstriche im Alltag in Kauf. Ausgeprägte Individualbedürfnisse sind für diese Personen sehr wichtig.

Familiäre Profis

Die Personen des Typus *Familiäre Profis* sind mit der ganzen Familie hoch aktiv und organisatorisch perfekt aufgestellt. Aufgrund der Alltagsanforderungen und eines hohen Stellenwertes der Mobilität sind sie intensiv im Stadtraum unterwegs. Um diese Mobilität zu realisieren, nehmen auch sie Abstriche in anderen Lebensbereichen in Kauf. Hierfür haben sie Kompetenzen entwickelt, um Kosten einzusparen (z.B. Kleidung selbst nähen). Ihr Wunschraum orientiert sich sehr stark an den Routinen des Aktionsraums. Sie verfügen nicht über ein Auto, wünschen sich aber eines, da sie sich davon eine wesentliche Erleichterung des Alltags versprechen.

Ihr Wunschraum orientiert sich sehr stark an den Routinen des Aktionsraums. Sie verfügen nicht über ein Auto, wünschen sich aber eines, da sie sich davon eine wesentliche Erleichterung des Alltags versprechen.

Sich Abgrenzende

Der Typus *Sich Abgrenzende* fühlt sich von der Gesellschaft ausgeschlossen und macht dies auch an den Angeboten von Mobilität fest. Die Befragten sind in ihrer Haltung durchaus widersprüchlich: Auf der einen Seite möchten sie Teil der Gesellschaft sein, aber da z.B. die berufliche Integration nicht gelingt, haben sie sich mit ihrem Lebensstil eingerichtet. Sie haben Strategien entwickelt, wie sie mit wenig Geld möglichst viele Ziele vor allem im Stadtraum realisieren können. Auch wenn sie soziale Kontakte haben, sind sie dennoch EinzelgängerInnen.

Wohnumfeld-Verbundene

Die sozialen Kontakte der Gruppe der *Wohnumfeld-Verbundenen* sind vor allem im Familienkreis zu finden, wobei die Zahl der engen sozialen Kontakte insgesamt niedrig ist. Für Ziele im Stadtraum, die nur mit dem öffentlichen Nahverkehr zu realisieren sind, werden meist Einzeltickets erworben. Ein Großteil der Ziele befindet sich im erweiterten Wohnumfeld. Viele Wege sind mit alltäglichen Besorgungen verbunden. Mobilitätsbezogene Kenntnisse liegen kaum vor und auch mobilitätsbezogene Fähigkeiten sind schwach ausgeprägt (z.B. Nutzung des Fahrrads). Der Stellenwert von Mobilität wird als eher gering eingeschätzt. Mobilität wird als Mittel zum Zweck gesehen oder überhaupt nicht reflektiert. Wunschziele werden gar nicht bzw. kaum formuliert. Es gibt in dieser Gruppe kaum Bereitschaft, die eigene Mobilität anders zu gestalten.

Routinierte Getriebene

In einer langen Zeit einer sozial prekären Armutslage haben Personen dieses Typs Routinen entwickelt, die auf das Ziel des „Überlebens“ ausgerichtet sind, etwa durch Pfandsammeln in Anlagen und Fahrzeugen des öffentlichen Nahverkehrs. Wunschziele jenseits des täglichen Aktionsraums werden kaum benannt oder orientieren sich am Aktionsraum. Bezogen auf die Anforderungen des Mobilitätsalltags verfügen Personen dieses Typs jedoch über gute Kenntnisse zu öffentlichen Verkehrsangeboten. Da sie regelmäßigen Kontakt zu MitarbeiterInnen von sozialen Trägern suchen, um Informationen oder Güter zu erhalten, sind sie für Interventionen offen.

Zerbrochene

Die Mobilität ist in dieser Gruppe stark durch persönliche Belastungen geprägt. Dominant ist ein biografischer Bruch, beispielsweise der Verlust enger Familienangehöriger, der den Mobilitätsalltag komplett verändert hat. Die finanzielle Barriere tritt in den Erzählungen in den Hintergrund. Antriebslosigkeit bis hin zu depressiven Episoden lähmt die Personen dieses Typus. Somit ist der Aktionsraum recht klein, die Wohnung wird selten verlassen. Aber auch dieser Typ muss bzw. will den gesamten Stadtraum nutzen, um die wenigen noch vorhandenen sozialen Kontakte zu halten. Wunschziele können auf Nachfrage formuliert werden und speisen sich aus positiven Erfahrungen in der Vergangenheit.

Autoaffine Kümmerinnen

Von den oben genannten *Familiären Profis* unterscheiden sich die *Autoaffinen Kümmerinnen* vor allem durch den formulierten Wunschraum: Sie benennen keine oder kaum Wunschziele. Die Unterstützung dieser Gruppe findet vor allem durch größere weitverzweigte Familienstrukturen statt. Der Mobilitätsalltag ist stark durch familienbezogene Hol- und Bringdienste geprägt. Das Auto, das durch die Familie querfinanziert wird, gilt als ein wichtiges Verkehrsmittel.

Die sieben Typen machen deutlich, dass die Bedürfnisse von Menschen in Einkommensarmut stark heterogen sind. In ihren Bedürfnissen unterscheiden sie sich kaum von der Gesamtbevölkerung. Auch die täglichen Routinen der Betroffenen unterscheiden sich nur in Einzelfällen, wenngleich sie weniger weit reisen als der Berliner/Hamburger Durchschnitt: In ihrer Bachelorarbeit zeigt Havemann (2021) auf, dass unsere ProbandInnen verglichen mit den Ergebnissen in *Mobilität in Deutschland 2017*, weniger als die Hälfte der Wegstrecke zurücklegen. Aufgrund von Lücken in den Wegetagebüchern beschränkt sich Havemanns Stichprobe allerdings auf 19 von 40 Personen (ebd:27ff.).

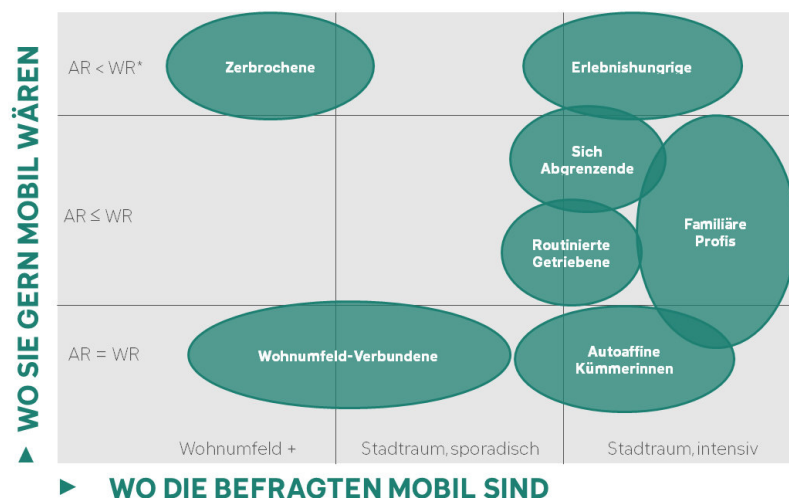


Abbildung 3: Mobilitäts-Typologie von einkommensarmen Menschen in Hamburg und Berlin. Grundlage ist die qualitative Befragung von 40 Personen, die „Hartz IV“ beziehen.

Alles bestimmendes Merkmal über alle Typen hinweg ist das finanziell enge Budget, das jedeR Einzelne problematisierte. Mobilität wird regelmäßig gegenüber anderen Bedarfen und Bedürfnissen abgewägt, wie es eine Berliner Probandin schildert: „Das Geld reicht vorne und hinten nicht, [... das] gebe ich lieber für Essen aus für mein Kind, anstatt mir davon eine Fahrkarte zu holen.“ P4:7-9

Auch der in Kapitel 2.2 beschriebene Zusammenhang aus Dichte und ÖPNV-Nachfrage wurde durch die ProbandInnen problematisiert. Viele nehmen eine Enge in den Fahrzeugen wahr, die sie im Umfeld ihres dicht besiedelten Wohnumfelds nutzen¹.

4. Integrierte Karten

4.1. Methodik

Die quantitativen und qualitativen Daten führten wir in integrierten Karten zusammen. Für jede ProbandIn erstellten wir eine solche Karte, die zunächst die Eintragungen des Wegetagebuchs zeigte. Jede Karte wurde durch diejenigen ForscherInnen erstellt, die nicht mit den Interviews vertraut waren, um möglichst wenig durch Vorkenntnisse beeinflusst zu werden. Damit trugen wir dem zentralen Prinzip qualitativer Forschung der Offenheit Rechnung (Lamnek 2005:21ff.). Anschließend zogen wir ausgewählte Textsegmente hinzu, um die Alltagswege qualitativ zu kontextualisieren. In der weiteren Betrachtung ergänzten wir verschiedene Indikatoren zu Raumstruktur und Verkehrsangebot (u.a. ÖPNV-Index, Gültigkeit der Bartarife, „Hartz IV“-Quote, EinwohnerInnendichte). Dadurch konnten wir die subjektiven Aussagen mit quantitativen Daten in einen Zusammenhang stellen. Diese Methodik diskutiert Hanke (2020) ausführlich in ihrer Masterarbeit, die im Rahmen des Projekts *MobileInclusion* entstand.

Basierend auf der im Wegetagebuch dokumentierten Ortsveränderung konnten wir die Personen nach ihrem Aktionsraum gruppieren, der als *Wohnumfeld*, *Wohnumfeld+*, *Stadt* bzw. *überregional* ausgeprägt ist. Darüber hinaus leiteten wir aus den Transkripten den Wunschraum ab, den die ProbandInnen formuliert hatten und den wir nach den gleichen Ausprägungen klassierten. Der Wunschraum beschreibt, inwieweit Menschen in der Lage sind, potenzielle Ortsveränderungen bzw. Wunschziele zu denken und diese zu planen. Betrachtet wurde insbesondere das Verhältnis aus Aktions- und Wunschraum (kleiner/kleiner gleich/gleich). Unser Vorgehen bei der Typologisierung beschreiben wir ausführlich im Endbericht des Projekts *MobileInclusion* (Daubitz *et al.* in press).

4.2. Ergebnis: Interaktive Landingpage

Neben ihrem forscherschen Nutzen eignen sich die integrierten Karten dazu, die Herausforderung der mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion erzählerisch aufzubereiten. Nach erfolgreicher Analyse haben wir die Typologie daher nochmals erzählerisch verdichtet und pseudonymisiert, um sie der Öffentlichkeit zu präsentieren. Die Landingpage www.stadtarmmobil.de präsentiert vier der sieben Typen, die jeweils mit einem eingängigen Erzähltext und verschiedenen interaktiven Webmaps nahegebracht werden.

5. Diskussion: Drei Strategiepfade, um Exklusion zu bekämpfen

Die Ergebnisse der quantitativen und qualitativen Forschungstätigkeit zeichnen kein unerwartetes Bild von der Situation, in der sich einkommensarme Personen in der Großstadt wiederfinden: Sofern sie im urbanen, verdichteten Raum leben, finden sie mit hoher Wahrscheinlichkeit ein gutes Nahverkehrsangebot in der Nähe ihres Wohnortes vor. Pro EinwohnerIn allerdings, und diese Wirkung der großstädtischen Siedlungsstruktur ist nicht zu unterschätzen, steht ihnen dort ein geringeres ÖPNV-Angebot zur Verfügung, wie der Pro-Kopf-Index darstellt. In den qualitativen Interviews wurde dieser Befund mehrfach gespiegelt, als die Befragten problematisierten, dass die Fahrzeuge sehr voll seien. Einschränkend weisen wir daraufhin, dass wir die Gefäßgröße und tatsächliches (Sitz-)Platzangebot in der quantitativen Analyse mangels Datennähe nicht betrachten konnten.

Deutlich wird in den Interview-Ergebnissen, dass Einkommensarme in deutschen Großstädten mitnichten eine homogene Gruppe darstellen. Ihre grundlegenden Bedürfnisse gleichen denen von Personen, die nicht in Armut leben; Ihre konkreten Bedarfe und Aktionsräume differenzieren sich allerdings abhängig von der individuellen Situation unterschiedlich aus. Gemeinsam ist den Befragten ein immenser finanzieller Druck, der das Alltagshandeln stark einschränkt und in vielen Fällen sogar determiniert. Die Abwägung zwischen Mobilitätskosten und der Leistbarkeit anderer Bedürfnisse wird in den Interviews immer wieder genannt.

Aus unserer integrierten Empirie leiteten wir zunächst Maßnahmenpakete ab. Diese untersuchten wir in einer SWOT-Analyse auf ihre Stärken, Schwächen, Chancen und möglichen Risiken der Umsetzung (Daubitz *et al.* in press, Kapitel 6 und 7). Aus den SWOT-Ergebnissen arbeiteten wir drei Strategiepfade heraus, um mobilitätsbezogene Exklusion in deutschen Großstädten zu bekämpfen:

¹ Die Erhebung fand vor der Covid-19-Pandemie statt.

Hausanschluss Mobilität:

Maximale Teilhabe ermöglichen

Maßnahmen in diesem Strategiepfad kommen allen BürgerInnen in ihrem Mobilitätsalltag zugute, da sie generelle Barrieren abbauen. Sie umfassen den Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur vor allem dort, wo der Bedarf am größten und das Angebot unterdurchschnittlich ist (Kapitel 2.2; siehe auch unsere Risiko-Webmaps: Aberle 2020a, 2020b). Darüber hinaus umfassen sie Anreize zur Fahrradnutzung sowie eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Radverkehrs. Hinzu kommen tarifliche Interventionen, die den ÖPNV für alle Fahrgäste deutlich vergünstigen, etwa ein 365-Euro-Ticket. All diese Maßnahmen nützen längst nicht nur einkommensarmen Menschen, aber schaffen besonders ihnen einen wesentlichen Zugewinn an Möglichkeitsräumen.

Die Strategie *Hausanschluss Mobilität* steht für eine Verknüpfung von Verkehrs-, Sozial-, Wohnungs-, und Umweltpolitik. Die ressortübergreifende Bearbeitung des Themenfeldes stellt eine Chance dar, gesellschaftliche Gruppen in Mobilitäts-Werkstätten in ihrem Quartier zusammenzuführen, um sich über eine nahmobile sozialgerechte Gestaltung des eigenen Wohnumfeldes zu verständigen. Der Titel der Strategie ist bewusst an die gedankliche Vorlage von Schwedes & Daubitz (2011) angelehnt.

Empowerment:

Individuelle Mobilitätskompetenz fördern

Dieser Strategiepfad ist zielgruppenorientiert und berücksichtigt die individuellen Barrieren, mit denen einkommensarme Menschen häufig konfrontiert sind. Die Subventionierung von Mobilität in Höhe der realen Mobilitätskosten schafft zunächst Mobilitätsangebote ohne finanzielle Barrieren. Diese Subventionierung ist spezifisch: Sie setzt beim „Hartz IV“-Regelbedarf oder bei der Preisgestaltung des Sozialtarifs an. Im Gegensatz etwa zum 365-Euro-Ticket (oder zum 9-Euro-Ticket) handelt es sich um eine gezielte finanzielle Förderung für eine bestimmte Gruppe.

Neben dieser finanziellen Intervention sieht der Strategiepfad Maßnahmen vor, die Kompetenzen vermitteln und Möglichkeitsräume eröffnen: Kurse zur (Wieder-)Nutzung und Reparatur des Fahrrads, Sprachkurse, die den Nahverkehr thematisieren, Mobilitätscafés im Quartier.

In diesem Maßnahmenpaket kommt die Empirie der Mobilitätstypen (Kapitel 3.2) zum Tragen. Die *Erlebnishungrigen* etwa werden eingeladen, ihr Wissen als MultiplikatorInnen mit anderen Betroffenen zu teilen. Neben der Vermittlung von Mobilitätskompetenzen steigern die Maßnahmen die Fähigkeit, Probleme selbstbewusst und proaktiv zu lösen – und stärken somit die Selbstwirksamkeit.

Mindeststandard: Essenzielle Bedürfnisse sichern

Dieser Strategiepfad benennt Interventionen, die garantieren, dass einkommensarme Menschen ihre Grund- und Sozialbedürfnisse erfüllen können. Als finanzielle Mindestvoraussetzung liegt das ÖPNV-Sozialticket preislich unterhalb den 41 Euro des „Hartz IV“-Regelbedarfs und gilt ohne Sperrzeit für den ganzen Stadtraum; als Vorbild dient das BerlinTicket S für 27,50 Euro (SenWiEnBe 2017). Somit stellt es die Naherreichbarkeit von Lebensmittelläden, der gesundheitlichen Versorgung und von Freizeitorten sicher. Darüber hinaus gilt das Sozialticket auch für neue Mobilitätsdienstleistungen.

Im Unterschied zu den anderen Strategiepfaden handelt es sich um eine Strategie, die das akute Defizit des finanziellen Zugangs behebt, damit die Realisierung grundlegender Bedürfnisse ermöglicht werden kann.

6. Das 9-Euro-Ticket, ein „kleines Wunder“ vor allem für Einkommensarme

Die Bundesregierung hat mit dem 9-Euro-Ticket einen Präzedenzfall geschaffen, der ganz im Sinne unseres ersten Strategiepakets eine *maximale Teilhabe ermöglicht*. Stand der Nahverkehr jahrzehntlang im Schatten der Förderung des privaten Automobils (Schwedes 2019) und war er von überproportional steigenden Fahrpreisen geprägt, beschloss die Ampelkoalition im März, ein Quartal lang den ÖPNV für 9 Euro monatlich anzubieten. Von der Boulevardpresse wahlweise als „Ticket fürs Wir-Gefühl“ gefeiert oder als „Billig-Ticket“ verschrien (Day 2022; Drechsler 2022), schaffte das 9-Euro-Ticket allen Menschen in Deutschland ein ÖPNV-Angebot, das gemessen am bisherigen Preisniveau nahezu kostenfrei zur Verfügung stand. Nachdem mehr als 90 Prozent der Bevölkerung in zehn Minuten Fußweg eine bediente Haltestelle vorfinden, profitierten davon potenziell deutlich mehr als die 78 Prozent der Haushalte, die einen oder mehr Pkw haben (BMI 2020; MiD 2017). Entsprechend groß fiel die Nachfrage aus: Je nach Schätzung besaßen zwischen 42 und 48 Prozent der Über-13-Jährigen ein 9-Euro-Ticket für den Juni (VDV, DB AG, DB Regio AG 2022 bzw. eigene Berechnung auf Grundlage der Verkaufszahlen). Der Verkehrsminister selbst preist das Angebot zum Ende der Laufzeit als „kleines Wunder“, das alle Erwartungen an Nachfrage und Nutzung übertreffe (Wissing 2022, ab Minute 2:30).

Einer kritischen Auseinandersetzung ist das 9-Euro-Ticket unserer Ansicht nach dennoch aus zwei Gründen würdig: Erstens handelt es sich um eine reine Pull-Maßnahme, die keine strategischen Ziele verfolgt. Für drei Monate wurde mit einem Milliardenbetrag ein kurzfristig günstiges Angebot geschaffen, ohne begleitende Push-Maßnahmen in den Blick zu nehmen, die zum Energiesparen anreizen würden. Die Gelegenheit einer strategischen politischen Entscheidung – für das

Eine, gegen das Andere (Schwedes 2019) – wurde vertan. Entsprechend fällt die vorläufige Bilanz in der Verhaltensänderung aus: Eine VDV-Erhebung identifiziert 27 Prozent der 9-Euro-Ticket-Fahrten im Juni als induzierten Verkehr, wohingegen nur 3 Prozent als Verlagerung vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) gemessen werden (VDV, DB AG, DB Regio AG 2022). Gleichzeitig wurde per Entfernungspauschale das (MIV-)Fernpendeln stärker subventioniert und profitieren Einkommensstarke mit großer Fahrleistung und Energiedurchsatz am stärksten (BMF 2022; Bach & Knautz 2022; vgl. zur Debatte um die Entfernungspauschale auch Holz-Rau *et al.* 2019; sowie Blanck, Kreye & Zimmer 2020). Auch erste ökonomische Betrachtungen ziehen einen Klimanutzen der volkswirtschaftlich teuren Intervention in Zweifel (Andor 2022).

Der zweite Kritikpunkt zielt auf den pauschal günstigen Preis: Die Senkung transportiert die Botschaft, die Bereitstellung öffentlicher Personenbeförderung geschähe quasi ohne Aufwand. Dass jedeR unabhängig vom Einkommen zum Quasi-Nulltarif bundesweit unterwegs sein kann, ist aus Perspektive der Reisenden attraktiv, aber sendet womöglich ein falsches Signal, wenn das eigentliche Ziel darin besteht, den Energiebedarf unserer Verkehrssysteme und Siedlungsstrukturen zu senken (vgl. auch Kutter 2019:25ff). Den ÖPNV weiterhin zu deutlich niedrigeren Preisen anzubieten², nützte zweifelsfrei den Fahrgästen (und böte die willkommene Chance, Tarifstrukturen zu vereinfachen), aber ließe unerwünschte Nebeneffekte auf die Verkehrsnachfrage und mittelfristig auf die Siedlungsstruktur erwarten, fiele das Folgeangebot ähnlich günstig und pauschal aus.

Explizit zu würdigen ist allerdings die Entlastung, die das 9-Euro-Ticket vielen Einkommensarmen bescherte. Ihr Alltagsleben, sich zwischen einem Fahrchein und einer Essensportion für die eigenen Kinder entscheiden zu müssen (s. Zitat in Kapitel 3.2), war einen Sommer lang Geschichte. Auch die Anforderungen bisweilen komplexer Tarifregeln fielen weg. Für diejenigen, die ihre Alltagsmobilität mit 41 Euro aus dem „Hartz IV“-Budget bestreiten müssen, sehen wir einen absoluten Gewinn an Bewegungsfreiheit. Dieser wurde uns vielfach in Interviews genannt³ – und diesen gilt es zu verstetigen. Anders als bei Nicht-Armen bedeutete er keinen bloßen Mitnahme-Effekt, sondern war ein enormer Gewinn an Teilhabechancen für Personen in prekären Lebenslagen. Dementsprechend zielgruppenspezifisch könnte und sollte ein Folgeangebot gestaltet sein, um gezielt diejenigen zu entlasten, die am stärksten davon profitieren.

7. Fazit und Ausblick

Die Kostensteigerungen im Öffentlichen Nahverkehr haben in den letzten Jahren überproportional zu den steigenden städtischen Lebenskosten beigetragen. Der potenzielle Nutzen des Verkehrsangebots ist dabei strukturell ungleich verteilt. Wie unsere Untersuchung in Berlin und Hamburg darstellt, haben Einkommensarme einen schwächer ausgeprägten ÖPNV zur Verfügung. Dieser ist zumindest in urbanen Gebieten der Großstädte immer noch weit überdurchschnittlich, wird dort aber durch die hohe Bevölkerungsdichte (über-)kompensiert, was vor Ort als Enge im Fahrzeug wahrgenommen wird.

Wie uns die Befragung von 40 „Hartz IV“-EmpfängerInnen zeigt, sind Personen in Grundsicherung sehr heterogen in ihren Bedürfnissen und dem daraus resultierenden Mobilitätsalltag. Anhand ihrer Bewegungsmuster konnten wir sieben Typen ausmachen, die sich zielgruppenspezifisch ansprechen lassen. Gemeinsam ist ihnen der alltägliche finanzielle Stress, der sich gleichermaßen über die Mobilität wie über alle Lebensbereiche erstreckt. Um diesen Stress zu lindern, empfehlen wir drei Strategien, um das Exklusionsrisiko in unterschiedlichem Ausmaß und mit unterschiedlichen Schwerpunkten anzugehen. Wünschenswert und angebracht ist die Strategie *Hausanschluss Mobilität*. Sie beschreibt eine breit angelegte Agenda aus Angebotsausweitung, Preissenkung und flankierenden sozialpolitischen Maßnahmen, um die Teilhabechancen einkommensarmer Personen zu gewährleisten. Die Strategie *Empowerment* ist etwas weniger umfangreich und setzt bei individuellen Fähigkeiten an, um mit zielgruppenspezifischen Trainings die Mobilitäts- und Teilhabechancen zu stärken. Die Strategie *Mindeststandard* zielt darauf ab, Einkommensarmen mit einem preisgünstigen Sozialticket ohne Sperrzeit den ganzen Stadtraum zu eröffnen, um die Befriedigung wesentlicher Bedürfnisse zu ermöglichen.

Im Sommer wurde mit dem 9-Euro-Ticket eine Maßnahme realisiert, die quer zu unseren Strategien liegt (sowohl im Hinblick auf die Intervention selbst als auch auf die Beschlussfassung im Bund, obwohl der Nahverkehr bekanntermaßen Sache der Länder bzw. der Kommunen ist). Während der quasi-kostenfreie ÖPNV für alle aus verschiedenen Gründen zu hinterfragen ist, entlastet er Personen in Armut deutlich. Für die Zielgruppe unserer Forschung sehen wir darin einen deutlichen Gewinn an Teilhabechancen, die es zielgruppenspezifisch fortzuführen gilt.

Inwiefern städtisches Wohnen und ein attraktives Verkehrsangebot zukünftig für Menschen in Armut zugänglich sind, bleibt angesichts steigender Preise zu

² Zum Zeitpunkt der Entstehung dieses Beitrags über schlagen sich die Vorschläge einer Weiterführung. Debattiert wird tagesaktuell ein bundesweites Ticket für 40 bis 70 Euro ab Januar (Caspari 2022).

³ Bislang unveröffentlichte Studie mit Interviews mit 30 Einkommensarmen im hvv, Juni bis August 2022

beobachten. EntscheiderInnen in Stadt- und Mobilitätsplanung tun gut daran, diese Entwicklung nicht sich selbst zu überlassen, sondern Antworten auf mobilitätsbezogene soziale Exklusion zu formulieren. Mit den drei Strategien, die wir im Endbericht unseres Projekts ausführlich diskutieren, schlagen wir praktische Ansätze für dieses Anliegen vor. Damit schaffen wir die Grundlage, um gezielt die Möglichkeitsräume jener Menschen zu erweitern, die sich ihre Mobilitätskosten im Alltag mühsam zusammensparen.

Die DFG-Förderung lief unter der Projektnummer 382 428 751. Weitere Informationen stellen wir auf www.mobileinclusion.de bereit.

8. Literatur- und Quellenverzeichnis

- Aberle, C., 2020a, *Risiko-Karte für Berlin*, doi: 10.15480/882.4550, von <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/risiko-berlin>.
- Aberle, C., 2020b, *Risiko-Karte für Hamburg*, doi: 10.15480/882.4549, von <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/risiko-hamburg>.
- Allgemeiner Ausschuss für Planung, 2019, *VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV*, Köln.
- Andor, M.A., 2022, Zwischenergebnisse einer RWI-Erhebung mit ~5.000 Befragten, Fazit: Das 9-Euro-Ticket ist als kurzfristige Klimaschutzmaßnahme nicht kosteneffektiv. Präsentation auf der Veranstaltung „Das 9-Euro-Ticket und die Verkehrswende (Teil 1)“ von Agora Verkehrswende am 25. August 2022.
- Bach, S. & Knautz, J., 2022, *Hohe Energiepreise: Ärmere Haushalte werden trotz Entlastungspaketen stärker belastet als reichere Haushalte*, DIW Wochenbericht 17/2022, Berlin, von https://doi.org/10.18723/diw_wb:2022-17-1.
- Banister, D., 2018, *Inequality in transport*, Alexandrine Press, Marcham, Oxfordshire.
- Blanck, R., Kreye, K. & Zimmer, W., 2020, *Impulse für mehr Klimaschutz und soziale Gerechtigkeit in der Verkehrspolitik: Kurzstudie zu monetären Verteilungswirkungen ausgewählter verkehrspolitischer Instrumente und Vorschläge für eine sozial gerechtere Ausgestaltung im Auftrag des Naturschutzbunds Deutschland (NABU)*, Öko-Institut, Freiburg, von https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/20-11-27-studie_impulse_für_mehr_klimaschutz_und_sozialverträglichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf.
- BMF, 2022, *Steuerentlastungen unterstützen Bürger*innen*, abgerufen am 15. Mai 2022, von <https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Pressemitteilungen/Finanzpolitik/2022/03/2022-03-16-steuerentlastungen-unterstuetzen-buergerinnen.html>.
- BMI, 2020, *Deutschlandatlas: Erreichbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (Haltestellen)*, abgerufen am 5. Mai 2022, von <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/103-Erreichbarkeit-Nahverkehr-Haltestellen.html#gkkzjf13n>.
- Caspari, L., 2022, „9-Euro-Ticket: SPD-Verkehrspolitiker für „40-bis-70-Euro-Ticket““, Zeit Online, abgerufen am 25. August 2022, von <https://www.zeit.de/mobilitaet/2022-08/9-euro-ticket-nachfolge-spd-dienstwagenprivileg>.
- Currie, G. & Delbosc, A., 2011, ‚Transport disadvantage: A review‘, in G. Currie (ed.), *New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research*, pp. 15–25, Emerald Group Pub, Bingley England.
- Daubitz, S., 2021, *Ein Sieben-Tage-Protokoll über den eigenen Mobilitätsalltag: Werkstattbericht: Wie unsere qualitative Erhebung ablief*, von <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/mobilitaetsalltag-wegetagebuch/>.
- Daubitz, S., Aberle, C., Schwedes, O. & Gertz, C., in press, *Mobilität und soziale Exklusion: Alltag-Strategien-Maßnahmen*, LIT, Münster.
- Day, S., 2022, *Das Ticket fürs Wir-Gefühl!: Kommentar zum 9-Euro-Ticket*, BILD Online, abgerufen am 5. Mai 2022, von <https://www.bild.de/politik/kolumnen/kolumne/kommentar-zum-9-euro-ticket-das-ticket-fuers-wir-gefuehl-79905788.bild.html>.
- Delbosc, A., 2012, ‚The role of well-being in transport policy‘, *Transport Policy* 23, 25–33.
- Delbosc, A. & Currie, G., 2011, ‚Using Lorenz curves to assess public transport equity‘, *Journal of Transport Geography* 19(6), 1252–1259.
- Drechsler, C., 2022, *Sylt in Angst vor 9-Euro-Urlaubern: Mit Billig-Ticket auf die Luxus-Insel*, BILD Online, abgerufen am 5. Mai 2022, von <https://www.bild.de/regional/hamburg/hamburg-aktuell/mit-billig-ticket-auf-die-luxus-insel-sylt-in-angst-vor-9-euro-urlaubern-79946720.bild.html>.
- Glaser, B.G., 1978, *Theoretical sensitivity: advances in the methodology of grounded theory*, Sociology Press, Mill. Valley, Calif.
- Hanke, A., 2020, ‚Integrated mapping in mobility research: A methodological reflection on a GIS-based mixed method approach‘, Masterarbeit, CAU Kiel.
- Havemann, F., 2021, ‚Untersuchung der Alltagsmobilität einkommensarmer Menschen am Beispiel von Bewohnern ausgesuchter Quartiere in Berlin und Hamburg‘, Bachelorarbeit, TUHH.
- Helfferich, C., 2009, *Die Qualität qualitativer Daten: Manual für die Durchführung qualitativer Interviews*, 3. Aufl., VS Verl. f. Sozialwiss, Wiesbaden.
- Holm, A., 2014, *Mietenwahnsinn: Warum Wohnen immer teurer wird und wer davon profitiert*, Knauer, München.
- Holz-Rau, C., Friedrich, B., Friedrich, M., Gerike, R., Gerlach, J. & Gertz, C., et al., 2019, *CO2-Bepreisung und Entfernungspauschale – Die eingebilddete Steuererhöhung*, TU Dortmund, Fakultät Raumplanung, von <http://www.vpl.tu-dortmund.de/cms/de/Aktuelles/Meldungen/Pil-lepalle/CO2-Bepreisung-und-Entfernungspauschale-Bilder/Die-eingebilddete-CO2-Steuer-kurz-korrigiert-2019-10-11.pdf>.

infas, DLR, IVT & infas 360, 2019, *Mobilität in Deutschland - Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017*, von http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zeitreihenbericht_2002_2008_2017.pdf.

Kutter, E., 2019, *Stadtstruktur und Erreichbarkeit in der postfossilen Zukunft*, Erich Schmidt Verlag, Berlin, von <http://www.esv.info/978-3-503-18825-3>.

Lamnek, S., 2005, *Qualitative Sozialforschung: Lehrbuch*, 4. Aufl., Beltz PVU, Weinheim.

MiD 2017, *Eigene Auswertung der Befragungsdaten „Mobilität in Deutschland 2017“*.

Mietenwatch, 2020, *Berlins Mietmarkt unter der Lupe*, abgerufen am 15. Mai 2022, von <https://www.mietenwatch.de/leistbarkeit/>.

Schwarze, B., 2015, ‚Eine Methode zum Messen von Naherreichbarkeit in Kommunen‘, Dissertation.

Schwedes, O., 2019, ‚Am Steuer? Instrumente und Anwendungsfelder der Verkehrspolitik‘, *Aus Politik und Zeitgeschichte*(43), 19–27, von <https://www.bpb.de/apuz/298744/instrumente-und-anwendungsfelder-der-verkehrspolitik>.

Schwedes, O. & Daubitz, S., 2011, *Hausanschluss Mobilität: Erfahrungen und Potenziale von Erreichbarkeitsplanung*, Berlin.

SenWiEnBe, 2017, *Preissenkung beim Berliner Sozialticket zum 1. Juli 2017: Pressemitteilung vom 28.06.2017*, Berlin, abgerufen am 2. September 2021, von <https://www.berlin.de/sen/web/presse/pressemitteilungen/2017/pressemitteilung.606606.php#>.

Strauss, A.A., 1991, *Grundlagen qualitativer Sozialforschung: Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Forschung*, Fink, München.

Tjarks, A., 2022, Redebeitrag zum 9-Euro-Ticket am 7. April 2022 im Verkehrsausschuss der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg.

VDV, DB AG, DB Regio AG, 2022, *Deutschland steigt ein: Monatsauswertung zur bundesweiten Marktforschung [zum 9-Euro-Ticket], Juni 2022*.

Vella-Brodrick, D.A. & Stanley, J., 2013, ‚The significance of transport mobility in predicting well-being‘, *Transport and Social Exclusion* 29, 236–242, von <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X13000929>.

Wissing, V., 2022, Aktuelle Herausforderungen der Verkehrspolitik für eine mobile Gesellschaft: Plenarvortrag zur Eröffnung des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstags in Goslar am 18. August 2022.

9. AutorInnenangaben

Christoph Aberle

(Korrespondierender Autor)

Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Technische Universität Hamburg

Am Schwarzenberg-Campus 3

21073 Hamburg

christoph.aberle@tuhh.de

Stephan Daubitz

Ehemaliger Wissenschaftlicher Mitarbeiter

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Technische Universität Berlin

Am Salzufer 17-19

10587 Berlin

stephan.daubitz@outlook.de

Carsten Gertz

Institutsleiter

Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Technische Universität Hamburg

gertz@tuhh.de

Oliver Schwedes

Fachgebietsleiter

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung

Technische Universität Berlin

oliver.schwedes@tu-berlin.de