



Stephan Daubitz, Christoph Aberle,
Oliver Schwedes, Carsten Gertz

Mobilität und soziale Exklusion

Alltag – Strategien – Maßnahmen

LIT

Stephan Daubitz, Christoph Aberle,
Oliver Schwedes, Carsten Gertz

Mobilität und soziale Exklusion

Mobilität und Gesellschaft

herausgegeben von

Weert Canzler, Stephan Rammner
und Oliver Schwedes

Band 10

LIT

Stephan Daubitz, Christoph Aberle,
Oliver Schwedes, Carsten Gertz

Mobilität und soziale Exklusion

Alltag – Strategien – Maßnahmen

LIT

Umschlagentwurf: Niels Schröder

Diese Publikation wurde aus dem Open-Access-Publikationsfonds
der Technischen Universität Berlin unterstützt.

Gefördert durch
 Deutsche
Forschungsgemeinschaft



Gedruckt auf alterungsbeständigem Werkdruckpapier entsprechend
ANSI Z3948 DIN ISO 9706

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind
im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

ISBN 978-3-643-25045-2 (br.)

ISBN 978-3-643-45045-6 (PDF)

ISBN 978-3-643-45059-3 (OA)

DOI: <https://doi.org/10.52038.9783643250452>



This work is licensed under a CC BY 4.0 license.
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.de>

© LIT VERLAG Dr. W. Hopf Berlin 2023

Verlagskontakt:

Fresnostr. 2 D-48159 Münster

Tel. +49 (0) 2 51-62 03 20

E-Mail: lit@lit-verlag.de <https://www.lit-verlag.de>

Auslieferung:

Deutschland: LIT Verlag, Fresnostr. 2, D-48159 Münster

Tel. +49 (0) 2 51-620 32 22, E-Mail: vertrieb@lit-verlag.de

Inhalt

1	Einführung	1
1.1	Die empirische Ausgangslage	1
1.2	Mobilitätsgerechtigkeit ist Verteilungsgerechtigkeit	2
1.3	Zwei methodische Ansätze	4
2	Stand der Forschung	9
2.1	Begriffsdefinitionen: Mobilität und Mobilitätsarmut	9
2.2	Methoden zur Identifizierung von mobilitätsbezogener Exklusion	15
2.2.1	Quantitative Ansätze	15
2.2.2	Qualitative Ansätze	18
2.2.3	Kombination von qualitativen und quantitativen Ansätzen zur Identifizierung mobilitätsbezogener Exklusion	21
2.2.4	Bewertungen und Ergebnisse internationaler und nationaler Studien zu Strategien und Maßnahmenentwicklung	21
3	Räumliche Analyse	27
3.1	Forschungsleitende Fragen, Untersuchungseinheiten und Kriterien für die Begutachtung	28
3.2	Methodik: Indikatoren für die räumliche Analyse	30
3.2.1	Kriterium 1: Erschließung	30
3.2.2	Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung	34
3.2.3	Kriterium 3: Tarif-Erreichbarkeit	42
3.2.4	Indikatoren für die Messung sozioökonomischer Deprivation	52

3.2.5	Räumliche Regression	53
3.3	Ergebnisse der räumlichen Analyse	57
3.3.1	Kriterium 1: Erschließung auf Stadt-Ebene	57
3.3.2	Kriterium 2: ÖPNV-Index	59
3.3.3	Kriterium 3: Tarif-Erreichbarkeit	61
3.3.4	Räumliche Regression	63
3.3.5	Ausgewählte Kennwerte für die Untersuchungsgebiete . .	67
3.3.6	Zwischenfazit räumliche Analyse.	70
4	Erfassung von individuellem Mobilitätsverhalten	73
4.1	Methodik	76
4.1.1	Konstruktion der Erhebungsinstrumente	76
4.1.2	Feldzugang und Sample	81
4.1.3	Durchführung der qualitativen Interviews.	89
4.1.4	Dokumentation und Auswertungsmethodik der qualitativen Interviews	95
4.2	Ergebnisse der qualitativen Interviews.	97
4.2.1	Finanzielle Barrieren	99
4.2.2	Wahrnehmung des HVV-Tarifsystems in Hamburg	106
4.2.3	Persönliche Barrieren.	111
4.2.4	Subjektive Wahrnehmungen von Erreichbarkeit	117
4.2.5	Fahrradnutzung	125
4.2.6	Subjektiv wahrgenommener Möglichkeitsraum	131
5	Identifizierung von räumlichen Mustern und Typen mobilitätsbezogener sozialer Exklusion	137
5.1	Methodik: Integrierte Karten	138
5.1.1	Datenaufbereitung	140
5.1.2	Geografische Kartierung	142
5.1.3	Analyse.	143

5.2	Methodik: Typologisierung	146
5.2.1	Erstellung der Vergleichsdimension, 1. Schritt: Bestimmung eines Merkmalsraums	146
5.2.2	Erstellung der Vergleichsdimension, 2. Schritt: Bestimmung des Verhältnisses Aktionsraum und Wunschraum	148
5.2.3	Erstellung der Vergleichsdimension, 3. Schritt: Bestimmung des Möglichkeitsraums	151
5.2.4	Gruppierung der Fälle	153
5.2.5	Beschreibung der gebildeten Typen	156
5.2.6	Kommunikative Validierung mit Expert:innen	157
5.3	Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion . .	160
5.3.1	Typ 1: Wohnumfeld-Verbundene	161
5.3.2	Typ 2: Erlebnishungrige	165
5.3.3	Typ 3: Familiäre Profis	169
5.3.4	Typ 4: Sich Abgrenzende	172
5.3.5	Typ 5: Routiniert Getriebene	176
5.3.6	Typ 6: Gebrochene	178
5.3.7	Typ 7: Autoaffine Kümmerinnen	182
5.4	stadtarmmobil.de: Integrierte Webkarten über Armuts-Mobilität	185
6	Erfassung subjektiver Wahrnehmungen von möglichen Maßnahmen zur Beseitigung mobilitätsbezogener Exklusion durch Repertory-Grid-Interviews	189
6.1	Methodik	190
6.1.1	Konstruktion des Erhebungsinstruments	192
6.1.2	Durchführung der Erhebung	195
6.1.3	Feldzugang und Sample	199
6.1.4	Analysemethode	199
6.2	Ergebnisse der Repertory-Grid-Interviews zu möglichen Maßnahmen zur Beseitigung mobilitätsbezogener Exklusion . .	200
6.2.1	Subventionierung von Mobilität	201

6.2.2	Erweiterung der ÖPNV-Infrastruktur	205
6.2.3	Angebot von Mobilitätsdienstleistungen	210
6.2.4	Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradnutzung	218
6.2.5	Individuelles Mobilitätsmanagement	220
7	Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion	225
7.1	Methodik	226
7.1.1	Zieldiskussion	227
7.1.2	Erstellung von Indikatorblättern	230
7.1.3	Entwicklung der SWOT-Matrizen	233
7.1.4	Strategie- und Maßnahmenentwicklung.	234
7.2	Ergebnisse der SWOT-Analyse	238
7.2.1	Schlüsselfaktor Erreichbarkeit	238
7.2.2	Schlüsselfaktor finanzielle Barrieren	244
7.2.3	Schlüsselfaktor Gestaltung des Tarifsystems	248
7.2.4	Schlüsselfaktor persönliche Barrieren.	255
7.2.5	Schlüsselfaktor subjektiv wahrgenommener Möglichkeitsraum	258
7.3	Ergebnisdarstellung der Strategien und Maßnahmenpakete zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion	261
7.3.1	Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen	264
7.3.2	Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern	266
7.3.3	Mindeststandard: Sicherung der essenziellen Bedürfnisse	273
8	Zusammenfassung	281
9	Fazit.	287
10	Danksagung	291

Inhalt

11 Glossar	295
Literaturverzeichnis	299
12 Anhang	311
12.1 Eingangsvariablen für die räumliche Analyse	311
12.1.1 Berlin	312
12.1.2 Hamburg	313
13 Autoren	315

1 Einführung

Im Folgenden präsentieren wir die Ergebnisse des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts MobileInclusion, das vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin und dem Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg durchgeführt wurde. Der Name für das Projekt wurde mit Bedacht gewählt: Er steht für einen Ansatz, der sich nicht auf die Beschreibung sozialer Phänomene und Praktiken vulnerabler Bevölkerungsgruppen beschränkt, sondern das Bestreben ausdrückt, Strategien und Maßnahmen zu entwickeln, um soziale Verhältnisse zu verändern und die Teilhabe aller Menschen durch Mobilität zu ermöglichen.

1.1 Die empirische Ausgangslage

Ausgangspunkt für die Arbeit des Projekts MobileInclusion war die Prämisse, dass Mobilität eine notwendige Voraussetzung für die gesellschaftliche Teilhabe von Menschen darstellt. Der fehlende Zugang zu Beschäftigung, Gesundheitsdienstleistungen, Bildungs- und Kultureinrichtungen kann sowohl Ursache als auch Ergebnis sozialer Ausgrenzung sein. Die traditionelle, an Verkehrsfluss und Wachstum orientierte Verkehrspolitik hat die soziale Dimension bislang zumeist vernachlässigt und erwies sich in der Vergangenheit als unfähig, die Teilhabemöglichkeit von einkommensarmen Bevölkerungsgruppen in vollem Umfang zu verbessern. Eine Vielzahl von Beispielen zeigt, dass urbane Interventionen die Lebenssituation gerade sozial benachteiligter Gruppen bisher nicht verbessern konnten, selbst dort, wo dies das erklärte Ziel einer Maßnahme war (vgl. Soja 2010).

Bei den bisherigen wissenschaftlichen Untersuchungen, die sich mit dem Verkehrsverhalten befassten, dominierten quantitative Ansätze, deren Ausgangspunkt sozioökonomische Schichtungen bildeten. So wurde in zahlreichen Studien das beobachtete Verkehrsverhalten (z. B. die Anzahl oder die Länge zurückgelegter Wege) anhand sozioökonomischer Merkmale verglichen. Beobachtet wurde beispielsweise, dass besonders vulnerable Gruppen – ältere Menschen, Bewohner:innen ländlicher Räume, arbeitslose und einkommensarme Personen – kürzere Wege zurücklegen als sozioökonomisch besser Gestellte (Madre et al. 2007, Axhausen und Brög 2007; infas 2019).

Die Ungleichheiten wurden durch statistische Auswertungen von Mobilitätstagebüchern systematisch erfasst und gelegentlich mit weiterführenden qualitativen Interviews kombiniert (vgl. Currie und Delbosc 2009). Insbesondere

wurde der starke Zusammenhang zwischen Einkommen und realisierter Mobilität durch statistische Auswertungen festgestellt und nicht zuletzt der Umstand, dass einkommensarme Haushalte finanziell deutlich stärker belastet sind als besser gestellte.

Auf Basis der realisierten Mobilität wurden auch die Ausmaße der Umweltfolgen verglichen, gemessen an den Emissionen oder dem Flächenverbrauch. Bei dieser eher traditionellen Perspektive ist die Annahme implizit, dass die erfahrene Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen in erster Linie in deren soziostrukturellen Eigenschaften (vor allem dem Einkommen) begründet liegt. Insofern steht die geringe Mobilität in direkter Beziehung mit geringem Einkommen, Arbeitslosigkeit und anderen sozialen Problemen und wird häufiger als Folge dessen interpretiert.

1.2 Mobilitätsgerechtigkeit ist Verteilungsgerechtigkeit

Eine weitere Herangehensweise bieten jene Ansätze, die sich auf den Zugang zu und die Verteilung von Mobilitätsangeboten fokussieren. Angenommen wird ein Zusammenhang zwischen der Verfügbarkeit von Mobilitätswerkzeugen (etwa das private Auto, die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV oder neuer Bedienformen wie etwa des Ridepoolings) und sozio-ökonomischen Kenngrößen (etwa Einkommen, Vermögen oder Wohnlage).

Aus einer Gerechtigkeitsperspektive rückt also die Identifikation von Räumen oder Personengruppen ohne gute Mobilitätsangebote in den Fokus. Die in diesem Zusammenhang geprägten Begriffe „transport disadvantage“ und „transport poverty“ beziehen sich auf das fehlende oder unzureichende Angebot von (meist öffentlichen) Verkehrsdienstleistungen bzw. die eingeschränkte Möglichkeit, diese wahrzunehmen (vgl. Hine 2011; Lucas et al. 2016). Das Projekt MobileInclusion bezieht darüber hinaus die subjektiven Wahrnehmungen betroffener Personen ein, also welche Angebote von Verkehrsleistungen sie als nützlich und hilfreich empfinden, welche Zugänge ihnen nach eigenen Angaben offenstehen und welche Einschränkungen sie bei der Verwirklichung von Ortsveränderungen erfahren. Kompetenzen wie etwa die Fähigkeit, eine Fahrt mit dem ÖPNV zu einem fremden Ort zu planen und auch erfolgreich durchzuführen, werden ebenso als wichtiger Indikator für die Realisierung von Mobilität verstanden. Genauso können fehlendes Wissen und negative Erfahrungen bei der Nutzung von Verkehrsmitteln den Zugang zu (bestimmten) Mobilitätsangeboten verhindern (vgl. Daubitz 2021).

Einen bedeutsamen theoretischen Fortschritt stellt zum einen die Darstellung des Zusammenhangs zwischen Mobilität und sozialer Exklusion dar, zum an-

deren eine Erweiterung des Mobilitätsbegriff in der Verkehrsplanung (FGSV 2015; Schwedes et al. 2018). Der Begriff der sozialen Exklusion bringt die Vulnerabilität zum Ausdruck, die durch Hindernisse entsteht, die einer vollständigen Teilhabe an der Gesellschaft entgegenstehen. Der Terminus fand seinen Ursprung in Frankreich in den 1970er Jahren, wo er Menschen mit verschiedenen Arten von Einschränkungen bezeichnete, wie Alkoholabhängige und Gruppen, die auf staatliche Transferleistungen angewiesen sind. Die gängige Konnotation von sozialer Exklusion – wie im zeitgenössischen deutschen soziologischen Diskurs verwendet – umfasst gesellschaftliche Umbrüche vor allem auf dem Arbeitsmarkt in Industriegesellschaften, etwa den Anstieg von Arbeitslosigkeit, die Zunahme von Armut und die Schwächung sozialer Unterstützungsnetzwerke (vgl. Bude und Willisch 2006; Mohr 2007). Mit dem Übergang von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft, den Veränderungen von Unternehmensstrukturen und den Kürzungen sozialstaatlicher Leistungen werden Bevölkerungsgruppen mit traditionell stabilen und im großen Maße vorhersehbaren Lebensläufen zunehmend mit prekären Arbeitsbedingungen konfrontiert (vgl. Kronauer 2010; Castel 2008).

Der Begriff vermittelt die Kombination von miteinander verbundenen, zum Teil sich überlagernden Problemen, die zum sozialen Ausschluss führen: Ein niedriges Bildungsniveau bzw. eine geringe Qualifikation, ein niedriges Einkommensniveau oder gar Arbeitslosigkeit, schlechte Wohnbedingungen, ein gewalttätiges Umfeld, Gesundheitsprobleme und brüchige Familienstrukturen. Während sich der Armutsbegriff auf materielle Deprivation fokussiert, thematisiert der Exklusionsbegriff den multiplen Ausschluss aus verschiedenen Bereichen gesellschaftlicher Teilhabe sowie ihre Dynamik in der Herstellung von Benachteiligungen (vgl. Mohr 2007, S. 27).

Als analytische Kategorie ermöglicht soziale Exklusion eine deutliche Erweiterung der sozialräumlichen Problematik in verkehrsplanerischen Untersuchungen. Eine wichtige Konsequenz der Erforschung von mobilitätsbezogener Exklusion ist die Debatte um den Vorrang der sozialstrukturellen bzw. verkehrsstrukturellen Aspekte bei der Analyse von Benachteiligungen. Bei der mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion stehen beide Aspekte in einem Zusammenspiel, welches zur Entstehung, Konsolidierung und Reproduktion von gesellschaftlichen Benachteiligungen beiträgt (vgl. Pickup und Giuliano 2005; Social Exclusion Unit 2003; Rajé, Grieco und Preston 2004; Lucas 2004a, 2011; Gaffron, Hine und Mitchell 2001). Zugänge zur Analyse von mobilitätsbezogener Exklusion eröffnet ein Mobilitätsbegriff, der sich nicht auf die tatsächliche Raumüberwindung beschränkt, sondern darüber hinaus einen Möglichkeitsraum einschließt, der den subjektiv wahrgenommenen Zugang zu ortsverändernder und raumüberwindender Mobilität beschreibt. Biografische Hin-

tergründe, Bildung oder der Zugriff auf ein soziales Netzwerk sind ebenso relevant, wie auch die zur Verfügung stehenden Informationen den wahrgenommenen Möglichkeitsraum einer Person oder Gruppe bestimmen. Potenzielle Ziele werden beispielsweise aufgrund der Kosten bewusst oder auch unbewusst ausgeschlossen. So gesehen ist es wesentlich, die Einschränkungen der Antizipation potenzieller Ortsveränderungen zu analysieren, um die Wechselwirkung von sozialer Exklusion und eingeschränkter Mobilität zu verstehen.

1.3 Zwei methodische Ansätze

Ausgehend von der noch defizitären Verknüpfung von Mobilitäts- und Exklusionsforschung (Daubitz 2016) bestand das Ziel des Forschungsprojekts zum einen darin, das Mobilitätsverhalten einkommensarmer Bevölkerungsgruppen unter dem Gesichtspunkt gesellschaftlicher Teilhabe zu erforschen. Dabei sollten die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsräume erschlossen und daraufhin geprüft werden, ob sich daraus soziale Benachteiligungen ergeben. Zum anderen sollte die räumliche Verortung betroffener Bevölkerungsgruppen erforscht werden. Ergänzend zu den subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsräumen sollten durch die Analyse der objektiven Erreichbarkeit, verstanden als Ergebnis von Raumstruktur und Verkehrsangebot, weitere Hinweise auf eine soziale Benachteiligung ermittelt werden. Durch die systematische Verschränkung der subjektiven Wahrnehmung einkommensarmer Bevölkerungsgruppen in Bezug auf Möglichkeitsräume mit der Analyse der objektivierten Erreichbarkeit sollte das komplexe Wirkgefüge von sozialer Exklusion und Mobilität erfasst werden, mit dem Ziel, politische Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Auf diese Weise wurden eine differenzierte Beschreibung und eine Situationsanalyse von mobilitätsbezogener Exklusion vorgenommen. Die gewonnenen Schlüsselfaktoren und Typisierungen bieten eine Problembeschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion. Da es galt, mobilitätsbezogene Exklusion explorativ zu beschreiben, waren wir in besonderem Maße darauf angewiesen, bei der problemsensitiven Erforschung von Lebenswelten qualitative Erhebungen anzuwenden (vgl. Bourdieu 1987).

Den konkreten Untersuchungsgegenstand des Forschungsprojekts MobileInclusion bildeten die Stadträume Hamburg und Berlin, in denen die negativen Effekte sozialer Exklusion (u. a. Segregation und Polarisierung) deutlich zu beobachten sind. In Hamburg und Berlin wurde die sozialräumliche Konzentration ökonomisch marginalisierter Gruppen bereits vor längerer Zeit beschrieben (Häußermann et al. 2004) und entsprechende Monitoring- und Interventi-

1.3 Zwei methodische Ansätze

onsprogramme initiiert.^{1 2} Gleichzeitig werden für beide Städte eine positive Bevölkerungsentwicklung und ein noch stärkeres Mobilitätswachstum in den kommenden Jahrzehnten prognostiziert. Zudem nimmt der öffentliche Verkehr stetig an Bedeutung zu und weist einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen auf. In Hamburg ist der Ausbau schienengebundener Verkehrssysteme in Planung (z. B. U-Bahn-Linie 5, S-Bahn-Linie S32), wobei die Erschließung als benachteiligt identifizierter Wohnviertel berücksichtigt wird. In Berlin wurde 2017 mit der Herabsetzung des monatlichen Sozialticketpreises auf 27,50 Euro ebenfalls eine finanzielle Ursache mobilitätsbezogener Exklusion adressiert. Die Städte unterscheiden sich also in ihren Schwerpunkten, mobilitätsbezogener Exklusion zu begegnen. Dies machte einen Vergleich so interessant, da sich unterschiedliche Strategien in ihrer Wirkung beobachten lassen. Als Konsequenz ergab sich, Personengruppen in den beiden Großstädten zu befragen, die von sozialer Exklusion betroffen waren und zum Befragungszeitpunkt in entsprechend segregierten Wohnvierteln lebten. Befragt wurden Personen, die das Arbeitslosengeld II (auch als „Hartz IV“ bekannt) bezogen und theoretisch dem Arbeitsmarkt zur Verfügung standen, sodass sie gezwungen waren, sich zu bewerben oder an Weiterbildungsmaßnahmen teilzunehmen. Da der vorgesehene Regelbedarfssatz des Arbeitslosengeld II für Mobilität nicht die realen Mobilitätskosten deckt, war von einer finanziellen Barriere für die Mobilität auszugehen.

Methodisch wurde eine Kombination von qualitativen und quantitativen Erhebungs- und Auswertungswegen gewählt. Durch Verwendung von qualitativen Forschungsmethoden wird die singuläre Perspektive der betroffenen Akteur:innen in Betracht gezogen und so die Rolle der Mobilität für die Auslösung, Beschleunigung oder Vertiefung von Exklusionsprozessen in konkreten Lebensverläufen dokumentiert und interpretiert. Das Ziel war es, Ursachen und Hintergründe der mobilitätsbezogenen Exklusionsproblematik aufzudecken.

Ergänzend wurden quantitative Methoden angewendet, bei denen es sich vor allem um Erreichbarkeitsanalysen sowie die Auswertung sekundärstatistischer

¹ Für Hamburg: RISE-Monitoring, <https://www.hamburg.de/sozialmonitoring/>; für Berlin: Monitoring Soziale Stadtentwicklung, stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/monitoring/index.shtml (Alle Webseiten wurden zuletzt im Februar 2022 aufgerufen.) <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/164203/umfrage/armutsgefaehrungsquoten-in-den-bundeslaendern/#:~:text=Armutsgef%C3%A4hrungsquote%20in%20Deutschland%20nach%20Bundesl%C3%A4ndern%20im%20Jahr%202020%C2%B9,9%2019%2C7%20%25%20%209%20more%20rows%200>

² Auch ähneln sich die ausgewählten Städte in den vom Armutsrisiko betroffenen Zielgruppen. Mit 21 Prozent war die Armutsgefährdungsquote im Jahr 2020 in Berlin im bundesweiten Vergleich hinter Bremen am zweithöchsten. In Hamburg lag die Quote mit 18 Prozent noch über der bundesweiten Armutsquote von 16 Prozent.

Datensätze handelt. So wurde das Phänomen in einen Kontext eingeordnet und Beziehungen zu strukturellen räumlichen und wirtschaftlichen Mustern aufgezeigt. Eine weitere Motivation für die Anwendung quantitativer Methoden resultierte aus der Notwendigkeit, Ergebnisse von der Ebene des Einzelfalls zu abstrahieren, um planerisch-politische Handlungsansätze formulieren zu können.

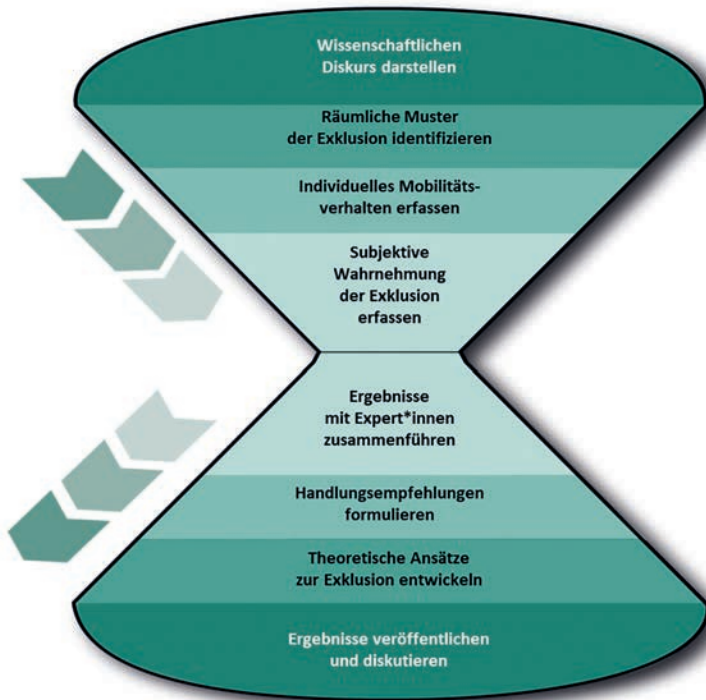


Abbildung 1: Forschungsdesign MobileInclusion

Den Ablauf unseres Forschungsprojektes haben wir in Form einer Sanduhr dargestellt (Abbildung 1), um die verschiedenen Perspektiven der Erhebung zu verdeutlichen. Beginnend mit der Aufbereitung des wissenschaftlichen Diskurses bilden den eigentlichen Kern von MobileInclusion die räumlichen Analysen, die qualitative Erhebung in Form von Befragungen auf Grundlage von Wegetagebüchern und kognitiven Interviews, die vor allem die subjektive Wahrnehmung von möglichen Maßnahmen in den Mittelpunkt der Erhebung stellten. Die Ergebnisse der räumlichen Analyse und die aus der Auswertung der qualitativen Interviews gewonnenen Schlüsselfaktoren für die Beschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion und abgrenzbaren beobachtba-

1.3 Zwei methodische Ansätze

ren Typen innerhalb einer Gruppe von Hartz-IV-Empfänger:innen in Hamburg und Berlin, wurden mit Expert:innen in Interviews validiert. Die vorangegangene Bestandsaufnahme mobilitätsbezogener sozialer Exklusion wurde in einem nächsten Schritt anhand der verbal-argumentativen Methode der SWOT-Analyse einer umfassenden Bewertung unterzogen. Dabei wurden alle Ergebnisse der vorherigen Erhebungen berücksichtigt und systematisch aufbereitet. Ziel war es, auf Grundlage dieser Bewertung strategische Handlungsempfehlungen zu entwickeln.

Somit richten sich die Ergebnisse und Analysen nicht nur an ein wissenschaftliches Fachpublikum, sondern auch an politische Entscheidungsträger:innen, Verkehrsplaner:innen, Mobilitätsmanager:innen, Sozialarbeiter:innen. Es war der Anspruch von MobileInclusion, schon während des Projektverlaufs einen Wissenstransfer zu schaffen und eine breite Öffentlichkeit einzubinden. Mit einer Vielzahl an Produkten – darunter eine Website, ein Forschungsblog mit etwa 30 Beiträgen, eine öffentliche Bibliothek mit Literaturhinweisen zum Thema Mobilitätsarmut, ein Mobilitätsratgeber für Einkommensarme sowie eine eigene Web-Themenseite mit interaktiven Webmaps – wird ein Spektrum von Ergebnissen angeboten, die praktisch und konkret anwendbar sind.

Tabelle 1 zeigt verschiedene Zielgruppen und Publikationen, die im Rahmen des Forschungsprojekts entwickelt wurden.

Auch dieser vorliegende Band soll dem Anspruch eines breit ausgerichteten transdisziplinären Wissenstransfers genügen: Er stellt die Erhebungen und ihre Ergebnisse vor und verdeutlicht mögliche konkrete Konsequenzen. Die Gliederung des Bandes entspricht dem in Abbildung 1 dargestellten Ablauf des Forschungsprojekts.

Es ist der Anspruch des Bandes, auf der Grundlage der empirischen Ergebnisse, Verkehrs- und Sozialpolitik sinnvoll und angemessen miteinander zu verknüpfen und gezielte Maßnahmen des Mobilitätsmanagements anzuregen. Wie die Empirie von MobileInclusion zeigt, gibt es dafür keine Standardlösung. Denn entsprechend des heterogenen Mobilitätsalltags einkommensarmer Großstädter:innen müssen die Maßnahmen zielgruppenspezifisch zugeschnitten sein.

Zielgruppe	Publikationen/Medien
Fachpublikum <i>Mobilitäts- und Verkehrsforschung</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Der vorliegende Endbericht – Faktenblätter „Mobilität und soziale Exklusion“ für Berlin und Hamburg – Blog – Bibliothek – Erhebungsmaterial (Fragebögen, etc.) – Twitter
Fachpublikum <i>Soziale Infrastruktur</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitäts-Ratgeber für Berlin und Hamburg – Faktenblätter – Blog – Themenseite stadttarmmobil
Einkommensarme Menschen in Berlin und Hamburg	<ul style="list-style-type: none"> – Mobilitäts-Ratgeber
Allgemeine Öffentlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> – Blog – Themenseite stadttarmmobil

Tabelle 1: Vier Zielgruppen des Forschungsprojekts MobileInclusion und zugeordnete Publikationen

Alle genannten Publikationen sind auf der Projektseite www.mobileinclusion.de verfügbar. Die Faktenblätter und das Erhebungsmaterial sowie der Mobilitätsratgeber sind in der Rubrik Downloads zu finden. Die wesentlichen Veröffentlichungen werden zudem langfristig im Repositorium der TUHH zugänglich sein.³

³ Beispielhaft das Faktenblatt für Hamburg: <https://doi.org/10.15480/882.3019>. Über diesen DOI und das dort verlinkte Projekt sind die Publikationen langfristig auffindbar.

2 Stand der Forschung

Inhalt: In diesem Kapitel werden die Grundlagen eingeführt, die für das Verständnis von mobilitätsbezogener Exklusion wichtig sind: Es werden wichtige Begriffe definiert – Mobilität, Teilhabe, Mobilitätsarmut, Aktionsraum, Möglichkeitsraum – und existierende empirische Arbeiten vorgestellt, die als Vorbild für die Methodik von MobileInclusion dienen.

Relevanz: Die Präsentation wesentlicher Konzepte und existierender empirischer Arbeiten bildet die Grundlage des Forschungsprojekts MobileInclusion. Durch die systematische Aufbereitung vorangegangener Arbeiten zum Thema sind Rückbezüge und Vergleiche zu den eigenen vorgestellten Ergebnissen und den bereits existierenden Begriffsdefinitionen und Konzepten möglich.

2.1 Begriffsdefinitionen: Mobilität und Mobilitätsarmut

In der internationalen Forschung wird der Gegenstand der Teilhabe als *Inclusion* bezeichnet. Mobilitätsbezogene soziale Exklusion wird unter dem Stichwort *Transport-related social exclusion* gefasst (Lucas 2012), wobei Forscher:innen unterschiedliche Schwerpunkte beispielsweise auf die Raumstruktur oder auf finanzielle Bedingungen der Alltagsmobilität setzen (Currie und Delbosc 2011). Es hat sich bislang keine einheitliche Definition für mobilitätsbezogene soziale Exklusion durchgesetzt. Konsens besteht darüber, dass das Phänomen vielschichtig ist und nicht auf eine singuläre Ursache-Wirkungs-Beziehung heruntergebrochen werden kann. Karen Lucas hebt die multidimensionale Eigenart des Phänomens hervor, wobei sie zwei zentrale Einflussgrößen benennt: Erstens die Mobilitätseinschränkungen (*Transport Disadvantage*), die sich auf Defizite im Verkehrsangebot bzw. in der Verkehrsmittelverfügbarkeit, aber auch auf subjektive Ängste gründen. Zweitens die soziale Benachteiligung (*Social Disadvantage*), die sich beispielsweise durch Einkommensarmut, Arbeitslosigkeit und/oder gesundheitliche Probleme manifestiert (Abbildung 2). In der Schnittmenge dieser Einflussgrößen lokalisiert Lucas die Mobilitätsarmut somit als Defizit an Mobilitätschancen, das mit einem Defizit an sozialen Verwirklichungschancen einhergeht (Lucas 2012). Ein Mindestmaß an Mobilität wiederum ist, darüber besteht internationaler Konsens, die notwendige Voraussetzung für Teilhabe und Wohlbefinden. Der Terminus des Wohlbefindens (*Well-being*) findet sich vielfach in der angelsächsischen Literatur (Delbosc 2012; Vella-Brodrick und Stanley 2013). In den

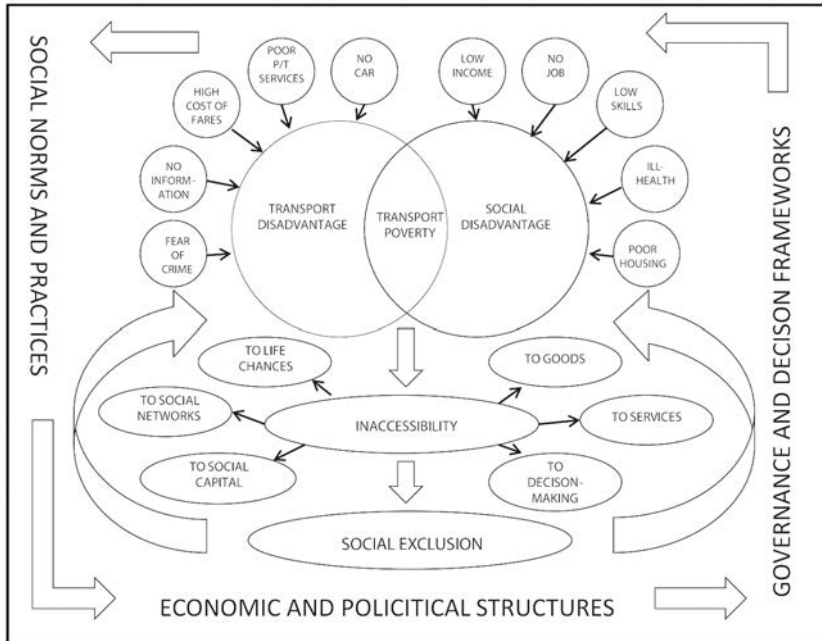


Abbildung 2: Konzeptuelle Einordnung der Mobilitätsarmut (Transport Poverty) als Ergebnis zusammenwirkender Mobilitätseinschränkungen (Transport Disadvantage) und sozialer Benachteiligung (Social Disadvantage) (Lucas 2012, S. 107; gestrichelte Hervorhebung ergänzt; Übersetzung nach Schwerdtfeger 2019, S. 47)

USA, im Vereinigten Königreich, in Australien und Neuseeland sind Fallstudien entstanden, die sich mit den sozialen Implikationen mangelnder Mobilitätschancen auseinandersetzen (Bspw. Lucas 2004a über die Bedeutung des Zugangs zum Automobil; Páez et al. 2009 mit einer kanadischen Fallstudie für ältere Personen sowie Alleinerziehende und Einkommensarme; Delbosc und Currie 2011a mit einer australischen Fallstudie zu empfundener Exklusion und Wohlbefinden). Auch die Frage geschlechterspezifischer Zusammenhänge spielt eine Rolle, wobei Frauen als durch die (US-amerikanische) Nahverkehrsplanung benachteiligt identifiziert werden, obwohl sie den urbanen Nahverkehr häufiger und in komplexeren Wegeketten nutzen als Männer (Ortoleva und Brenman 2004).

Auch in der deutschsprachigen Literatur besteht Konsens darüber, dass es sich beim Gegenstand der mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion um ein komplexes Phänomen handelt, das sowohl durch Merkmale der räumlichen Umgebung als auch durch individuelle Eigenschaften geprägt wird. Mit Bezug auf die angelsächsische Debatte formulierte Runge als Arbeitsdefinition von

2.1 Begriffsdefinitionen: Mobilität und Mobilitätsarmut

Mobilitätsarmut die „verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führ[e]“ (2005, S. 6).

Der Umfang verfügbarer Mobilität(schancen) wirke, so Runge weiter, verstärkend oder abschwächend auf bestehende Benachteiligungen. Konkret führe die durch einen verringerten Zugang zum Automobil reduzierte Mobilität zu Nachteilen bei der Arbeitssuche und mittelfristig zu einem Absinken des Lebensstandards gegenüber dem Durchschnitt (ebd., S. 18ff., unter Bezug auf Forschung der EU-Kommission und aus dem Vereinigten Königreich).

Stark (2017) weist darauf hin, dass Mobilitätsarmut nicht allein als Verteilungsproblem adressiert werden dürfe. Im Rückbezug auf das angelsächsische Verständnis der Umweltgerechtigkeit regt sie an, zusätzlich die Anerkennung der Bedürfnislage der Betroffenen (*recognition*) und die prozedurale Gerechtigkeit, etwa die Repräsentation der betroffenen Gruppen in verkehrspolitischen Entscheidungen zu betrachten (S. 82ff.).

Daubitz (2011, 2017, 2021) betont in seinen Arbeiten für die begriffliche Fassung von Mobilitätsarmut die Bedeutung des subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraums der Menschen. Neben den objektiven Möglichkeiten (z. B. Verfügbarkeit, Erreichbarkeit) stehen die subjektiven Wahrnehmungen der von Armut Betroffenen im Mittelpunkt von Daubitz' Forschungsinteresse. Den Begriff der Bewegung in möglichen Räumen hatten Canzler und Knie (1998) eingeführt, um damit den Begriff der Mobilität klar vom Begriff des Verkehrs als Bewegung in konkreten Räumen abzugrenzen. Zum subjektiven Möglichkeitsraum wurden in den qualitativen Vorarbeiten von Daubitz (2011) vor allem die Vorstellungen von potenziellen Zielen gezählt, die aufgrund primär finanzieller Barrieren nicht mehr erreicht werden können. Auf dieser Grundlage wurde vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin Mobilitätsarmut wie folgt definiert: „Mobilitätsarmut bezeichnet Einschränkungen des Möglichkeitsraum für Ortsveränderungen von Personen, die eine geringere Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zur Folge hat“ (Schwedes et al. 2018).

Die Relevanz des ÖPNV für Menschen in Armut und Exkludierte

Für Personen, die wenig Geld verdienen, ist der öffentliche Nahverkehr im Alltag besonders wichtig. Darauf deuten beispielsweise die Ergebnisse der Befragung Mobilität in Deutschland (MiD) hin, deren jüngste Erhebung für das Jahr 2017 vorliegt: Personen mit niedrigem ökonomischem Status verfügen zu diesem Zeitpunkt häufiger über Zeitkarten für den öffentlichen Nahverkehr und nutzen den ÖPNV deutlich häufiger als Statushöhere (Abbildung 3; siehe auch infas 2019, S. 9 sowie S. 17f.). Demgegenüber verfügen Personen in Haushalten mit geringem Einkommen deutlich seltener über einen Pkw. Ihre Nutzung ist dementsprechend stärker ÖPNV-basiert (ebd.).

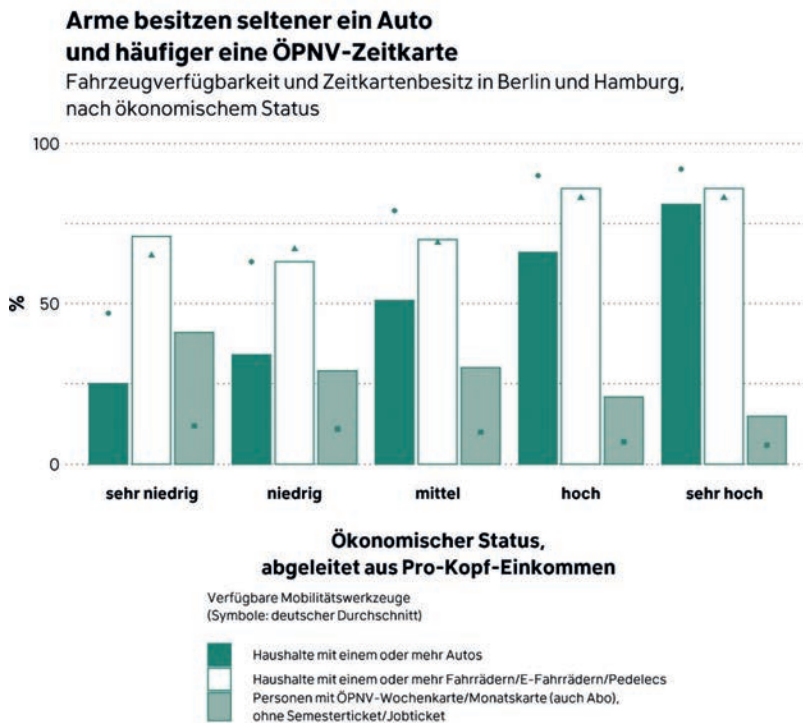


Abbildung 3: Anteil der Haushalte/Personen mit Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln, klassiert nach ihrem ökonomischen Status. Eigene Berechnung auf Grundlage des MiD 2017-Datensatzes. Stichprobenumfang (Berlin und Hamburg / Deutscher Durchschnitt) $n = 11\,230$ / $156\,405$ Haushalte (Pkw) / $n = 15\,481$ / $231\,524$ Personen (Fahrrad) / $n = 15\,481$ / $231\,524$ Personen (ÖPNV); die MiD-Stichproben sind gewichtet, um die deutsche Bevölkerung zu repräsentieren.

Auch in qualitativen Untersuchungen wurde die Relevanz des ÖPNV-Angebots ergründet. Wie Schwerdtfeger (2019, S. 110) auf Grundlage qualitativer Interviews mit Betroffenen zeigt, schreiben einkommensarme Menschen dem ÖPNV eine wesentlich größere Bedeutung zu als Menschen mit überdurchschnittlichem Einkommen. Schwerdtfeger untersucht das Fahren ohne (gültigen) Fahrschein, wobei sie den Motivtyp *Mobilitätsarme und sozial Exkludierte* herausarbeitet. Die Betroffenen fahren bewusst und teilweise routiniert ohne (gültigen) Fahrschein, wobei sie diese Praxis selbst als Zwang empfinden und Schuldgefühle gegenüber den zahlenden Fahrgästen empfinden (ebd., S. 115ff.).

Finanzielle Einschränkungen des Mobilitätsalltags

Der Mobilitätsalltag vieler Menschen mit geringem Budget ist als prekär zu bezeichnen. Darauf weist der Umstand, dass der Hartz IV-Regelbedarf etwa 40 Euro für verkehrsbezogene Ausgaben vorsieht, wohingegen die tatsächlichen Ausgaben der ärmsten 15 % der Bevölkerung, auf die sich der vorgegebene Bedarf eigentlich bezieht, mit 77 Euro fast doppelt so hoch ausfallen (Rudzio 2020). Auch die real gestiegenen Fahrpreise im öffentlichen Nahverkehr (Abbildung 4) belasten Menschen in Armut stärker, da sie mehr auf den ÖPNV angewiesen sind. Unter der Erwartung steigender Energiepreise besteht das Risiko, dass sich die ökonomische Situation für Geringverdienende weiter verschärft. Dies gilt insbesondere in den Ballungsräumen, wo neben den Energiepreisen auch die Mietkosten stark ansteigen (vgl. Grafe 2020, insb. S. 24ff. und 44ff.). Auch besteht ein Zusammenhang mit der Wohnstandortwahl: Standorte mit zu hohen Wohnkosten werden zwangsläufig gemieden und dafür lange Pendelwege in Kauf genommen, die ihrerseits zu einer Belastung durch Kraftstoff- oder ÖPNV-Kosten beitragen. Dieser individuelle Umgang mit dem „Einkommens-Energiekosten-Mobilitäts-Dilemma“ (ebd., S. 46) trägt darüber hinaus zu einer dispersen Siedlungsentwicklung und Suburbanisierung bei, die ihrerseits in wachsendem Verkehrsaufwand resultiert.

Der Zusammenhang aus Fahrzeug-Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Exklusion

Unter Bezugnahme auf MiD-Befragungsdaten von 2008 untersuchten Scheiner et al. (2012) Zusammenhänge zwischen sozialer Benachteiligung, Erreichbarkeit und Verkehrsverhalten. Exklusion operationalisierten sie anhand eines Index, der unter anderem Haushaltseinkommen, Bildungsniveau und Erwerbslosigkeit abbildet. Die Erreichbarkeit wurde anhand von MiD-Daten zu subjektiver Erreichbarkeit sowie Fahrzeugbesitz, gesundheitlichen Einschränkungen und Einkommensarmut gemessen.

2 Stand der Forschung

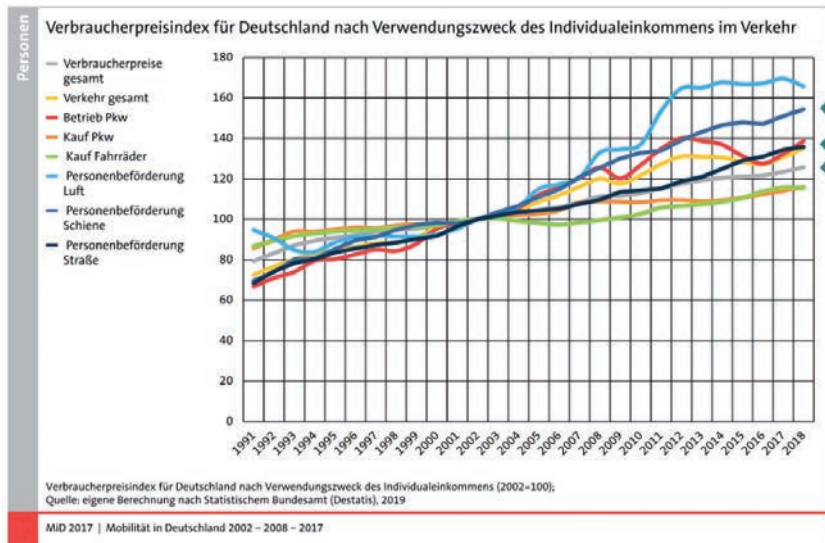


Abbildung 4: Entwicklung der Verbraucherpreisindizes für Personenbeförderung auf Straße (etwa +35%, schwarz) und Schiene (etwa +55%, dunkelblau) im Vergleich zum Gesamtindex (etwa +25%, grau). Beide Indizes sind deutlich überdurchschnittlich gewachsen. Quelle: infas et al. (2019, S. 23), Pfeile wurden ergänzt.

Auf Grundlage der Schätzparameter eines Logit-Regressionsmodells konstatieren die Autor:innen, dass Personen, die keinen Pkw zur Verfügung haben, ein viermal stärkeres Exklusionsrisiko aufweisen. Alleinerziehende sind demnach einem doppelt bis viermal so hohen Risiko ausgesetzt, exkludiert zu sein. Auch die lokale Arbeitslosenquote steigert das Exklusionsrisiko signifikant, wenn auch mit dem deutlich geringeren Faktor 1,4 (ebd., S. 14ff.).

In Bezug auf die räumliche Lage stellten die Autor:innen ebenfalls einen signifikanten Zusammenhang fest: Im ländlichen Raum fanden sie ein deutlich erhöhtes Exklusionsrisiko im Vergleich zu größeren Städten (größter Faktor 1,4 bei Kleinstgemeinden mit abnehmender Bevölkerung). Sie heben hervor, dass die Exklusionshäufigkeit in schrumpfenden ländlichen Gemeinden größer ist als in der Stadt, aber das Ausmaß der Betroffenheit in der Stadt größer sein dürfte. Für die Pkw-Erreichbarkeit zum Mittelzentrum fanden sie keinen Zusammenhang, aber die schlechte Erreichbarkeit zum Oberzentrum, gemessen an der Pkw-Fahrtzeit, wirkt sich signifikant auf das Exklusionsrisiko aus (Faktor 1,2) (ebd.).

Für die Erreichbarkeit des vorhandenen Arbeitsplatzes fanden die Autor:innen nur wenige interpretierbare Ergebnisse. Allerdings ist laut der Studie die räumliche Erreichbarkeit der Geschäfte stark ungleich verteilt, wobei zu den Risiko-

gruppen u. a. Menschen in Einkommensarmut, Ältere, Personen ohne Zugang zum Pkw und Einwohner:innen schrumpfender strukturschwacher Gemeinden zählen – wobei auch hier die mangelnde Fahrzeugverfügbarkeit besonders stark und signifikant wirkt (Faktor 17,3), die Verfügbarkeit eines ÖPNV-Abos das Exklusionsrisiko hingegen signifikant senkt (Faktor 0,6) (ebd.).

2.2 Methoden zur Identifizierung von mobilitätsbezogener Exklusion

Das Wirkgefüge aus Alltagsmobilität und sozialer Exklusion wird methodisch durch quantitative und qualitative Ansätze erfasst. Beide Ansätze werden im Folgenden beschrieben und anhand beispielhafter Arbeiten erläutert. Anschließend werden mit dem Aktionsraum und dem Möglichkeitsraum zwei Kernbegriffe des Forschungsprojekts MobileInclusion definiert.

2.2.1 Quantitative Ansätze

Ziel

Der quantitative Forschungsansatz befasst sich mit der Verteilung von Mobilitätschancen, die sich beispielsweise ökonomisch (etwa über die Pkw-Verfügbarkeit nach Einkommen, vgl. Abbildung 3) oder räumlich (etwa über das lokale Verkehrsangebot) beschreiben lässt. Die grundsätzliche Annahme ist, dass der Zugang zu Mobilität eine Ressource darstellt, die in der Gesellschaft ungleich verteilt ist (vgl. Gather und Hille 2021) und dass sich diese Ungleichverteilung quantifizieren lässt. Messen lässt sich die Ungleichverteilung unter Zuhilfenahme der räumlichen Erreichbarkeit. Diese wird üblicherweise als Raumüberwindungs-Widerstand ausgedrückt und kann beispielsweise als ÖPNV-Reisezeit von einem Standort zum nächsten Krankenhaus operationalisiert werden (Abbildung 5). Im Vergleich verschiedener Standorte lässt sich dann auf die Mobilitätschancen schließen: An einem Standort mit langer ÖPNV-Reisezeit sind weniger gute Mobilitätschancen in Bezug auf ärztliche Versorgung zu erwarten als an einem Standort mit kurzer Reisezeit. Dabei hängen die Mobilitätschancen von der Zielkategorie ab. Die realisierte Bewegung ist kein Selbstzweck, sondern stellt ein abgeleitetes Bedürfnis dar, das sich aus den alltäglichen Bedarfen – beispielsweise nach Versorgung mit Lebensmitteln oder nach ärztlicher Versorgung – ergibt (vgl. Manderscheid 2012, S. 552–553).

Methoden und Daten

In der konkreten Anwendung bedient sich die quantitative Forschung etablierter Methoden der Geoinformatik und der Statistik, um Ungleichverteilung darzustellen. Dazu zählen die statistische Regression, stochastische Vergleiche und räumliche Analysen. Eine besondere Rolle kommt der Geoinformatik zudem in der Kommunikation zu: Schon mit vergleichsweise geringem Rechenaufwand lassen sich Webkarten erstellen, die bestimmte Phänomene visuell und interaktiv vermitteln (Siehe hierzu auch Abschnitt 5.4 dieses Berichts über die Themenseite stadtarmmobil.de).

Die Eingangsdaten der quantitativen Erreichbarkeitsforschung sind meist räumlich referenziert, also auf bestimmte Raumeinheiten bezogen. Sie geben etwa die mittlere Kaufkraft einer Zensuszelle oder die planmäßigen Abfahrten an einer ÖPNV-Haltestelle an. Die Daten stammen in der Regel aus öffentlichen Einrichtungen (z. B. Statistikämter, Verkehrsverbünde) oder Open-Data-Projekten (z. B. *OpenStreetMap*) und werden durch käufliche Daten ergänzt.

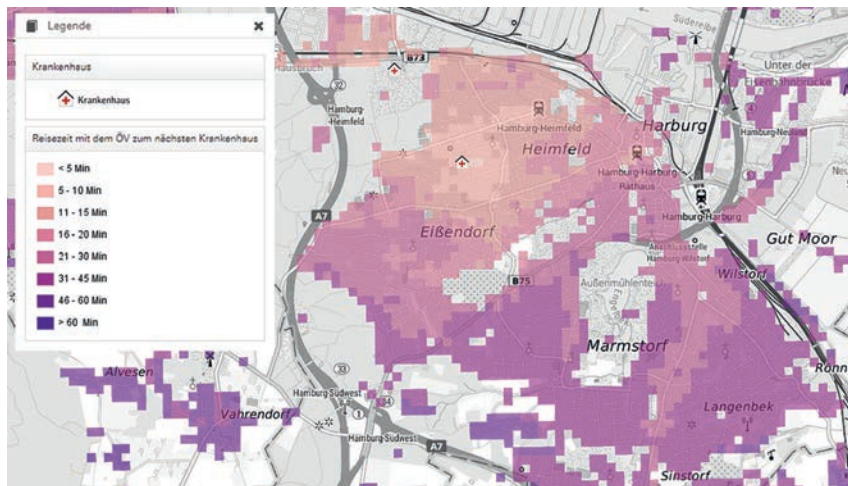


Abbildung 5: Erreichbarkeitskarte für die ÖPNV-Reisezeit zum nächstgelegenen Krankenhaus in Hamburg-Harburg und Umgebung.

Screenshot aus dem Erreichbarkeitsportal der Metropolregion Hamburg unter geoportal.metropolregion.hamburg.de/mrh_erreichbarkeitsanalysen, Juni 2021. Geobasisdaten © Landesbetrieb Geoinformation und Vermessung, Hamburg

Akteure und Beispiele

Die treibende Kraft hinter der Erreichbarkeitsforschung sind wissenschaftliche Einrichtungen. Erreichbarkeits-Instrumente werden genutzt, um Ungleichheiten im Verkehrsangebot zu erkennen, wie auf konzeptioneller Ebene vielfach dargestellt wurde (z. B. Wachs und Kumagai 1973; Kwan 1998; Preston und Rajé 2007). Auch zahlreiche Fallstudien liegen vor, die die methodische Entwicklung von Erreichbarkeitsindikatoren illustrieren (Church et al. 2000 für London/UK; Guzman et al. 2017 für Bogotá/Kolumbien; Chen und Wang 2020 für Mittelstädte in Kalifornien und Ohio/USA; Fina et al. 2019 für das Ruhrgebiet; Bocarejo und Oviedo 2012 für Bogotá; Delbosc und Currie 2011b für Melbourne/Australien; Preston und Rajé 2007 für Bristol, Nottingham and Oxfordshire/UK). Universitäre Projekte verfolgen darüber hinaus in der Regel das Ziel, Ergebnisse zu publizieren und der Zivilgesellschaft ihre Daten zugänglich zu machen. Als jüngere Beispiele dienen in Deutschland etwa Erreichbarkeitsmodelle für die Metropolregionen Hamburg¹ und München², die verschiedene Indikatoren öffentlich und niedrigschwellig bereitstellen. Ein weiteres Beispiel ist der Umweltgerechtigkeitsatlas Berlin³. Er befasst sich nicht mit dem Zugang zu Mobilität, sondern mit den negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Schall- und Schadstoffemissionen auf einkommensarme Menschen. In seiner räumlichen Analyse und seiner visuellen Darstellung dient er dennoch als Praxisbeispiel für angewandte quantitative Ungleichheitsforschung.

Auch außerhalb der akademischen Forschung findet die erreichbarkeitsbasierte Methodik Anwendung, etwa in formalisierten Prozessen der Infrastrukturplanung oder in der Standortentscheidung für bestimmte Einrichtungen, insbesondere auch im Bereich der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Die in der Planungspraxis tätigen Akteur:innen sind beispielsweise Planungsbüros und die öffentliche Verwaltung (Peter 2020). Erreichbarkeitsindikatoren fließen auch in strategische Dokumente ein, etwa in kommunale Verkehrsentwicklungspläne. In Folge eines vielzitierten Berichts zu Erreichbarkeit und sozialer Ausgrenzung (Social Exclusion Unit 2003) wurden Kommunen im Vereinigten Königreich dazu verpflichtet, die Erreichbarkeit für exklusionsgefährdete Gruppen in ihren *Local Transport Plans* zu untersuchen. Die zugrundeliegende Strategie wurde zwar 2011 nach einem Regierungswechsel nicht fortgeschrieben (Peter 2020, S. 34), dennoch gilt die damalige Regelung in der Fachszene bis heute als wegweisend. In größeren US-amerikanischen Städten muss jede signifikante Änderung im städtischen Verkehrsangebot durch eine – methodisch nicht festgeschriebene – *Service Equity Analysis* begleitet werden, um

¹ https://geoportal.metropolregion.hamburg.de/mrh_erreichtbarkeitsanalysen

² <https://muenchen.open-accessibility.org/>

³ <https://www.berlin.de/umweltatlas>

sicherzustellen, dass exklusionsbedrohte Gruppen keinen Nachteil erleiden. Insofern ist diese Regelung vergleichbar mit den *Local Transport Plans* im Vereinigten Königreich, wobei die US-Gesetzgebung bereits auf die Bürgerrechtsbewegung der 1960er Jahre zurückgeht, die sich ihrem Ursprung nach zunächst gegen ethnische Diskriminierung richtete (Karner 2018). Auch in der deutschen Planung wird (mangelnde) Erreichbarkeit auf verschiedenen administrativen Ebenen als relevant erkannt, beispielsweise im Zusammenhang mit den Bedürfnissen einer alternden Bevölkerung. Nur wenige Planwerke hinterlegen die Erreichbarkeit allerdings mit konkreten Indikatoren, sodass „der Umgang mit Erreichbarkeit [...] eher informell erfolgt“ (Peter 2020, S. 8).

2.2.2 Qualitative Ansätze

Ziele

Der qualitative Forschungsansatz war in der Verkehrsforschung in Deutschland lange Zeit nicht verbreitet. Seit gut zwanzig Jahren entstehen aber zunehmend Arbeiten, die qualitative Methoden anwenden. Ein Grund für die wachsende Bedeutung qualitativer Methoden ist sicherlich, dass sich die Verkehrsplanung immer öfters mit der Erwartungshaltung von Bürger:innen konfrontiert sieht, die ihre spezifischen Anforderungen und Bedarfe in Entscheidungsprozessen berücksichtigt sehen wollen. Die Hinwendung zu einem qualitativen Ansatz geht mit einem normativen Wandel einher, die Mobilität von Menschen als einen „Aspekt von Lebenswirklichkeit“ (Wilde 2014, S. 53) zu verstehen. In den entstandenen qualitativen Studien stehen Praktiken des Mobilitätsalltags im Vordergrund, die von den befragten Personen rekonstruiert werden. In den Untersuchungen wird also die Rekonstruktion von impliziten Wissensbeständen des sozialen Handelns verfolgt (vgl. Bohnsack 2014). Mobilität stellt eine Form des Alltagshandelns dar, das nicht nur bewusst gesteuerte Handlungen umfasst, sondern auch von im Hintergrund ablaufenden Routinehandlungen geprägt ist (vgl. Flade 2013). Ziel des qualitativen Forschungsansatzes ist es, das „implizite Wissen“ (Polanyi 1985) zu entdecken. Vor allem mit der Methodik des qualitativen Interviews sollen diese Mobilitätspraktiken benannt bzw. erzählt werden.

Die Arbeiten von Ahrend (2002), Næss (2004), Beckmann et al. (2006), Deffner (2009), Wilde (2014), Herget (2016), Leben (2016) oder auch Schneider (2017) stehen exemplarisch für die Nutzung des qualitativen Forschungsansatzes. Hier werden jeweils bestimmte Zielgruppen untersucht, wobei das Spektrum von Kindern und Jugendlichen über ältere Menschen oder junge Familien im ländlichen Raum bis zu Fahrradfahrenden reicht. Der Schwerpunkt der jeweiligen Studie ist erkenntnistheoretisch ausgerichtet. Es geht al-

so in erster Linie darum, die Lebenswirklichkeit der untersuchten Gruppen zu verstehen. Darüber hinaus erhebt die qualitative Mobilitätsforschung den Anspruch, praxis- und problemlösungsorientiert zu agieren. So werden häufig qualitative Methoden eingesetzt, um projektierte Maßnahmen aus der Nutzer:innenperspektive zu bewerten.

Methoden und Daten

Die Datengrundlage der qualitativen Studien in der Mobilitätsforschung bilden in der Regel Erzählungen von interviewten Personen. Die mit Aufnahmegeräten festgehaltenen Interviews werden wortwörtlich transkribiert, also schriftlich dokumentiert. Anschließend werden die Interviewtexte mit codebasierten Auswertungsverfahren analysiert, wobei relevante Textteile bestimmten Kategorien zugeordnet werden. Es handelt sich um einen interpretativen Prozess, der kommunikativ von den Forscher:innen validiert werden sollte. Dazu werden unterschiedliche Auswertungsverfahren gewählt. Das Spektrum reicht von der inhaltsanalytischen Auswertungsmethode nach Mayring (2010) und Kuckartz (2014), die z. B. in der Arbeit „Wohnen und Mobilität im Kontext von Fremdbestimmung und Exklusion“ von Sterzer (2017) angewandt wurde, bis hin zur dokumentarischen Methode nach Bohnsack (2014), die Schwerdtfeger (2019) in ihrer Studie „Fahren ohne (gültigen) Fahrschein: Motive, soziale Akzeptanz und alternative Finanzierungsinstrumente“ einsetzte. Ebenso werden Methoden der Auswertung angewandt, die auf der Grounded Theory basieren (Deffner 2009; Leben 2016). Der Grounded-Theory-Ansatz (Glaser und Strauss 1967; Strauss 1987; Strauss 1994), postuliert ein induktives und offenes Verfahren im Umgang mit dem Interviewmaterial. Neben der sequentiellen Auswertung werden spezifische Auswertungsschritte angewandt, die darauf abzielen, zentrale Indikatoren wie z. B. Praktiken oder zentrale Ereignisse zu entdecken. Alle genannten Methoden vergleichen Einzelfälle, um diese nach relevanten Indikatoren zusammenzufassen.

Dominierend in der Erhebungsmethodik der Mobilitätsforschung ist das leitfadengestützte problemzentrierte Interview nach Witzel (2000). In den Interviews werden relevante Problembereiche angesprochen. Die Interviews werden in einigen Arbeiten mit der Erstellung von narrativen Karten durch die befragten Personen kombiniert (Helferich et al. 2000; Ahrend 2002; Wilde 2014; Vlecken 2014; Sterzer 2017). Bei dieser Erhebungsform werden die Befragten gebeten, ihre Verkehrsziele auf einer abstrakten Karte einzuzeichnen. Diese Karte wird dann als erzählgenerierendes Medium für das qualitative Interview genutzt.

Akteure und Beispiele

Arbeiten, die das Thema Mobilität und Exklusion mit einem qualitativen Ansatz bearbeiten, wurden in Deutschland zuerst von Einzelpersonen in der universitären Forschung vorgelegt. So untersuchte Schwerdtfeger die Motive sowie die soziale Akzeptanz des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein aus Sicht der Mobilitätsforschung und identifizierte drei Motivtypen des Fahrens ohne Fahrschein. Schwerdtfegers mit qualitativen Methoden erhobenes Material konnte zeigen, „dass ein Zusammenhang zwischen hohen Mobilitätskosten und Mobilitätsarmut besteht. Mobilitätsarmut führt zu Erreichbarkeitsdefiziten, die wiederum zu mobilitätsbedingter sozialer Exklusion beitragen können (z. B. Lucas, 2012)“ (Schwerdtfeger 2019, S. 192).

Sterzer (2017) analysierte die Handlungsspielräume einkommensschwacher Haushalte auf einem angespannten Wohnungsmarkt und die Herausforderungen, vor welchen die Betroffenen bei ihrer Wohnstandortwahl stehen. Die Wohnungssuche und der darauffolgende Einbettungsprozess am neuen Wohnstandort sind demnach von Fremdbestimmung und Exklusionserfahrungen geprägt. Das führt dazu, dass die Haushaltsmitglieder ihre Bedürfnisse reduzieren oder einen hohen Mehraufwand in Kauf nehmen müssen, um ihre Handlungsfähigkeit zu erhalten.

Daubitz (2013) stellte auf Grundlage von 19 qualitativen Interviews mit Bezieher:innen von Transferleistungen fest, dass Zwang das eigentlich bestimmende Element der Mobilität der vorgestellten Zielgruppe ist. Denn auch diejenigen, die ihre Mobilitätsbedürfnisse realisieren (können), sind im Wesentlichen damit beschäftigt, die Kosten dafür unter entsprechendem Aufwand möglichst gering zu halten. Unter den Bedingungen der Armut nutzen die Interviewten unterschiedliche Praktiken, um ihren Mobilitätsalltag erfolgreich zu gestalten.

Inzwischen sind es nicht mehr nur Einzelpersonen, die mit qualitativer Methodik den Gegenstand der mobilitätsbezogenen Exklusion bearbeiten. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung finanzierte Projekt Social2Mobility etwa führte 2020 problemzentrierte qualitative Interviews mit Personen aus armutsgefährdeten Haushalten mit Kindern in der Stadt Ronnenberg bei Hannover durch (Kesper und Engbers 2021).

2.2.3 Kombination von qualitativen und quantitativen Ansätzen zur Identifizierung mobilitätsbezogener Exklusion

Das Forschungsprojekt MobileInclusion kombinierte zur Messung der Exklusion quantitative und qualitative Methoden. Während es eine Vielzahl von Arbeiten gibt, die die GIS-basierte Methodik voranbringen (eine Auswahl wird in Abschnitt Quantitative Ansätze genannt), existieren nur wenige internationale Studien, die die GIS-basierte Erreichbarkeitsbestimmung mit Empirie zur subjektiven Wahrnehmung der Betroffenen verschränken. Dazu zählt die Arbeit von Shay et al. (2016), die die Erreichbarkeit der ländlichen Bevölkerung in North Carolina/USA untersuchte. Die Forschenden präsentierten Verteilungskarten, die sozioökonomische Exklusionsfaktoren wie die Armutsquote oder den Anteil der Menschen mit körperlicher Einschränkung abbilden. Ergänzend dazu wurden Codes aus qualitativen Interviews mit der betroffenen Bevölkerung und aus Fokusgruppen ausgewertet, um lokales Wissen über das Exklusionsrisiko zu nutzen. Auch Kamruzzaman und Hine (2012) kombinierten ein quantitatives Maß – den Flächeninhalt individueller Aktionsräume von 157 Befragten in Nordirland – mit qualitativen Daten aus Fokusgruppen mit Betroffenen. Als großen methodischen Gewinn bezeichneten beide Forschungsteams den Nutzen, den die Kombination der quantitativen und der qualitativen Ansätze schafft. Sie betonten die Relevanz des lokalen Wissens, das erst in der Befragung der Betroffenen herausgearbeitet werden kann (Shay et al. 2016, S. 134), bzw. die Notwendigkeit, quantitative Daten durch Befragungen zu plausibilisieren, um Fehlschlüsse zu vermeiden (Kamruzzaman und Hine 2012, S. 118).

Auch das bereits erwähnte Projekt Social2Mobility verfolgt einen Mixed-Methods-Ansatz. Kombiniert wird eine quantitative Haushaltsbefragung von 631 Personen mit den Ergebnissen qualitativer Fokusgruppen in Haushalten mit Kindern (Kesper und Engbers 2021). Social2Mobility widmet sich ebenfalls dem Zusammenhang von verkehrlicher Benachteiligung und Teilhabe, wobei der räumliche Schwerpunkt auf dem Mittelzentrum Ronnenberg in der Region Hannover liegt.⁴

2.2.4 Bewertungen und Ergebnisse internationaler und nationaler Studien zu Strategien und Maßnahmenentwicklung

Empfehlungen für Maßnahmen zur Minderung mobilitätsbezogener sozialer Exklusion werden in der deutschsprachigen und internationalen Literatur bereits debattiert. So stellten Altenburg, Gaffron und Gertz (2009) in einem Dis-

⁴ <http://www.social2mobility.de>

kussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung zwei grundlegende Strategiepfade zur Sicherung allgemeiner Teilhabechancen vor. Die Autor:innen benannten den Pfad der Subventionierung von Mobilität und den Pfad der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung als wesentliche Strategien. Das Papier entstand vor dem Hintergrund der Begrenztheit des Mineralöls bei steigender Nachfrage und dem daraus resultierenden hohen Preis sowie den hohen negativen externen Kosten des Autos. Die Autor:innen beschrieben die Konsequenzen von Preissteigerungen für die Mobilität. Auch wenn das Papier nicht nur die Gruppe der Einkommensarmen in den Blick nahm, wurden mit Sozialtarifen, Mobilitätsgeld für den Pfad der Subventionierung von Mobilität und der Förderung von Mobilitätsmanagement, Nahmobilität und der nahräumlichen Verteilung der Versorgungsinfrastruktur, mögliche relevante Instrumente vorgestellt. In einem Exkurs stellten die Autor:innen das *Accessibility Planning* (Erreichbarkeitsplanung) in Großbritannien vor, das zu diesem Zeitpunkt ein wichtiger Orientierungspunkt für die deutsche Debatte um mögliche Strategien zur Teilhabe in der Verkehrsplanung war (Runge 2005; Schwedes und Daubitz 2011). *Accessibility Planning* war deshalb für deutsche Verkehrsplaner:innen, die sich mit der Leitidee einer integrierten Verkehrsplanung identifizierten, eine wichtige Referenz, da es verschiedene Fachressorts wie Stadtplanung, Bildung, Gesundheit und Arbeitsagenturen zusammenführte. Mit einem Erreichbarkeits- und Ressourcenaudit, einem Aktionsplan und deren Evaluation, war ein verbindlicher und nachvollziehbarer Prozess vorgegeben. Jedoch zeigte sich in Großbritannien, dass die Strukturen in diesem Bereich stark von den jeweils geltenden politischen Machtverhältnissen abhängig bleiben sollten. So diagnostizierte Wilke bereits 2013 mit Blick auf die Regierung unter der Führung von David Cameron, die 2010 gewählt wurde, dass sich „mit dem Antritt der liberal-konservativen Koalition die nationale Verkehrspolitik und damit auch der Stellenwert des Themas Mobilität und soziale Exklusion verändert“ (Wilke 2013, S. 103). Die Social Exclusion Unit sowie die Mobility and Inclusion Unit wurden in Großbritannien inzwischen aufgelöst (vgl. auch Abschnitt Quantitative Ansätze , *Akteure und Beispiele*).

Sechs Jahre nach der Veröffentlichung des Diskussionspapiers von Altenburg et al. nahm die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in einem Arbeitskreis die Diskussion um mögliche Strategien zur Reduzierung bzw. Vermeidung von mobilitätsbezogener Exklusion auf. Die resultierenden FGSV-Hinweise unterscheiden zwei verkehrspolitische Strategien (Abbildung 6): Die *monetäre* Strategie zielt darauf ab, die Mobilitätsausgaben der Betroffenen zu senken, indem beispielsweise zielgruppengerechte Sozialtickets für den ÖPNV angeboten oder die Anschaffung oder der Betrieb von Verkehrsmitteln staatlich bezuschusst werden. Die *planerische* Strategie

2.2 Methoden zur Identifizierung von mobilitätsbezogener Exklusion

verfolgt das Ziel, Verkehrssystem und Raumstruktur an die Bedürfnisse der Zielgruppe anzupassen. Ziel der Strategie ist es, „die Kosten der Verkehrsmittelnutzung angebotsseitig zu vermindern“ (FGSV 2015, S. 29), indem beispielsweise die Einrichtungen des täglichen Bedarfs an geeigneten Orten platziert werden oder indem Linienführungen überarbeitet werden.



Abbildung 6: Zwei Strategien, um mobilitätsbedingter sozialer Exklusion vorzubeugen, mit zugeordneten Maßnahmen.
Nach FGSV, S. 29 (2015). Bereits in ähnlicher Form publiziert in Aberle und Daubitz (2019).

Im Rahmen der *monetären Strategie* wird eine Überarbeitung der Tarife im Nahverkehr diskutiert. Der FGSV-Arbeitskreis benennt übergeordnet die gezielte finanzielle Subvention geeigneter Verkehrsmittel für Einkommensschwache. Bocarejo und Oviedo (2010) regen beispielsweise basierend auf einer Fallstudie für Bogotá/Kolumbien an, den Tarif anzupassen. Konkret schlagen sie vor, die Fahrpreise nach Einkommen zu staffeln. Die sozioökonomisch schwächsten Gruppen würden somit im untersuchten Erreichbarkeitsmodell 23 Prozent weniger für den Fahrpreis aufwenden als im damals gültigen Tarifsyst^{em}, während die stärksten Gruppen einen 15 Prozent höheren Beitrag leisten müssten (S. 21). Kontrovers wird das 365-Euro-Ticket diskutiert, das seit 2012 in Wien und seit 2022 in Salzburg angeboten wird (ORF.at 2021). Positiv wird hervorgehoben, dass das Ticket einen sehr günstigen Zugang zum ÖPNV schafft (Soepper-Quendler 2020), der nicht an das Einkommen gebunden ist. Kritisch wird gesehen, dass die Festlegung auf den symbolischen *einen Euro am Tag* eine Preiserhöhung beispielsweise zum Inflationsausgleich politisch erschwert und dass sich die „Tarifschere“ zwischen Bartarif und Jahreskarte zunehmend öffnet (Almeder 2019, S. 34). Zudem wird die Lenkungswirkung bei der Verkehrsmittelwahl hinterfragt und auf das Risiko hingewiesen, durch den günstigen ÖV andere Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu substituieren (Brockmeyer et al. 2019). Bei Fahrgästen stoßen Tarifreformen, die den Fahrpreis senken, derweil auf Akzeptanz, wie Schwerdtfeger (2019) auf Grundlage ihrer Befragung von 31 Personen in Frankfurt/Main resümierte. Auch das 365-Euro-Ticket benannten die von ihr Befragten als positiv – wenngleich ausge-

rechnet die befragten Menschen in Armut den bestehenden Fahrpreis als gerechtfertigt bezeichneten (ebd., S. 116f.).

Unter der *planerischen Strategie* wird in erster Linie eine grundlegende Veränderung von staatlicher Steuerung und Leitplanung diskutiert. Staatliche Investitionen sollen nicht mehr als Parallelförderung in MIV und ÖPNV fließen, sondern sich den politisch definierten Nachhaltigkeitszielen unterordnen (Schwedes 2019). Leitbild ist eine Raumstruktur, die bei zurückgehender Verkehrsleistung Mobilität bietet und damit gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht (ebd.; vgl. auch Kutter 2019, 101ff.). Die *Local Transport Plans* in Großbritannien bzw. die *Service Equity Analyses* in den USA sind der planerischen Strategie zuzuordnen (vgl. Abschnitt Quantitative Ansätze).

Wesentlicher Baustein der planerischen Strategie ist eine ÖPNV-basierte Stadt- und Regionalentwicklung (engl. *Transit Oriented Development*). Wie Florida (2017, S. 191) für den US-amerikanischen Kontext argumentiert, schafft diese in erster Linie ein Potenzial für benachteiligte Bevölkerungsgruppen, indem die Anbindung an das Nahverkehrssystem ihnen die Voraussetzung für gesellschaftlichen Aufstieg bietet. Als Kritik am *Transit Oriented Development* wird allerdings die Befürchtung vorgebracht, dass eine Aufwertung der Wohnlagen zur finanziellen Verdrängung etablierter Bevölkerungsteile beitragen kann (Scheurer 2018, S. 238).

Kębłowski (2018) diskutiert eine Fallstudie in der Aubagne, einer Region nahe Marseille/Frankreich, wo der ÖPNV im Jahr 2009 fahrscheinfrei wurde. Er wertet die Maßnahme insofern als Erfolg, als dass sich die Fahrgastzahlen innerhalb von sieben Jahren verdreifachten. Die Hälfte der neuen Fahrgäste gab an, vorher das Auto oder Motorrad genutzt zu haben. Allerdings nannte nur ein Fünftel von ihnen das fahrscheinfreie Angebot als Grund für die Wahl des ÖPNV.

Preston und Rajé (2007) warnten davor, zu hohe Erwartungen in die Maßnahmen der Angebotsplanung zu legen und betonten die Relevanz der *monetären Strategie*:

„Es scheint eine inhärente Tendenz zu geben, mehr ÖPNV anzubieten [...]. Erreichbarkeitsplanung wird wahrscheinlich eher ein Überangebot an Buslinien verschärfen, als dass sie günstige Tarife brächte, die soziale Teilhabe ermöglichen, es sei denn, dies würde [in den ÖPNV-Ausschreibungen] geregelt“ (S. 159; eigene, sinngemäße Übersetzung).

Die Schilderung der Autor:innen ist von der Erfahrung mit der Liberalisierung des ÖPNV im Vereinigten Königreich geprägt: In den sogenannten „bus wars“ (Bayliss et al. 2021, S. 484), die vor allem in der Frühphase der Liberalisierung

2.2 Methoden zur Identifizierung von mobilitätsbezogener Exklusion

der 1980er Jahre wüteten, unterboten sich konkurrierende Verkehrsunternehmen auf umsatzstarken Routen und schafften vielerorts ein Überangebot, während sie unprofitable Linien nicht mehr bedienten. Diese Praxis, die tendenziell einkommensarme Fahrgäste besonders belastete (ebd.), ist im Rahmen der gegenwärtigen deutschen Ausschreibungspraxis nicht zu erwarten. Dennoch gilt es, die Wirksamkeit der planerischen bzw. monetären Ansätze abzuwägen. Auch Guzman und Oviedo (2018) argumentierten in der Maßnahmendiskussion für die Relevanz der finanziellen Hürde:

„Selbst wenn der ÖPNV im Sinne von Erschließung und Bedienungshäufigkeit bereitgestellt wird, hilft er womöglich den einkommensarmen Arbeiter:innen nicht dabei, ihre Arbeitsstellen zu erreichen“ (ebd., S. 41; eigene Übersetzung).

Karen Lucas (2004b) plädierte dafür, neben der finanziellen Leistbarkeit auch die speziellen räumlichen und zeitlichen Bedürfnisse der einkommensarmen Bevölkerung zu berücksichtigen. Dies sei aber ein schwieriges Unterfangen,

„da sich die Betreiber [in den USA und im UK] dieser Gruppe gegenüber kaum verantwortlich zeigen, obwohl [die Einkommensarmen] üblicherweise die Stammkundschaft ausmachen“ (ebd., S. 293; eigene Übersetzung).

Generell problematisierte Lucas, dass Maßnahmen oftmals nur eine kurzfristige projektbasierte Finanzierung erhalten, anstatt dass Verbesserungen dauerhaft subventioniert werden. Das Ziel, nach einer Anschubphase kostendeckend zu sein, sei für Angebote mit der Zielgruppe Einkommensarme allerdings höchst unrealistisch – die finanzielle Knappheit sei „schließlich der Grund, warum [diese Projekte] überhaupt aufgesetzt werden müssen“ (ebd., S. 295).

Eine wesentliche Forderung lautet, Maßnahmen evidenzbasiert zu implementieren. Hierfür ist eine Evaluation unumgänglich. Die FGSV hat sechs Kriterien für die Bewertung von Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung mobilitätsbezogener sozialer Evaluation aufgelistet:

Zielgenauigkeit: Eignung der Maßnahme, die entsprechende Zielgruppe zu erreichen.

Umsetzung/Wirkungszeitraum: Dauer der Umsetzung und Beginn der Wirksamkeit.

Kosten/Aufwand: Qualitative Einschätzung der Kosten bzw. des Aufwandes.

Wirkung auf die Verkehrsnachfrage: Wirkungen auf Verkehrsaufkommen, Modal-Split und auf das Verkehrsverhalten.

Wirkung auf die Umwelt: Entwicklung der Luftschadstoffe-, Lärm-, CO₂ -Emissionen, Flächenverbrauch.

(FGSV 2015, S. 43)

Insbesondere beim Kriterium der Zielgenauigkeit ist es wichtig zu wissen, welche Intervention angemessen erscheint. Schon die Arbeiten, die unterschiedli-

che Bewältigungsstrategien für den Mobilitätsalltag (Daubitz 2013) oder Motivatypen (Schwerdtfeger 2019) identifizieren, haben Hinweise gegeben, dass die Gruppe der Einkommensarmen heterogen ist und Maßnahmen für eine bestimmte Gruppe bei anderen Gruppen nicht zielführend sind. Die Aufgabe von MobileInclusion war es, aufgrund empirischer Evidenz fundierte Hinweise zu geben.

3 Räumliche Analyse

Inhalt: Dieses Kapitel beschreibt zunächst die räumliche Methodik, um das Angebot des Nahverkehrs in Berlin und Hamburg zu messen. Eingeführt werden drei Messgrößen: Erschließung, ÖPNV-Index und Tarif-Erreichbarkeit. Anschließend werden diese mit der SGB-II-Quote – also dem Anteil all jener Einwohner:innen, die Arbeitslosengeld II, auch bekannt als „Hartz IV“, beziehen – und der Kaufkraft in Beziehung gesetzt. Um den Zusammenhang von Armut und ÖPNV-Angebot herzustellen, werden aggregierte Kennwerte verglichen und die Ergebnisse einer räumlichen Regressionsrechnung erläutert. Darüber hinaus werden Ergebnisse für sechs Untersuchungsgebiete ausgewiesen, in denen die Interviews mit Betroffenen stattgefunden haben.

Relevanz: Die Untersuchung aus der Makroperspektive dient einer ersten Bewertung des Zusammenhangs von Mobilitätschancen und Exklusion. Sie erzeugt nicht nur quantitative Ergebnisse, sondern bildet auch eine räumlich-statistische Grundlage für die weitere Forschung in den integrierten Karten sowie in der Ergebnisdarstellung als Webmap (Kapitel stadttarmobil.de: Integrierte Webkarten über Armuts-Mobilität, S. 185).

3.1 Forschungsleitende Fragen, Untersuchungseinheiten und Kriterien für die Begutachtung

Das Projekt MobileInclusion kombinierte quantitative und qualitative Forschungsmethodik. Dieses Kapitel befasst sich mit der quantitativen Forschung, die umgesetzt wurde. Es definiert zunächst die forschungsleitenden Fragen, führt in die Methodik ein und grenzt die Kriterien für die quantitative Begutachtung ein. Für jedes Kriterium werden Indikatoren hergeleitet, die als Eingangsdaten für die statistische Untersuchung dienen. Anschließend werden Ergebnisse dargestellt und eingeordnet.

Die forschungsleitenden Fragen der räumlichen Untersuchung lauteten:

Sind in Berlin und Hamburg räumliche Muster mobilitätsbezogener sozialer Exklusion feststellbar?

Gibt es einen statistischen Zusammenhang zwischen sozioökonomischer Deprivation und Merkmalen der Verkehrsangebotsqualität?

Die quantitative Untersuchung basierte auf räumlichen Daten für die Stadtstaaten Berlin und Hamburg. Diese wurden jeweils in räumliche Einheiten gegliedert, wie Tabelle 1 darstellt. Sie definieren die räumliche Auflösung für die Messung der Deprivation sowie der Verkehrsangebotsqualität. Für die Bearbeitung der forschungsleitenden Fragen wurde die kleinste Auflösung berücksichtigt, in der Daten sinnvoll aufbereitet und mit Bestandsdaten verglichen werden können: Die Zensuszellen im Hektarraster messen 100×100 Meter und sind nach der INSPIRE-Konvention standardisiert (Open Data Österreich 2022). In diesem Raster wurden Eigenschaften des Verkehrssystems aufbereitet, wobei nur bewohnte Zensuszellen berücksichtigt wurden.

Berlin		Hamburg (ohne Insel Neuwerk)	
12	Bezirke	7	Bezirke
60	Prognoseräume	103	Stadtteile
138	Bezirksregionen	180	Ortsteile
447	Planungsräume	941	Statistische Gebiete
89.124	Zensuszellen	741.757	Zensuszellen
39.173	Zensuszellen, bewohnt	28.463	Zensuszellen, bewohnt

Tabelle 1: Hierarchie der räumlichen Einheiten in Berlin und Hamburg.

Eigene Darstellung. Anzahl der bewohnten Zensuszellen nach den von infas360 gelieferten Daten, Zeitbezug Dezember 2018.

Im Folgenden werden drei Kriterien für die Untersuchung des Verkehrsangebots erläutert und jeweils dazugehörige Indikatoren abgeleitet. Als Indikatoren werden Werkzeuge verstanden, die der operationalen Definition zu prüfender

3.1 Forschungsleitende Fragen, Untersuchungseinheiten und Kriterien für die Begutachtung

Hypothesen dienen (vgl. Opp 2014). Die hier aufgeführten Indikatoren wurden zunächst theoriegeleitet entwickelt und durch induktive Datenanalyse des vorhandenen Materials stetig korrigiert und konkretisiert. Dieser Arbeitsschritt fand in engem Bezug zu den Ergebnissen der Befragungen von Menschen, die „Hartz IV“ bezogen, statt, die in Kapitel 4.2 beschrieben werden (S. 97ff.).

3.2 Methodik: Indikatoren für die räumliche Analyse

Die Begutachtung der Verkehrsangebotsqualität erfolgte anhand der **drei Kriterien Erschließung, ÖPNV-Index und Tarif**, die im Folgenden erläutert werden. Darüber hinaus werden die Variablen vorgestellt, mit denen die Deprivation gemessen wurde. Anschließend wird die statistische Methodik der räumlichen Regression erläutert. Der Abschnitt dient als methodische Hinführung zu den Ergebnissen, die im Folgekapitel Ergebnisse der räumlichen Analyse erläutert werden.

3.2.1 Kriterium 1: Erschließung

Die Erschließung beschreibt die nahräumliche Zugänglichkeit des ÖPNV. Sie bemisst sich am Anteil an Personen, die über das Wegenetz innerhalb eines gegebenen Widerstandes erreichbar sind. Sie ist eine etablierte Größe, um das ÖPNV-Angebot in der Fläche zu beschreiben (Schnieder 2015, S. 21ff.) und wird seit Langem dafür genutzt, den Zugang unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen zu bewerten (vgl. stellvertretend Wachs und Kumagai 1973; Schwarze 2015, S. 22ff.; Guzman et al. 2017). Als Parameter für den Widerstand eignet sich die Gehzeit in Minuten zur Haltestelle. Mithilfe des daraus entstehenden Einzugsgebiets kann die Erschließung über einen Kumulationsindikator operationalisiert werden, der die Anzahl gemeldeter Personen innerhalb des Einzugsgebietes der Haltestellen misst. Die Formel lautet:

$$P_{PT} = \sum_i P_i f_i \text{ mit } f_i = \frac{\text{area}(A_{PT} \cap A_i)}{\text{area}(A_i)} \text{ und } f_i \in [0, \dots, 1]$$

mit P_{PT}	als Anteil der Personen in der Stadt, die im ÖPNV-Einzugsgebiet leben
P_i	als Anzahl der Personen in der Zensuszelle i , die im ÖPNV-Einzugsgebiet leben
f_i	als Gewichtungsfaktor für die Anzahl der Personen, die in Zensuszelle i leben (eine Gleichverteilung innerhalb der Zellen wird angenommen)
A_{PT}	als Einzugsgebiet des ÖPNV-Systems, d.h. die kombinierte Fläche aller Haltestellen-Einzugsgebiete
A_i	als Flächeninhalt der Zensuszelle i

Die Schnittmenge $\text{area}(A_{PT} \cap A_i)$ schätzt den Anteil der Bevölkerung einer Zensuszelle, der innerhalb des ÖPNV-Einzugsgebiets lebt, wobei eine homo-

gene Verteilung innerhalb jeder Zelle angenommen wird. Diese Schnittmenge wurde separat für die Netze von Bus und Tram bzw. Schnellbahn¹ berechnet.

Der Zusammenhang aus Dichte und Einzugsradius

Das Einzugsgebiet für die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird in Gehminuten definiert und ist je nach Gebietstyp und Verkehrsmittel variabel. Die Gehminuten wurden unter Einbezug der Steigung auf einem *OpenStreetMap*-Wegenetz berechnet. Grundsätzlich gilt in der Planungspraxis: Je dichter ein Gebiet genutzt wird, desto kleiner wird der Einzugsradius der Haltestelle definiert, um die stärkere Nachfrage zu befriedigen. Der Gebietstyp (urban/ländlich) wurde für diese Arbeit dabei aus lokalen Typologien abgeleitet: Für Berlin wurde durch den VBB ein Geo-Datensatz mit Stand 2019 bereitgestellt, der das Stadtgebiet in dicht bzw. nicht dicht besiedelte Gebiete einteilt. Für Hamburg wurde die Typologie von Matthes (2010) genutzt und auf den Stand von 2019 aktualisiert.

Für Schnellbahnen werden grundsätzlich größere Einzugsgebiete zugrunde gelegt als für Bushaltestellen, da der Schienenverkehr als attraktiver betrachtet wird und Schienenkorridore in aller Regel auf größere Distanzen zwischen den Haltestellen optimiert werden (Allgemeiner Ausschuss für Planung 2019; Schnieder 2015, S. 30). Abhängig von den Faktoren Gebietstyp und Verkehrsmittel variiert der Einzugsradius zwischen fünf und 17 Gehminuten, was einer Distanz von etwa 300 bis 1.000 Metern entspricht (Abbildung 7, Tabelle 2). Dieser Radius wird als *Isochrone* bezeichnet (Plural *Isochronen*).

¹ Als Schnellbahn werden hier die Verkehrsmittel des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV, bestehend aus S-Bahn, RE, RB, AKN) sowie die U-Bahn gefasst.

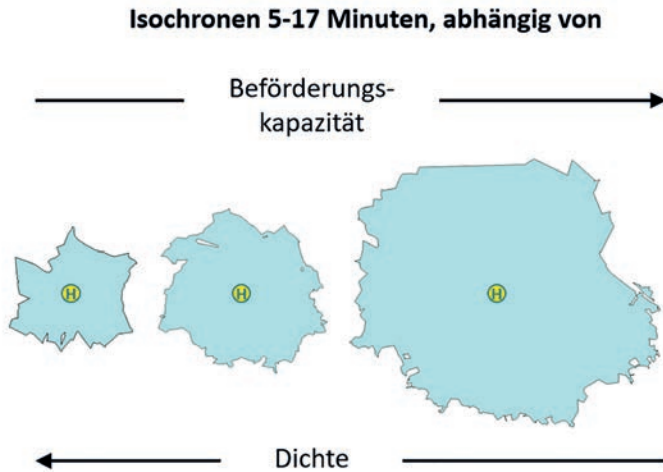


Abbildung 7: Reisezeit-Isochronen einer Haltestelle von 5, 7 und 17 Minuten (blaue Polygone) und Einflüsse auf die planerische Zuweisung der Entfernung der Haltestelle (schwarze Pfeile). Je größer die Beförderungskapazität eines Verkehrsmittels ist, desto größer wird in der Praxis der Radius gewählt. Umgekehrt schrumpft der Radius mit steigender Siedlungs- bzw. Nutzungsdichte. Eigene Darstellung nach Allgemeiner Ausschuss für Planung (2019, 15f).

Gebietstyp	Einzugsbereich in Minuten Gehzeit nach Verkehrsmittel	
	SPNV/ U-Bahn	Straßenbahn/ Bus
Kernbereich	7	5
Hohe Nutzungsdichte	10	7
Geringe Nutzungsdichte	17	10

Tabelle 2: VDV-Empfehlung für die Einzugsbereiche von Haltestellen in Oberzentren in Abhängigkeit von Gebietstyp und Verkehrsmittel.

Angelehnt an Allgemeiner Ausschuss für Planung 2019, S. 15.

Das Ergebnis der obigen Formel – also der Anteil der im fußläufigen Einzugsgebiet gemeldeten Personen P_{PT} – stellt ein Erreichbarkeitsmaß im Sinne der Erschließung dar. Als Zielwert in der ÖPNV-Planung gilt es, eine fußläufige Erreichbarkeit für „eine deutliche Mehrheit der Bevölkerung (80%)“ zu gewährleisten (Schnieder 2015, S. 24, unter Bezug auf VDV-Richtlinien). Der Erschließungsindikator kann mit sozioökonomischen Merkmalen kombiniert werden, sofern diese in räumlicher Verteilung vorliegen, beispielsweise der Anzahl an Personen, die Grundsicherung nach dem SGB II beziehen.

3.2 Methodik: Indikatoren für die räumliche Analyse

Das Ergebnis ist der Anteil der Beziehenden von Arbeitslosengeld II mit Zugang zum öffentlichen Verkehrssystem an der Gesamtheit aller in der Stadt lebenden Beziehenden von Arbeitslosengeld II. In Umkehrung dieses Erschließungskriteriums lässt sich der Anteil der Personen darstellen, der *nicht* vom Verkehrssystem erreicht wird (Abbildung 8). Die Betrachtung beschränkt sich

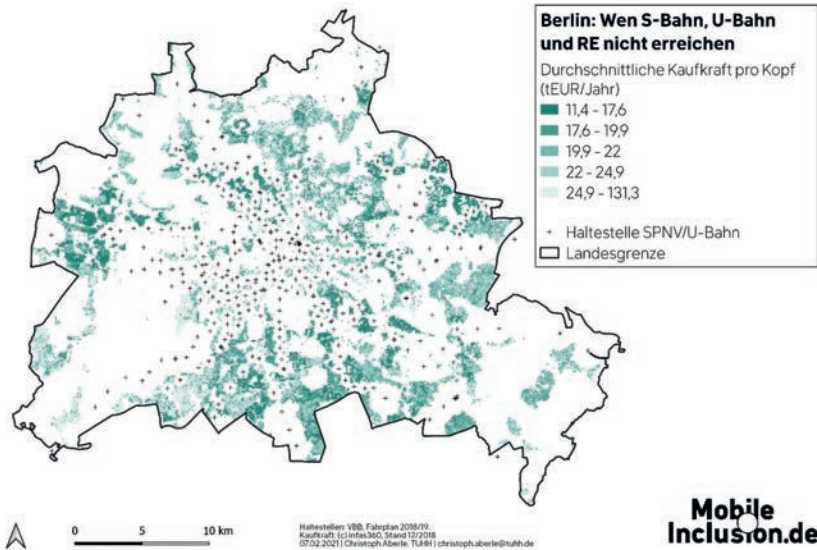


Abbildung 8: Bewohnte Zensuszellen in Berlin, die nicht durch Schnellbahnen erschlossen sind, nach Kaufkraft.

Je dunkler die Einfärbung der Zelle, desto niedriger die Kaufkraft.

an dieser Stelle auf das Verkehrssystem ÖPNV. Aus den Ergebnissen der 40 qualitativen Interviews geht hervor, dass das private Automobil nur in Ausnahmefällen eine nennenswerte Rolle im Verkehrsalltag der Betroffenen spielt. Die befragten Beziehenden von Arbeitslosengeld II in Berlin und Hamburg verfügen in der Regel nicht über die finanziellen Mittel, ein Auto zu unterhalten. In einen Fall, in dem die Betroffene ein Auto besitzt, wird das Fahrzeug durch Zuschüsse aus der Verwandtschaft (ko-)finanziert (vgl. Kapitel Typ 7: Autoaffine Kümmerinnen, S. 182). Über ein funktionales Fahrrad verfügen die wenigsten Befragten bzw. schreiben sie dem Fahrrad nur eine geringe Bedeutung für die eigene Mobilität zu (Kapitel Fahrradnutzung, S. 125). Daher finden motorisierter Individualverkehr (MIV) und Radverkehr in den Indikatoren keine Berücksichtigung.

Indikatoren für die Erschließung

Durch Anwendung der vorangehend erläuterten Formeln wurden für die Erschließung folgende Indikatoren erhoben:

- e1 Anteil der Personen je Zensuszelle, die außerhalb des Einzugsradius (alle ÖV-Verkehrsmittel, Mindeststandard nach VDV 2019) um die Zugangspunkte des Verkehrsnetzes gemeldet sind, an allen in der jeweiligen Zensuszelle gemeldeten Personen
- e2 Anteil der Personen je Zensuszelle, die außerhalb des Einzugsradius (SPNV und U-Bahn, Mindeststandard nach Allgemeiner Ausschuss für Planung 2019) um die Zugangspunkte des Verkehrsnetzes gemeldet sind, an allen in der jeweiligen Zensuszelle gemeldeten Personen
- e4 Anteil der Personen in der Stadt, die außerhalb des Einzugsradius um die Zugangspunkte des Verkehrsnetzes (alle ÖV-Verkehrsmittel) gemeldet sind, an allen in der Stadt gemeldeten Personen
- e5 –“–, bezogen auf Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB II
- e6 Anteil der Personen in der Stadt, die außerhalb des Einzugsradius um die Zugangspunkte des Verkehrsnetzes (SPNV und U-Bahn) gemeldet sind, an allen in der Stadt gemeldeten Personen
- e7 –“–, bezogen auf Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB II

3.2.2 Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung

Die oben erläuterte Erschließungswirkung ist ein Anhaltspunkt für die räumliche Angebotsqualität des Nahverkehrs. Sie kann um die zeitbezogene Qualität ergänzt werden. Dabei gilt: Je mehr Abfahrten pro Zeiteinheit in einem Gebiet stattfinden, desto mehr Flexibilität eröffnet das ÖPNV-System den Fahrgästen und desto attraktiver ist es. Als Bedienungsmaß eignet sich die Anzahl der Abfahrten pro Tag, die seit langem in Forschung und ÖPNV-Planung Anwendung findet (vgl. stellvertretend Pütz und Schönfelder 2018, S. 5ff.; Schnieder 2015, S. 32ff.). Darauf aufbauend wurde ein ÖPNV-Index hergeleitet, der als Kriterium für das Nahverkehrsangebot dient. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um das Produkt aus dem Erschließungsanteil und den täglichen Abfahrten, für das die Forschungsarbeit der australischen Forschenden Delbosc und Currie (2011b) als Vorbild diente.

Zuweisung der Bedienung zu Zensuszellen

Die Bedienung lag zunächst als Punkt-Information auf Ebene der Haltestellen vor. Die Anzahl täglicher Abfahrten pro Tag nach Verkehrsmittel entstammte einem vorhandenen Netzmodell². Um sie in das gleiche Format zu bringen wie die Erschließungs- und Sozialdaten, wurde die Bedienungshäufigkeit disaggregiert: Jeder bewohnten Zensuszelle wurde mithilfe einer räumlichen Abfrage die Summe der Abfahrten an den Haltestellen in der näheren Umgebung zugewiesen. Dazu diente folgende Formel, hier beispielhaft für Schnellbahnen:

$$B_{SPNV \vee U} = \sum_j tAbf_{j600(SPNV \vee U)}$$

mit $B_{SPNV \vee U}$ als Summe der täglichen SPNV- oder U-Bahn-Abfahrten innerhalb einer Zensuszelle j zuzüglich 600 Meter Radius um den Zellmittelpunkt. Der Indikator wird abhängig vom Verkehrsmittel unterschiedlich gebildet: Bei den Bus- und Tramabfahrten wird ein Radius von 400 Metern zugrunde gelegt.

Die Radien von 600 bzw. 400 Metern folgen einer gängigen Heuristik, um Einzugsgebiete zu bestimmen (Abbildung 9). Die Behörde für Mobilitätswende der Stadt Hamburg arbeitet beispielsweise mit diesen Einzugsradien (BWVI 2018). Auch für die Untersuchungsräume von MobileInclusion war sie geeignet: Im Mittel beträgt die Laufdistanz der bewohnten Zensuszelle zur nächstgelegenen Haltestelle auf dem Wegenetz in Hamburg 355 Meter (Standardabweichung: 318 Meter). In Berlin beträgt sie 338 Meter (SD: 225 Meter)³. Die gewählte Luftlinie von 400 Metern, die einer Laufdistanz von 480 Metern entspricht (Umfwegfaktor 1,2 gemäß VDV 2019), deckte somit den Regelfall ab. Gleichwohl sei auf die hohe Standardabweichung hingewiesen, die eine große Streuung der Abstände zwischen Haltestellen und Zensuszellen anzeigt. Der zugrundeliegende Zusammenhang aus Netzdichte und Erschließung wird im obigen Abschnitt Kriterium 1: Erschließung beschrieben.

² Die Grundlage für die Haltestellen-Abfahrten bildeten ÖPNV-Netzmodelle für Berlin und Hamburg, die auf öffentlich zugänglichen GTFS-Daten basieren. Die Modelle sind ein Ergebnis des Projekts *Regionale Erreichbarkeitsanalysen* des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik der TUHH (tuhh.de/vpl/forschung/112.html). Abgefragt wurden die Abfahrten am 03.09.2019, einem Dienstag außerhalb von Schulferien und gesetzlichen Feiertagen.

³ Quelle: Eigene räumliche Untersuchung auf Grundlage von Bevölkerungsdaten (infas360) und Haltestellen-Daten aus dem ÖPNV-Netzmodell der TUHH

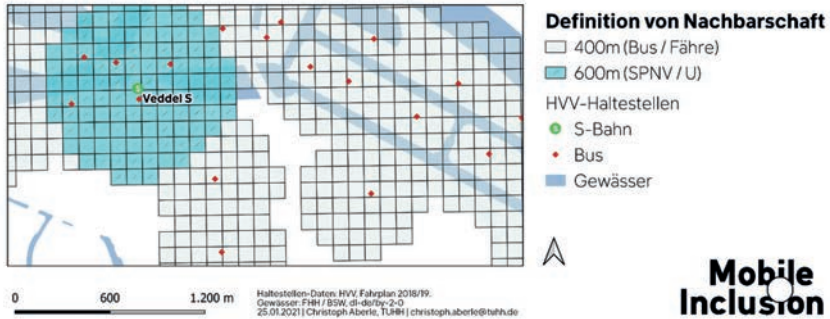


Abbildung 9: Illustration der Einzugsradien der S-Bahn-Haltestelle Hamburg-Veddel und umgebender Bushaltestellen.

Für SPNV- und U-Bahn-Haltestellen wurden 600 Meter Luftlinie angenommen. Für die Bus-Fähr- und Trambenedienung wurde ein Einzugsradius von 400 Metern angenommen, gemäß BWVI (2018). Der Anschaulichkeit halber sind hier auch unbewohnte Zellen abgebildet, die später in der Ergebnisdarstellung nicht berücksichtigt werden.

Umgang mit Ausreißern: Natürlicher Logarithmus

Die Anzahl der Abfahrten im Umkreis einer Zelle nimmt teilweise sehr hohe Werte an. In den am stärksten bedienten Zensuszellen, etwa am Hamburger Rathausmarkt, finden zwischen 5.000 und 6.000 tägliche Bus-Abfahrten statt. Abfahrtszahlen in solcher Größenordnung, wie sie auch in der Hamburg-Harburger Innenstadt oder dem Bahnhof Berlin-Spandau zu finden sind (über 3.000 bzw. 8.000 Abfahrten), stellen lokale Ausreißer dar und geben nur bedingt Auskunft über den tatsächlichen Nutzen, den das ÖPNV-System den Fahrgästen bringt.

Um die Wirkung dieser Ausreißer zu mildern, wurden die Abfahrtszahlen für jede Zensuszelle *logarithmiert*. Dafür kam der natürliche Logarithmus zur Anwendung (\ln), um den abnehmenden Grenznutzen zu berücksichtigen, den die Abfahrten für die Fahrgäste generieren: Der Zusatznutzen, den eine zusätzliche Abfahrt bietet, ist etwa deutlich geringer, wenn 1.000 Abfahrten stattfinden, als wenn es nur 100 Abfahrten sind (Abbildung 10).

Die Formel für den Logarithmus lautet:

$$B_{\ln} = \ln(B - (\text{MIN}(\tilde{B}) - 1)) \text{ mit } \tilde{B} > \text{MIN}(B)$$

mit B als Anzahl der Abfahrten pro Zensuszelle zzgl. Umgebung und $\text{MIN}()$ als Mindestwert der Verteilung B . Die Subtraktion in den äußeren Klammern sorgt dafür, dass der Wirkungsbereich von \ln erst beim Mindestwert einsetzt, was bei den Schnellbahn-Abfahrten von Relevanz ist. Der Mindestwert der Schnellbahn-Abfahrten (b_3) beträgt für Berlin beispielsweise 60.

3.2 Methodik: Indikatoren für die räumliche Analyse

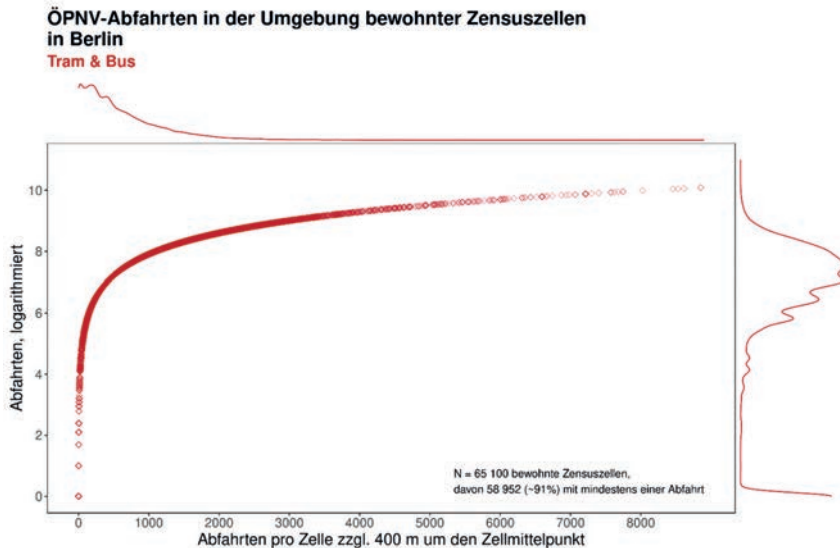


Abbildung 10: Ergebnis der Logarithmus-Funktion, die für die Anpassung der Bus-Abfahrten in Berlin genutzt wurde.

Die Graphen am oberen und rechten Rand zeigen die Verteilung der Werte an: Je größer der Abstand zur Außenkante des Diagrammbereichs, desto mehr Zensuszellen mit der entsprechenden Abfahrtszahl gibt es.

Die Formel verarbeitet nur positive Werte, da der natürliche Logarithmus für 0 nicht definiert ist. Zellen ohne Abfahrten wurden nach der Anwendung des \ln nullgesetzt, um interpretierbare Daten zu erlangen. Zellen mit dem Mindestwert wurden 1 gesetzt, nachdem sie durch den Logarithmus nicht verändert wurden. Hintergrund ist der Einschub -1 in den inneren Klammern, der verhindert, dass die zu logarithmierende Zahl Null wird, was per Definition unzulässig wäre.

Besonders wirksam ist der Logarithmus etwa ab 500 Abfahrten pro Zelle, wo die Steigung der Kurve deutlich abflacht. Während sich zwischen 0 und 500 Abfahrten pro Zelle ein deutlicher Unterschied im logarithmierten Wert ergibt, ist der Unterschied zwischen 6.000 und 6.500 Abfahrten durch die Charakteristik des Logarithmus wesentlich geringer (Abbildung 10). 500 Abfahrten entsprechen etwa einem Sieben-Minuten-Takt pro Richtung für den Bus- und Tramverkehr in der Fläche.⁴

⁴ Grobe Rechnung auf Grundlage der Zahl von 2,4 Bushaltestellen in der Umgebung (Berliner Durchschnitt innerhalb von 400 Metern). 500 tägliche Abfahrten entsprechen 208 Abfahrten pro Haltestelle, was etwa einem Sieben-Minuten-Takt pro Richtung gleichkommt (Annahme: 12 Stunden Haupt- und Nebenverkehrszeit pro Tag, beide Richtungen)

Damit erweist sich der natürliche Logarithmus als sinnvolles Korrektiv, um die Abfahrtszahlen dem Nutzen für die Anwohner:innen anzunähern: Steigerungen der Abfahrtszahlen auf niedrigerem Niveau schaffen einen hohen Nutzen, während Steigerungen auf höherem Niveau kaum ins Gewicht fallen.

Um den Effekt der Wohndichte zu kontrollieren, kann die Anzahl der Abfahrten durch die Anzahl der Einwohner:innen geteilt werden:

$$B_{ln/EW_j} = \frac{B_{lnj}}{EW_j}$$

mit B_{ln/EW_j} als logarithmierte Abfahrten pro Einwohner:in in der Zensuszelle j ,
 B_{lnj} als logarithmierte Abfahrten in der Zensuszelle j
 und EW_j als Anzahl der gemeldeten Einwohner:innen in Zelle j .

Alle Berechnungen wurden separat für die Schnellbahnen durchgeführt. Das Ergebnis sind Abfahrtszahlen in Zensus-Auflösung. Abfahrtszahlen und die Abfahrten pro Einwohner:in wurden ebenfalls separat für Schnellbahnen erhoben.

Kombination von Erschließung und Bedienung zum ÖPNV-Index

Der ÖPNV-Index wurde aus dem in Kapitel 3.2.1 hergeleiteten Erschließungsanteil und den hier beschriebenen täglichen Abfahrten gebildet. Dieses Vorgehen orientierte sich an der Methodik von Delbosc und Currie (2011b), die für eine Fallstudie das ÖPNV-Angebot in Melbourne/Australien quantifizierten. Zunächst wurde für alle Verkehrsmittelgruppen das Produkt aus Erschließung und Bedienung gebildet:

$$oevx_{all_j} = P_{PT_j} \times B_{lnj}$$

mit $oevx_{all_j}$ als ÖPNV-Index für alle Verkehrsmittelgruppen in Zensuszelle j ,
 P_{PT_j} als Anteil durch mindestens eine Verkehrsmittelgruppe erschlossener Einwohner:innen in Zensuszelle j und
 B_{lnj} als logarithmierte Abfahrten aller Verkehrsmittelgruppen in der Zensuszelle j .

3.2 Methodik: Indikatoren für die räumliche Analyse

Ebenso wurden separat die Schnellbahn-Erschließung bzw. -Abfahrten erfasst:

$$oevx_{SPNV\vee U_j} = P_{SPNV\vee U_j} \times B_{lnSPNV\vee U_j}$$

mit Parametern wie oben, jedoch ausschließlich für SPNV oder U-Bahn. Schließlich wurden die beiden Kennzahlen zum ÖPNV-Index addiert, ebenfalls in Anlehnung an die Methodik von Delbosc und Currie:

$$oevx_j = oevx_{all_j} + oevx_{SPNV\vee U_j}$$

Durch die Summenbildung am Schluss zählt das Schnellbahn-Angebot also in den entsprechenden Gebieten doppelt in den Index: Einmal als Teil des gesamten Nahverkehrs-Angebots ($oevx$) und zusätzlich als Schienenverkehrsangebot ($oevx_{SPNV\vee U_j}$). Dieser Effekt wird in der Häufigkeitsverteilung deutlich (siehe Abschnitt *Indikatoren für den ÖPNV-Index*).

3 Räumliche Analyse

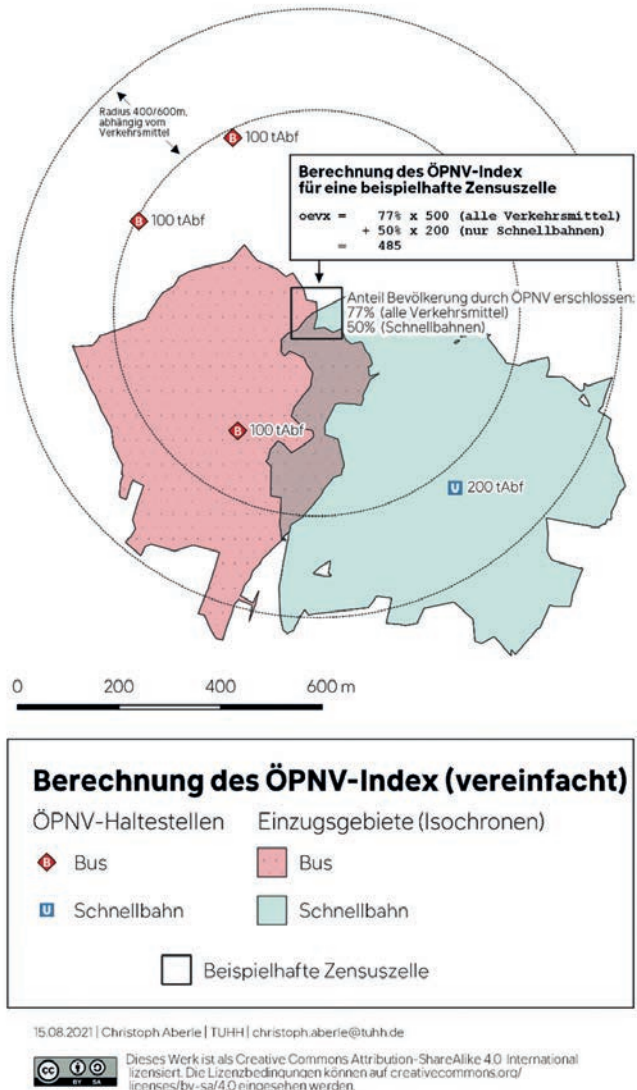
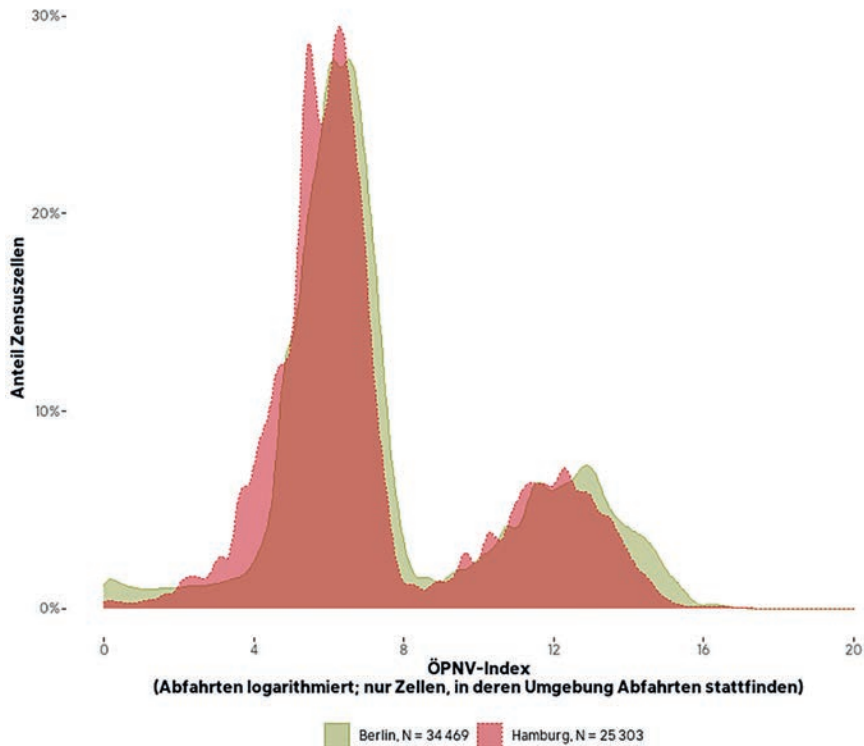


Abbildung 11: Vereinfachte Herleitung des ÖPNV-Index.

Das Quadrat stellt eine beispielhafte Zensuszelle dar (100 × 100 Meter), die zu 77 Prozent durch eine beliebige Verkehrsmittelgruppe erschlossen wird und zu 50 Prozent durch eine Schnellbahn erschlossen wird. Diese Anteile werden mit der Anzahl der täglichen Fahrzeugabfahrten im 400- bzw. 600-Meter-Radius multipliziert. Der fiktive Index von 485 dient der Anschauung; Die Verteilung des tatsächlich verwendeten, logarithmierten Index hat einen Median von etwa 6 (Abbildung 18, Seite 68).

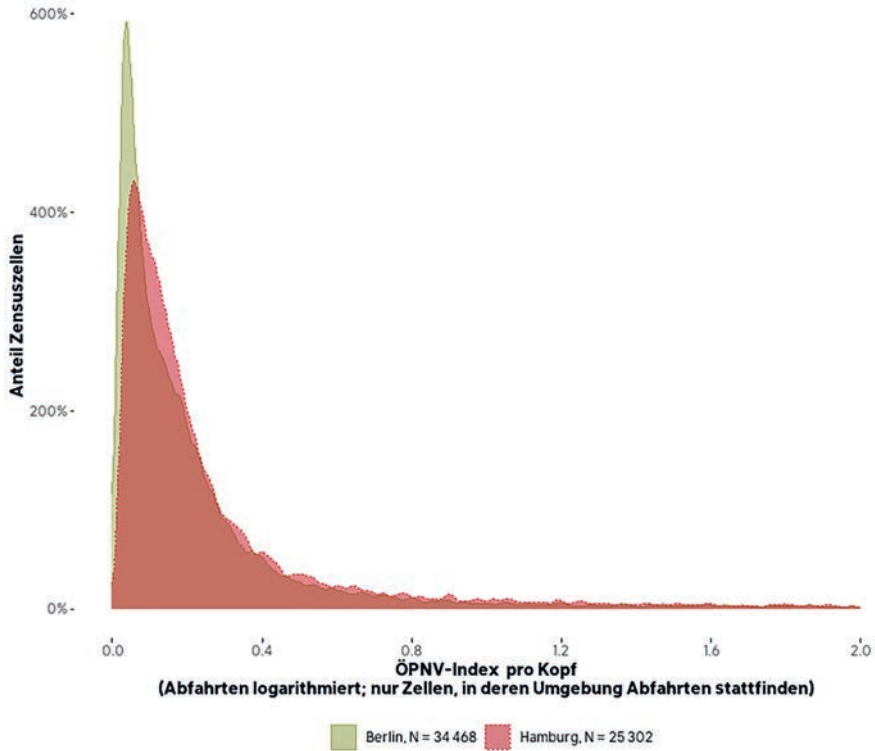
Indikatoren für den ÖPNV-Index

Durch Anwendung der vorangehend erläuterten Formeln wurden für den ÖPNV-Index zwei Indikatoren erhoben. Sie sind im Folgenden jeweils als Häufigkeitsverteilung dargestellt.



$oevx_{ln}$: ÖPNV-Index pro Zensuszelle (Abfahrten logarithmiert).

Das lokale Maximum in der Umgebung des ÖPNV-Index 12 zeigt Zensuszellen im direkten Umfeld von Schnellbahn-Haltestellen. Ihr Wert für $oevx_{ln}$ ist deutlich höher, weil die Schnellbahn-Abfahrten doppelt in den Index zählen (s.o.).



$oevx_{incap}$: ÖPNV-Index pro Kopf (Abfahrten logarithmiert)

3.2.3 Kriterium 3: Tarif-Erreichbarkeit

Aus den Interviews mit Beziehenden von Leistungen nach dem SGB II ergab sich die zentrale Erkenntnis, dass der Fahrpreis im ÖPNV ein wesentlicher Grund für die subjektiv empfundene Exklusion ist. Von vielen Betroffenen wurde der Tarif als Hürde genannt, die die Mobilitätschancen deutlich einschränkt. Insbesondere gilt dies für Befragte in Hamburg, wo das Sozialticket für den Bereich AB deutlich teurer ist als das Äquivalent in Berlin (Kapitel Wahrnehmung des HVV-Tarifsystems in Hamburg, S. 106ff.). Zwar bietet der HVV durchaus Abonnements, die ein Mindestmaß an Bewegungsfreiheit erlauben: Der „Hartz IV“-Regelbedarf von monatlich 40 Euro ermöglicht beispielsweise die Anschaffung einer ermäßigten Zwei-Zonen-Karte (34,70 Euro) oder einer Teilzeitkarte für den Tarifbereich AB (31,20 Euro). Der vergleichsweise günstige Preis geht allerdings mit räumlichen bzw. zeitlichen Einschränkungen einher, wobei kaum Budget für ergänzende Fahrten übrig ist. Das Preisniveau des HVV-Bartarifs beschrieben die Befragten als massiv ein-

3.2 Methodik: Indikatoren für die räumliche Analyse

schränkend, was sich in der inflationsbereinigten Preissteigerung im ÖPNV in den letzten Jahren widerspiegelt (Abbildung 4, S. 23). In Hamburg nutzen die Befragten häufiger den Bartarif und verfügen seltener über ein Abonnement (Kapitel Feldzugang und Sample, S. 89).

Aus diesen Gründen wurde mit der Tarif-Erreichbarkeit ein weiterer Indikator eingeführt, der sich dem Bartarif widmet. Die Tarif-Erreichbarkeit beschreibt die Anzahl an Aktivitätszielen, die im Rahmen eines ÖPNV-Bartarifs von einer Haltestelle aus erreicht werden können.

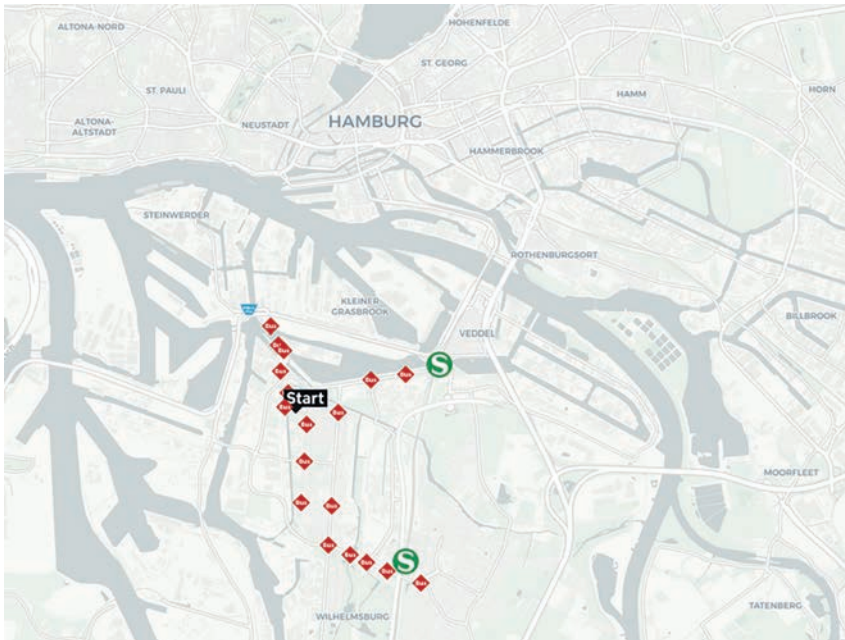


Abbildung 12: Haltestellen, die im HVV-Kurzstreckentarif von der Haltestelle Stübenplatz erreicht werden können.

Im Blogbeitrag ist diese Karte als interaktive Webmap verfügbar (Aberle 2020b). Hintergrundkarte ©OpenStreetMap-Mitwirkende

Um die Tarif-Erreichbarkeit zu erheben, wurden jeweils eine Tarifmatrix für Hamburg und Berlin genutzt. Diese wurden vom HVV zur Verfügung gestellt bzw. auf Grundlage des VBB-Tarifs repliziert (Tabelle 3). Die Matrizen enthalten Fahrpreise zwischen jeweils zwei Haltestellen und erlaubten es, für jede Haltestelle die Gesamtheit aller Zielhaltestellen abzuleiten, die mit einem Fahrschein erreicht werden können. Abbildung 12 zeigt für den Stübenplatz in Hamburg-Wilhelmsburg alle Haltestellen, die zum Kurzstreckentarif von 1,70 Euro angefahren werden können. Als Aktivitätsziele wurden Ziele des täglichen Bedarfs zusammengetragen, die aus der OpenStreetMap extrahiert bzw. teilweise händisch kartiert wurden. Diese umfassen 19 Kategorien und werden in Tabelle 4 auf Seite 53 dargestellt (zur Zielauswahl siehe auch die dortige Erläuterung).

Preis €	Tarifstufe	Räumliche Gültigkeit
<i>Hamburg</i>		
1,70	Kurzstrecke	Fahrt bis zur 1. Zahlgrenze oder Fahrt im Bereich Innenstadt (nur innerhalb Hamburg AB)
2,30	Nahbereich	Fahrt bis zur 2. Zahlgrenze (nur innerhalb Hamburg AB und über die Grenze des Ringes B von und nach Ring C bzw. D)
3,30	Hamburg AB	Fahrt im Tarifbereich Hamburg AB
<i>Berlin</i>		
1,70	Kurzstrecke	3 Stationen U-Bahn/S-Bahn bzw. 6 Stationen Tram/Bus (Umstieg erlaubt)
2,80	Berlin AB	Fahrt im Tarifbereich Berlin AB

Tabelle 3: Gültigkeit ausgewählter Einzelfahrausweise in Hamburg und Berlin. Da alle Eingangsdaten für 2019 gelten, werden hier die Tarife aus der Fahrplanperiode 2018/2019 dargestellt. Quelle: HVV 2019; VBB 2018.

Wie Abbildung 13 illustriert, wurde anschließend jeder Zielhaltestelle ein Einzugsgebiet zugewiesen, wofür die in Kapitel 3.2.1 beschriebenen Isochronen zum Einsatz kamen. Anschließend wurden automatisiert die Zielgelegenheiten aufsummiert, hier beispielhaft für Apotheken dargestellt: Vom Stübenplatz aus sind neun Apotheken per Kurzstrecke erreichbar. Mit dem Nahbereichstarif sind es 21 Apotheken.

3.2 Methodik: Indikatoren für die räumliche Analyse

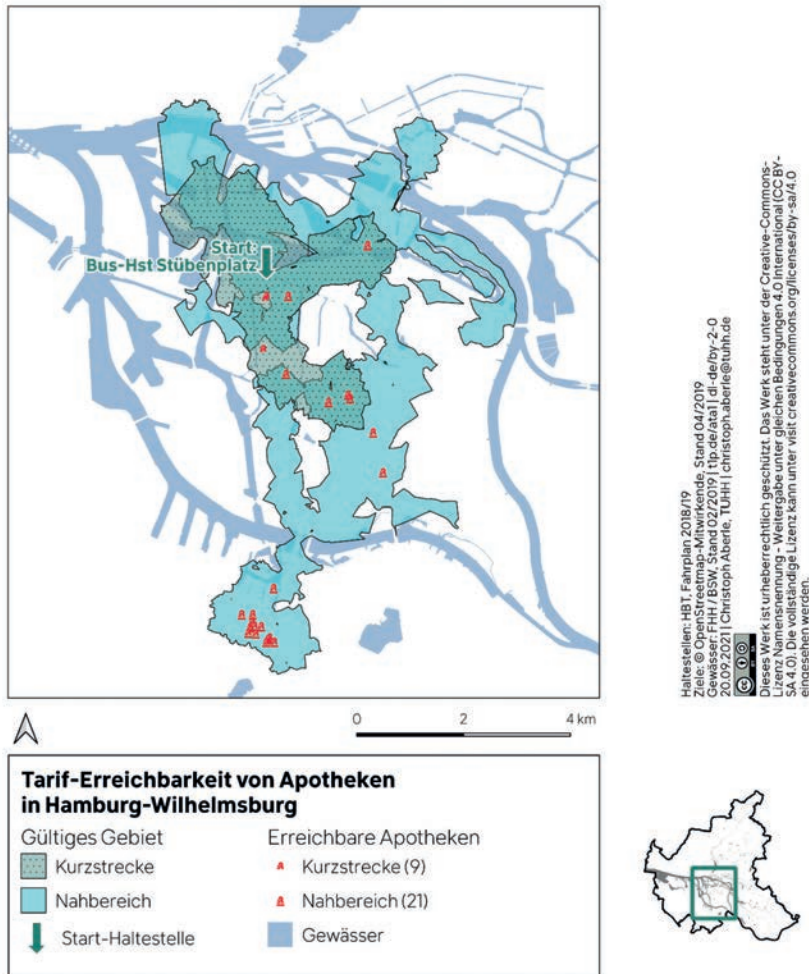


Abbildung 13: Visualisierung der Tarif-Erreichbarkeit für Kurzstrecke und Nahbereich für die Haltestelle Stübenplatz in Hamburg-Wilhelmsburg.

Der Indikator liegt für 19 Zielkategorien vor. Er liegt in Auflösung der Haltestellen vor, kann aber auf Zensusraster disaggregiert werden, indem jeder Zensuszelle der Wert der nächstgelegenen Haltestelle zugewiesen wird (bezogen auf reale Gehzeiten im Wegenetz).

Kategorie	Anzahl der Aktivitätsziele		Gewichtungsfaktor für Tarif-Erreichbarkeit (%) siehe Kapitel 3.2.3, Seite 42ff
	Berlin	Hamburg	
Nahrungs- und Genussmittel	818	640	15
Arztpraxis	2.842	1.070	12
Park / Wald	1.682	1.946	10
Kinderbetreuung	2.554	1.100	10
Apotheke	746	417	9
Grundschule	362	235	8
Spielplatz	1.815	763	7
Begegnungsstätte	171	97	5
Schwimmbad	13	33	4
Krankenhaus	86	34	4
Tafel	45	27	4
Friedhof	208	89	3
Kleingarten (Schrebergarten)	902	556	2
Jobcenter	12	28	2
Bibliothek	95	155	1
Postfiliale	197	206	1
Bank	414	309	1
Selbsthilfswerkstatt	44	21	1
Buchladen	277	99	1
Summe	13.283	7.825	100

Tabelle 4: Kategorien der Aktivitätsziele.

Ursprünglich waren etwa doppelt so viele Kategorien aufbereitet worden, die u.a. weiterführende Schulen und Religionsorte umfassten. Diese waren aus einer Literaturrecherche hervorgegangen, die wissenschaftliche Publikationen umfasste (Haugen 2011; Nordbakke und Schwanen 2014; Schwarze 2015; Allardt 1993; infas und DLR 2010) und durch eine Stadtteilkarte aus Berlin ergänzt wurde (Quartiersmanagement Hellersdorfer Promenade 2017). In einem Abgleich mit den Interview-Ergebnissen (Kapitel 4.2) wurden die Kategorien auf die 19 hier gezeigten eingegrenzt. Zwei Kategorien (Selbsthilfswerkstatt und Tafel) wurden erst durch die Interviews als relevant erkannt und nachträglich aufgenommen.

Methodisch folgt die Tarif-Erreichbarkeit somit einem finanziellen Budgetansatz. Vereinzelt haben Forschende bereits versucht, die Reisezeit zu *monetarisieren* (Goodwin 1974) bzw. finanzielle Kosten zu *temporalisieren* (Levinson und Wu 2020, 135f). El-Geneidy et al. (2016) legten etwa eine Fallstudie des

ÖPNV in Montreal vor, die auf einem Zeitbudget basiert, das sie mithilfe des lokalen Mindestlohns in Geld umrechneten und vice versa den Fahrpreis in Arbeitszeit übertrugen. Auch in der volkswirtschaftlichen Betrachtung existieren Ansätze, die Kosten des (stockenden) Verkehrs zu quantifizieren, wobei in der Regel der Individualverkehr im Mittelpunkt steht (Litman 2019). Da tarifliche ÖPNV-Erreichbarkeit stark von der örtlichen Raumstruktur und dem Verkehrssystem abhängt, haben die beschriebenen Versuche einen Fallstudiencharakter. Obschon die meisten Erreichbarkeitsstudien sich im Kern auf die gleichen Konzepte berufen, sind ihre Ergebnisse somit kaum verallgemeinerbar (vgl. auch Peter 2020, Kap. 1.2 über die praktische Anwendung von Erreichbarkeitswerkzeugen).

Auch die Tarif-Erreichbarkeit folgt der Logik der bekannten Kumulationsindikatoren. Sie misst die Anzahl erreichbarer Ziele, wobei das verfügbare Budget nicht in Gehminuten, sondern in diskreten Tarifstufen ausgedrückt wird. Die generalisierte Formel für die Tarif-Erreichbarkeit ist hier beispielhaft für Apotheken dargestellt:

$$T_i(\text{Geldbudget}, \text{Zeitbudget}) = \sum_j f(\text{Tarif}_{i,j}, \text{Geldbudget}) \cdot \sum_k g(\text{Abgangszeit}_{j,k}, \text{Zeitbudget})$$

mit $f(\text{Tarif}_i, \text{Geldbudget}) \begin{cases} 1 \text{ falls } \text{Tarif}_{i,j} \leq \text{Geldbudget} \\ 0 \text{ sonst} \end{cases}$

und $g(\text{Abgangszeit}_{j,k}, \text{Zeitbudget}) \begin{cases} 1 \text{ falls } \text{Abgangszeit}_{j,k} \leq \text{Zeitbudget} \\ 0 \text{ sonst} \end{cases}$

mit T_i	als Anzahl von der Haltestelle i erreichbarer Ziele,
$f(\text{Tarif}_{i,j}, \text{Geldbudget})$	als Funktion des monetären Widerstands zwischen der Start-Haltestelle i und Ziel-Haltestelle j , der mit dem <i>Geldbudget</i> abgeglichen wird,
$g(\text{Abgangszeit}_{j,k}, \text{Zeitbudget})$	als Funktion des temporalen Widerstands zwischen der Ziel-Haltestelle j und dem Ziel k , der mit dem <i>Zeitbudget</i> abgeglichen wird,
Tarif_{ij}	als günstigster Tarif auf der Relation von i nach j in EUR,
Geldbudget	als verfügbarer Betrag in EUR,
$\text{Abgangszeit}_{j,k}$	als Dauer der kürzesten fußläufigen Verbindung zwischen j und k auf dem Wegenetz in Minuten und
Zeitbudget	als verfügbare Zeit in Minuten.

Die akzeptable Abgangszeit orientiert sich am VDV-Branchenstandard (siehe Kapitel Kriterium 1: Erschließung). Die Anzahl erreichbarer Ziele wird für jede Haltestelle ausgedrückt. Die verwendete Formel orientiert sich am Kumulationsindikator von Schwarze (2015, S. 56). Abbildung 13 oben verdeutlicht die Erhebungsmethode.

Aggregation der erreichbaren Ziele zu einem Index

Die Anzahl erreichbarer Ziele wurde für etwa 3.000 Haltestellen in Berlin und etwa 2.000 Haltestellen in Hamburg berechnet. Für jede Haltestelle liegen Einzelwerte für die 19 Kategorien vor (vgl. Tabelle 4, S. 50). Um daraus eine handhabbare Kennzahl zu bilden, wurden die Werte zu einem Index aggregiert. Dies erfolgte in drei Schritten:

Zunächst wurden die Einzelwerte für jede Kategorie *logarithmiert*. Der Logarithmus kam zur Anwendung, um den abnehmenden Grenznutzen zu berücksichtigen, der sich bei den Zielgelegenheiten ergibt: Der Zusatznutzen, den eine zusätzliche Arztpraxis bietet, ist deutlich kleiner, wenn bereits acht Arztpraxen erreichbar sind, als wenn es nur eine Praxis ist (Abbildung 14; vgl. auch Abschnitt Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung zur Logarithmierung der Abfahrten). Die Formel für den Logarithmus lautet:

$$t1_{\ln} = \ln(t1) \text{ mit } t1 > 0$$

mit $t1$ als Einzelwert der Tarif-Erreichbarkeit einer Haltestelle und $t1_{\ln}$ als logarithmiertem Einzelwert. Die Formel verarbeitet nur positive Werte, da der natürliche Logarithmus für 0 nicht definiert ist. Anschließend wurden die logarithmierten Werte *z-transformiert*, um sie über die Kategorien hinweg vergleichen zu können. Die *z-Transformation* ist ein etabliertes Verfahren, bei dem eine Verteilung auf einen Mittelwert 0 und eine Standardabweichung 1 normiert wird. Seine Anwendung in der Erreichbarkeitsforschung haben unter anderem Foth et al. (2013) und El-Geneidy et al. (2015) beschrieben. Ohne *z-Transformation* wäre beispielsweise die Erreichbarkeit von Arztpraxen innerhalb des Nahbereichstarifs (bis zu 526 in Hamburg; logarithmiert = 6,96) und Schwimmbädern (bis zu zehn; logarithmiert = 2,99) nicht sinnvoll vergleichbar.

In einem dritten Schritt wurden die 19 Kategorien gewichtet und zu einem Index aggregiert. Die Gewichtung basierte auf den aufbereiteten Interviews mit Einkommensarmen (vgl. Kapitel Ergebnisdarstellung der qualitativen Interviews, S. 104ff.) und auf der Sichtung der Literatur, die bereits für die Zielauswahl herangezogen worden war (siehe Erläuterung zu Tabelle 4, S. 53). Sie wurde von den Forschenden zunächst in Einzelarbeit vorgenommen und

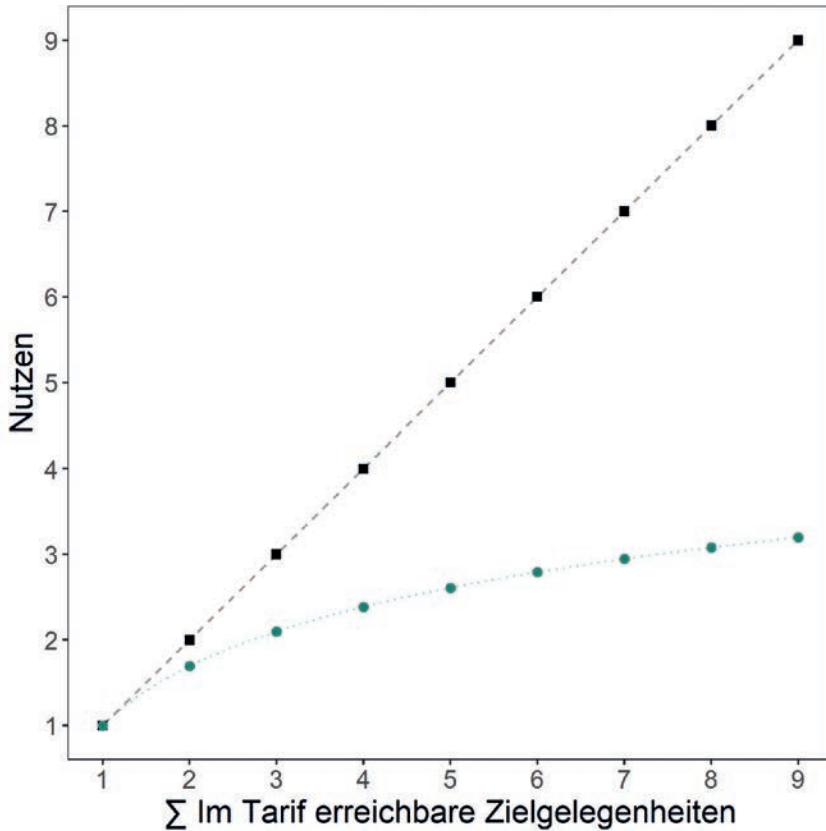


Abbildung 14: Natürlicher Logarithmus, der den abfallenden Grenznutzen der Tarif-Erreichbarkeit simuliert.

Die gestrichelte Linie repräsentiert eine lineare Steigung, wenn die Tarif-Erreichbarkeit direkt interpretiert würde: Der Zusatznutzen, den beispielsweise eine Arztpraxis schafft, wäre konstant, egal ob es bereits eine oder acht erreichbare Praxen gibt. Die grüne gepunktete Linie zeigt die angewendete logarithmierte Steigung: Je größer die Anzahl der Arztpraxen ist, desto geringer ist der Nutzen, den eine zusätzliche Praxis generiert. Eigene, schematische Darstellung. In der Umsetzung wurde vor der Logarithmus-Bildung jedem Wert der Wert 1 addiert, um Haltestellen mit genau einem Ziel nicht zu vernachlässigen ($\ln(1) = 0$). Die dadurch entstehenden Verzerrungen wurden durch die anschließende z-Transformation kompensiert.

dann diskutiert. Die Diskussion resultierte in einer intersubjektiven Gewichtung, die ebenfalls in Tabelle 4 dokumentiert ist. Sie beschreibt die Wichtigkeit verschiedener Ziele für die Zielgruppe. Die wichtigsten Kategorien für Personen in „Hartz IV“-Bezug sind demnach Nahrungs- und Genussmittel (15% Gewicht), Arztpraxis (12%), Park/Wald und Kinderbetreuung (jeweils 10%).

Das Ergebnis ist ein Index, der die innerhalb eines Tarifs erreichbaren Ziele beschreibt. Er wird in Standardabweichungen angegeben und ist auf Zielka-

tegorien zugeschnitten, die die Fachliteratur benennt bzw. die die befragten Betroffenen als wichtig bezeichneten. Abbildung 15 zeigt die Verteilung des Kurzstrecken-Index auf Haltestellen-Ebene für Berlin und Hamburg. In Tabelle 5 sind jeweils Haltestellen mit Minimal- und Maximalwert genannt: Die ländlich gelegene Haltestelle *Moorwerder Hauptdeich 69* etwa hat eine Tarif-Erreichbarkeit, die 1,8 Standardabweichungen unter dem Mittelwert liegt. Die von den betroffenen genannten Zielkategorien sind also weniger günstig erreichbar als an der Haltestelle *S Altona*, die mit 2,03 Standardabweichungen gegenüber dem Mittelwert die größte Tarif-Erreichbarkeit aufweist.

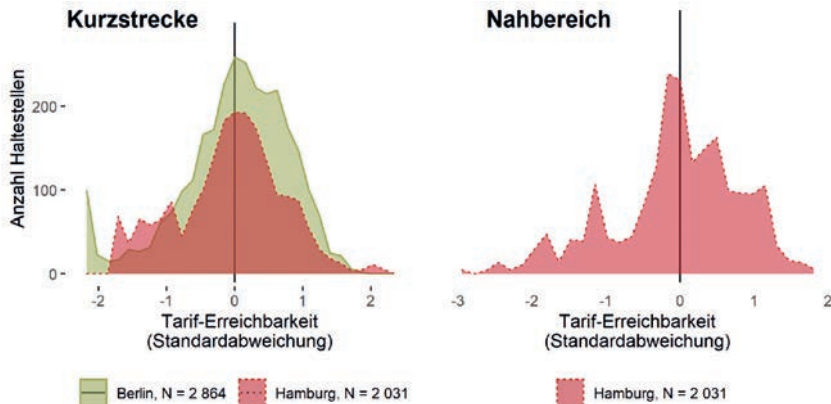


Abbildung 15: Verteilung der Kurzstrecken-Erreichbarkeit nach Haltestellen. Die x-Achse zeigt die Tarif-Erreichbarkeit. Die y-Achse zeigt die Anzahl der Haltestellen, die die jeweilige Erreichbarkeit aufweisen. In Berlin gibt es kein Äquivalent zur Tarifstufe Nahbereich (vgl. Tabelle 3).

	Berlin		Hamburg	
Minimum	Kranoldstraße	-2,19	Moorwerder Hauptdeich 69	-1,8
Median	Am Oberhafen	0,09	Julius-Vosseler-Straße	-0,01
Maximum	U Bornholmer Straße	1,8	S Altona	2,3

Tabelle 5: Haltestellen mit der niedrigsten und höchsten Tarif-Erreichbarkeit Kurzstrecke für Berlin und Hamburg.

Dies sind beispielhaft ausgewählte Haltestellen, wie am Minimalwert für Berlin deutlich wird: In der Verteilung in Abbildung 15 gibt es etwa 100 Haltestellen, die den Minimalwert aufweisen (linke Verteilung, durchgehende grüne Linie).

Zuweisung der Tarif-Erreichbarkeit zu Zensuszellen

Die Tarif-Erreichbarkeit liegt als Information auf der Ebene der Haltestellen vor. Um sie in eine nutzbare Auflösung zu transformieren, wurde sie auf die Zensuszellen disaggregiert: Jeder Zensuszelle wurde mithilfe einer räumlichen Abfrage der Bestwert aus den Haltestellen in der näheren Umgebung zugewiesen. Schnellbahn-Haltestellen wurden innerhalb eines Radius von 600 Metern Luftlinie betrachtet. Bus- und Tramhaltestellen wurden innerhalb von 400 Metern Luftlinie abgefragt. Zensuszellen, die keine Haltestelle innerhalb von 600 Metern haben, bekamen basierend auf dem Wegenetz den Wert der nächstgelegenen Haltestelle zugeordnet. Zur Festlegung des Radius siehe Kapitel Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung, S. 43ff.

Durch diese Zuweisung nähert sich die Kennzahl der Realität für ÖPNV-Fahrgäste in der Großstadt an: In der unmittelbaren Umgebung gibt es normalerweise mehrere Haltestellen, die jeweils eine eigene Tarif-Erreichbarkeit bieten. Fahrgäste können die Start-Haltestelle auswählen, die für sie die höchste Erreichbarkeit bietet, etwa weil sie nicht die nächstgelegene Haltestelle ist, aber dafür in Fahrtrichtung liegt. Diese Wahlfreiheit berücksichtigt der Indikator – und nimmt dadurch implizit an, dass die Fahrgäste über das zugrundeliegende Wissen verfügen, die für sich passende Haltestelle auszuwählen, die sie ihr Ziel zum günstigsten Tarif erreichen lässt. Die ÖPNV-Nutzer:innen unter den Befragten der Interviews zeigten dieses Wissen in der Regel: Zumindest in Bezug auf ihr Wohnumfeld wussten die meisten von ihnen, wie sie strategisch den Bartarif nutzen können (Kapitel 4.2.2, S. 113ff.).

Eine interaktive Herleitung der Tarif-Erreichbarkeit findet sich im Werkstattbericht dieses Forschungsprojekts (Aberle 2020b). Das Ergebnis ist eine Kennzahl in Zensus-Auflösung, die als Eingangsgröße für die statistische Untersuchung dient.

Indikatoren für den Tarif

Durch Anwendung der vorangehend erläuterten Formeln wurden für den Tarif folgende Indikatoren erhoben:

- t1 Bestwert der Anzahl der Aktivitätsziele einer Kategorie, die von den nächstgelegenen Start-Haltestellen zu Fuß oder mit dem Kurzstrecken-Tarif erreicht werden können. Angenommen wird eine Gehzeit von fünf bis 17 Minuten von der Zielhaltestelle aus, in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Raumtyp entsprechend der Annahmen, die in Kapitel 3.2.1 erläutert sind.
- t2 –“– mit dem Nahbereichs-Tarif –“– (Tarifstufe nur in Hamburg verfügbar)

3 Räumliche Analyse

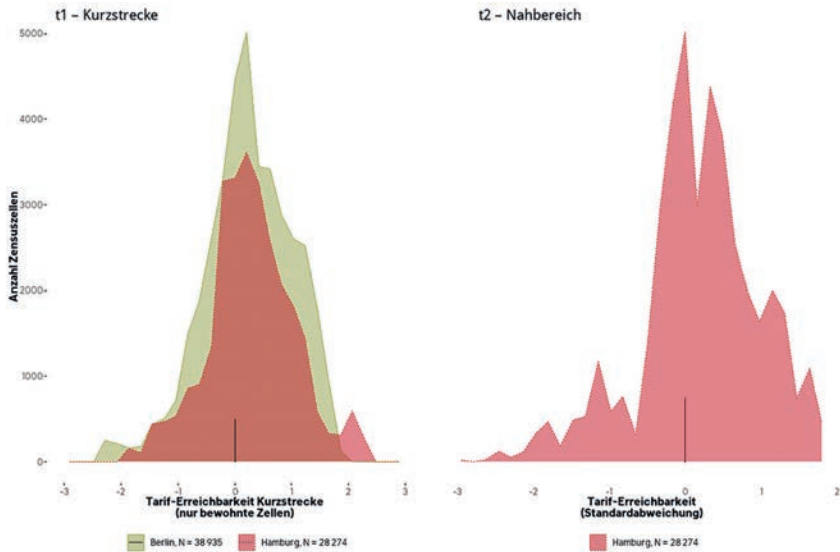


Abbildung 16: Indikatoren für den Tarif

3.2.4 Indikatoren für die Messung sozioökonomischer Deprivation

Die Bewertung der sozioökonomischen Deprivation erfolgt anhand der **drei Kriterien SGB-II-Quote, Kaufkraft und Einwohner:innenzahl**, die auf Zensus-Ebene vorliegen und im Folgenden erläutert werden.

Zur Spezifizierung der sozioökonomischen Deprivation wurden zunächst zwei Merkmale ausgewählt: Erstens, die Quote an Personen in Bedarfsgemeinschaften, die Leistungen nach dem SGB II beziehen. Dieses Kriterium folgt der sozialstaatlichen Kategorisierung des Lebens auf einem ökonomischen Mindeststandard und diente als Grundlage für das Sampling der Interviews (Kapitel 4.1.2). Die Daten zu Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB II stammen aus den Statistikämtern der Bundesländer.

Als zweites Kriterium wurde die mittlere Kaufkraft pro Person und Jahr gewählt, die ebenfalls als Maß für ökonomische Teilhabe herangezogen wird. Die Variable schätzt den durchschnittlichen Geldbetrag, den eine vor Ort lebende Person für Konsum, und damit unter anderem für Mobilitätsausgaben, zur Verfügung hat. Ergänzend zur SGB-II-Quote bietet sie somit die Chance, eine differenzierte Aussage über das Einkommensniveau von Zensuszellen zu treffen. Die Kaufkraftdaten entstammen der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung auf Grundlage des Bruttonationaleinkommens und wurden über den Datendienstleister infas360 bezogen. Für das Zensusraster wurden die Werte durch infas360 auf Straßenabschnittsebene verteilt und dann unter Rückbe-

zug auf bekannte lokale Eigenschaften wie Demographie oder Kaufpreis pro Wohneinheit auf die Zensuszellen aggregiert (infas360 2019). Das zusätzliche Merkmal Einwohner:innen dient der Gewichtung und der Berechnung von Quoten pro Zensuszelle und stammt ebenfalls von infas360.

Für die Beschreibung der ökonomischen Situation wird in der Regel das Haushaltsnettoeinkommen herangezogen. Die Entscheidung für die Kaufkraft wurde in diesem Fall bewusst getroffen: Die Variable hat den Vorteil, dass sie auf Personen-Ebene verfügbar ist. Um individuelle Mobilitätsentscheidungen wie den (Nicht-)Kauf einer Fahrkarte nachvollziehen zu können, reicht eine Information auf Haushaltsebene nicht aus. Allerdings ist zu erwähnen, dass infas360 keine Angaben zur Kalibrierung der Kaufkraft-Daten machen kann, da keine Echtfälle zum Abgleich vorliegen (infas360 2019). In einer Abwägung wurde dieses Defizit bei der Genauigkeit zugunsten der Anwendbarkeit in Kauf genommen, was insbesondere für die Aufbereitung der integrierten Karten hilfreich ist (Kapitel 5.1).

Eine Übersicht der verwendeten Variablen ist im Anhang zu finden.

3.2.5 Räumliche Regression

Die im vorangegangenen Abschnitt erläuterten Indikatoren wurden als Eingangsdaten für räumliche Regressionsrechnungen genutzt, um den statistischen Zusammenhang zwischen der Qualität des Verkehrsangebots und sozioökonomischer Deprivation zu untersuchen.

Diese Regression fand auf Ebene der Zensuszellen statt. Die Wahl der Zensuszelle als Untersuchungseinheit hat den Vorteil, dass die Auflösung deutlich feiner ist als die zur Gebietsauswahl genutzten Planungsräume bzw. statistischen Gebiete (Kapitel Feldzugang und Sample, S. 89; siehe auch Tabelle 1, S. 37). Auch wesentliche Störeinflüsse fallen nicht ins Gewicht. Hierzu zählt beispielsweise der Zuschnitt der statistischen Gebiete in Hamburg, der im Wesentlichen auf Baublockzuschnitte von 1987 zurückgeht (Transparenzportal Hamburg 2019) und in verkehrlicher Hinsicht nur begrenzt aussagekräftig ist. Die gitterförmige Betrachtung dagegen standardisiert die Grenzbeziehungen und damit auch die Nachbarschaftsbeziehungen, was für die statistische Untersuchung ein maßgeblicher Vorteil ist (Bivand et al. 2008; Anselin 1988). Der entscheidende Nachteil ist, dass die nötige Rechenkapazität ansteigt. Aus diesem Grund wurde die Regressionsrechnung auf dem Hochleistungscluster der TUHH umgesetzt.

Statistischer Hintergrund

Die grundsätzliche Notwendigkeit für räumliche Regressionsmodelle ergibt sich aus der zentralen Annahme der statistischen Verfahren. Eine konventionelle Kleinste-Quadrate-Regressionsrechnung setzt voraus, dass die Residuen der betrachteten Datenpunkte für die untersuchten Variablen unabhängig sind (Anselin 1988; Golgher und Voss 2016). Wie Abbildung 9 in Kapitel Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung illustriert, ist das beim ÖPNV-Angebot nicht der Fall: Die räumliche Nachbarschaft der Zensuszellen in der Nähe einer Haltestelle sorgt dafür, dass sie systematisch ein besseres ÖPNV-Angebot vorfinden als entfernte Zensuszellen. Dieses Phänomen wird auch als räumliche Abhängigkeit (*spatial dependence*) bezeichnet (ebd.). Es resultiert in der sogenannten Autokorrelation (*autocorrelation*), also der systematischen Abweichung benachbarter Zellen vom Mittelwert. Diese Abweichung ist nicht auf Phänomene im Verkehr beschränkt, sondern tritt nahezu überall auf, wo räumlich strukturierte Daten betrachtet werden (Bivand et al. 2008).

Definition räumlicher Nachbarschaft

Der räumlichen Abhängigkeit begegnet die räumliche Regression, indem sie Zellpaaren zunächst die Information über eine Nachbarschaftsbeziehung zuweist. Im Rahmen dieses Projekts wurde eine Nachbarschaft von 400 Metern angenommen (zur Herleitung dieser Distanz siehe Abschnitt Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung). Die Nachbarschaft wurde in einer Matrix mit dem Wert 1 für JA oder 0 für NEIN binär hinterlegt. Zellen, die keine Nachbarzellen haben, wurden aus dem Datensatz ausgeschlossen. Dies betraf in Berlin und Hamburg weniger als 0,2 Prozent der bewohnten Zensuszellen.

Auch eine Quantifizierung der Nachbarschaft für jedes Zellenpaar, beispielsweise mithilfe der exakten Distanz oder anhand wechselseitiger Verkehrsströme, wäre möglich. Allerdings müssten hierzu implizite Annahmen über Form, Richtung und ggf. Symmetrie der Beziehungen geklärt werden. Sofern solche Fragen nicht geklärt sind und die Relevanz für den Forschungsgegenstand unklar bleibt, empfehlen Bivand et al. die Verwendung der binären Nachbarschaft (2008, S. 254). Auch LeSage 2014 spricht sich dafür aus, ein einfaches Maß der Nachbarschaft zu verwenden: Kleine Zusammenhänge entfernter Zellen, die in großräumigem Maßstab bestehen, könnten die gewünschte Beobachtung, die sich auf lokaler Ebene abspielt, verfälschen (S. 24). Neben diesem Defizit hinsichtlich der Modellgüte würde sich die Verwendung komplexerer Nachbarschaftsmaße nachteilig auf die benötigte Rechenzeit auswirken.

Schließlich führten diese Gründe zur Entscheidung, in dieser Untersuchung die binären Nachbarschaftsmatrizen zu nutzen.

Spatial Durbin Error Model: Annahmen und Interpretation

Mithilfe der gebildeten Gewichte wurde für jedes Variablenpaar ein Spatial Durbin Error Model (SDEM) gerechnet. Äquivalent zu einer konventionellen Kleinst-Quadrate-Regression untersucht das SDEM die Auswirkung unabhängiger Variablen (UV) auf eine abhängige Variable (AV). Zusätzlich bezieht es die lokalen Wechselwirkungen zwischen benachbarten Zellen ein und quantifiziert diese. Die Annahme ist, dass nicht nur die unabhängigen Variablen einem räumlichen Effekt unterliegen, sondern auch die Fehlerterme, die beispielsweise aus einer nicht berücksichtigten Variablen resultieren.

Das Ergebnis des SDEM drückt sich in einer Regressionstabelle aus, die in direkte und indirekte Effekte unterteilt ist (LeSage 2014; Golgher und Voss 2016):

Direkter Effekt:	durchschnittliche Wirkung der UV auf die AV innerhalb der betrachteten Zelle
Indirekter Effekt:	durchschnittliche Wirkung der UV in benachbarten Zellen auf die AV in der betrachteten Zelle
Gesamt-Effekt:	Summe aus direktem und indirektem Effekt

An einem Beispiel sei die Interpretation des SDEM erklärt: Die unabhängige Variable *Kaufkraft* wirkt in Berlin signifikant negativ auf die abhängige Variable *ÖPNV-Index (Abfahrten logarithmiert)* (Tabelle 7, S. 73, Zeile 1). Bei Zensuszellen mit beobachteter hoher Kaufkraft ist also mit einem niedrigen Angebotsniveau zu rechnen. Der direkte Effekt beträgt -0,011. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Kaufkraft um 1.000 Euro/Jahr in einer Zelle würde den Erwartungswert des ÖPNV-Index innerhalb derselben Zelle um etwa 0,01 senken. Bei einem Mittelwert des ÖPNV-Index von 6,8 bzw. einem Median von 6,4 (Tabelle im Anhang Berlin) handelt es sich dabei um eine geringe Größenordnung.

Der durchschnittliche indirekte Effekt wird mit -0,23 ausgewiesen. Eine Steigerung der Kaufkraft von 1.000 Euro/Jahr in *benachbarten* Zellen lässt also den Erwartungswert um 0,23 sinken.

Der Gesamt-Effekt, also die Summe der beschriebenen Effekte, ist ebenfalls negativ: Eine Steigerung der Kaufkraft um 1.000 Euro/Jahr lässt eine Senkung des Angebots um 0,25 Einheiten erwarten.

Die Interpretation der Ergebnisse lautet entsprechend: Es gibt in Berlin einen negativen Zusammenhang aus Kaufkraft und ÖPNV-Angebot. Eine Steigerung

der Kaufkraft lässt eine Senkung des ÖPNV-Angebots erwarten, wobei der indirekte Einfluss deutlich größer ist. Dies ist möglicherweise als Grenz-Effekt innerstädtischer Wohngebiete zu interpretieren: Dispers verteilte Zensuszellen mit vergleichsweise hoher Kaufkraft der Einwohner:innen sind ein Merkmal dünn bebauter dezentraler Einfamilienhausgebiete, die einen niedrigen ÖPNV-Index aufweisen. Eine Ansammlung Kaufkraft-armer Nachbarzellen dagegen ist in der Regel ein Merkmal dichter Quartiere, die aufgrund der Dichte über eine vergleichsweise hohen ÖPNV-Index verfügen.

Mit steigendem Einkommen sinkt also die Wahrscheinlichkeit, ein gutes ÖPNV-Angebot im Sinne häufiger Abfahrten und einer flächendeckenden Erschließung vorzufinden. Grundsätzlich gilt, dass die Gültigkeit solcherlei Aussagen auf die Ebene des gesamten Untersuchungsraumes beschränkt ist. Regressionen, ob räumlich oder nicht, erlauben keine Aussage über den Einzelfall (Golgher und Voss 2016, S. 204).

Anwendung des SDEM

Es wurden mehrere bivariate SDEM-Berechnungen auf Zensus-Ebene durchgeführt. Eine multivariate Regressionsrechnung dieser Variablen erscheint nicht zweckmäßig, da diese eine statistische Unabhängigkeit der unabhängigen Variablen voraussetzt. Dies ist bei ÖPNV-Angebotsindikatoren nicht der Fall, da sie stark voneinander abhängen. Die Erschließung durch ÖV-Haltestellen ist beispielsweise eine notwendige Bedingung, um eine Bedienung mit Abfahrten zu definieren. Die Korrelation aus Erschließung und Bedienung würde zu *Multikollinearität* führen – und beide im selben Modell als Kovariablen zu nutzen, würde die Güte der statistischen Schätzung beeinträchtigen (Fahrmeir et al. 2007, S. 102).

Die grundsätzliche Annahme für die Modellauswahl war, dass es sich um lokale statistische Zusammenhänge handelt, in denen die Ausprägungen zwischen benachbarten Zellen systematisch variieren, nicht aber zwischen beliebigen Zellen desselben Datensatzes. Für solche großräumigen statistischen Zusammenhänge gibt es gesonderte Regressionsmodelle (Golgher und Voss 2016; Burkey 2018). Diese finden hier keine Beachtung, da es sich bei den untersuchten räumlichen Auswirkungen um lokale Phänomene handelt, die auf Ebene des Haltestellen-Einzugsgebiets stattfinden.

3.3 Ergebnisse der räumlichen Analyse

Dieser Abschnitt folgt der Struktur des vorangegangenen Methodenkapitels: Anhand dreier Kriterien (Erschließung, ÖPNV-Index, Tarif) werden zunächst deskriptiv die Ergebnisse der räumlichen Analyse dargestellt. Anschließend werden ausgewählte Ergebnisse für die sechs Untersuchungsgebiete beschrieben und die Ergebnisse einer räumlichen Regressionsrechnung erläutert.

3.3.1 Kriterium 1: Erschließung auf Stadt-Ebene

Um zu untersuchen, ob Menschen in Armut eine geringere Erschließung durch den ÖPNV auffinden, wird der Anteil der gemeldeten Personen in Berlin und Hamburg verglichen, der von Verkehrssystemen nicht im Sinne eines Mindeststandards erreicht wird. Verglichen wird jeweils die Bevölkerungsgruppe, die Leistungen nach dem SGB II bezieht mit der Gesamtbevölkerung. Abbildung 17 illustriert den Vergleich und Tabelle 6 beschreibt die zugrundeliegenden Ergebnisdaten.

Erschließung durch den Gesamt-ÖPNV und durch den Schnellbahnverkehr

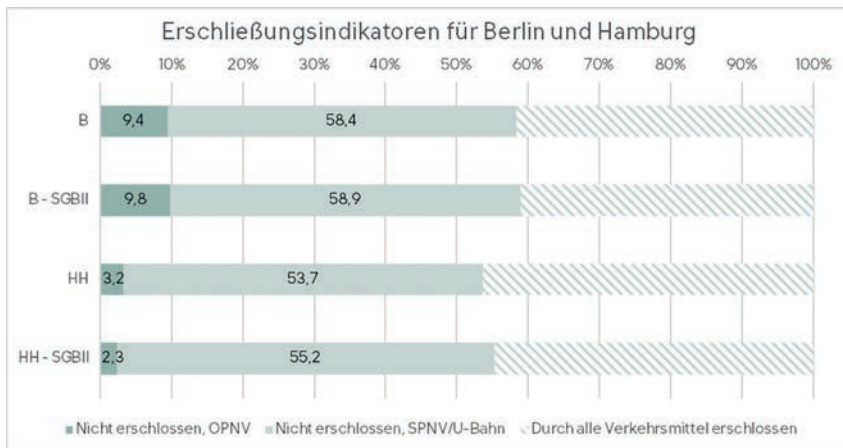


Abbildung 17: Anteile der nicht erreichten Personen in Hamburg und Berlin. Die Werte sind in Prozent angegeben. Es handelt sich um kumulierte Werte, d.h. die nicht durch den ÖPNV erreichten Personen sind eine Teilmenge der nicht durch SPNV/U-Bahn erreichten Personen.

Zunächst zeigt sich, dass in Berlin anteilig deutlich mehr Menschen in den untersuchten Gebieten nicht erreicht werden als in Hamburg: Es handelt sich

um 9,4 Prozent für den Gesamt-ÖPNV (HH: 3,2 Prozent) und 58,4 Prozent für SPNV und U-Bahn (HH: 53,7 Prozent).

	Einwohner :innen	Nicht erschlossen ÖPNV <i>Regional-, S- und U-Bahnen, Bus und (in Berlin) Tram</i>		Nicht erschlossen SPNV+U <i>Regional-, S- und U-Bahnen</i>	
	Personen	Personen	%	Personen	%
Berlin	3.597.768	336.870	9,4 (e4)	2.100.023	58,4 (e6)
Berlin (SGB II)	478.147	46.956	9,8 (e5)	281.460	58,9 (e7)
Hamburg	1.824.717	58.109	3,2 (e4)	980.074	53,7 (e6)
Hamburg (SGB II)	181.025	4.249	2,3 (e5)	99.904	55,2 (e7)

Tabelle 6: Ausgewählte Erschließungsindikatoren für die Bevölkerung Berlins und Hamburgs und die jeweiligen Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB II

Der Einbezug der SGB-II-Quote verändert diesen Befund nicht merklich: In Berlin sind geringfügig mehr Menschen, die Leistungen nach dem SGB II beziehen, nicht angebunden als in der betrachteten Gesamtbevölkerung. Der Unterschied zur Berliner Gesamtbevölkerung beträgt +0,4 Prozentpunkte beim ÖPNV bzw. +0,5 Prozentpunkte bei SPNV und U-Bahn. In Hamburg hingegen befinden sich weniger Beziehende von Leistungen nach dem SGB II unterhalb des Mindeststandards. Die Differenz zur Gesamtbevölkerung beträgt -0,9 Prozentpunkte beim ÖPNV bzw. -1,5 Prozentpunkte bei SPNV und U-Bahn.

Wie Abbildung 17 visuell gegenüberstellt, zeigt sich also kein massives Ungleichgewicht der Nicht-Erschließung zu Lasten von Personen, die Leistungen nach dem SGB II beziehen. **„Hartz IV“-Empfängerinnen sind nicht deutlich weniger gut angebunden als der Rest der Bevölkerung (in den untersuchten Wohngebieten).**

Anzumerken ist, dass die absolute Zahl der Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB II mit einer gewissen Unsicherheit behaftet ist: Sie wurde von den öffentlichen Statistikämtern zur Verfügung gestellt. Aus Datenschutzgründen wurden Zellen mit weniger als zehn Betroffenen unkenntlich gemacht. In Berlin lagen die Werte „1–3“, „4–6“ und „7–9“ vor. In Hamburg gab es nur den Wert „1–9“. Für die Untersuchung der Erschließung wurde diesen Zellen der Mittelwert der genannten Werte zugewiesen, entsprechend einer angenom-

menen Normalverteilung. Eine Zelle mit „1–3“ Personen erhielt also beispielsweise den Wert 2 zugewiesen. Betroffen von dieser Mittelwertzuweisung sind 28 Prozent der bewohnten Zellen in Berlin und 29 Prozent der Zellen in Hamburg. Diese weichen möglicherweise um wenige Prozentpunkte ab, aber verschaffen im Gesamtbild dennoch einen Eindruck der Arbeitslosenverteilung.

3.3.2 Kriterium 2: ÖPNV-Index

In Anlehnung an die Methodik der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) wurde das Verkehrsangebot nach fünf Kaufkraftklassen gewichtet. Diese folgen den Quintilen der Verteilung und sind damit nicht ganz so fein wie die personengewichteten fünf ökonomischen Statusgruppen der MiD-Studie. Die Ergebnisse sind also nicht direkt auf die MiD-Klassen übertragbar. Dennoch werden die Kaufkraft-Quintile als hilfreich für die Analyse und Interpretation von Unterschieden im ÖPNV-Angebot betrachtet.

In einem ersten Schritt wurde das absolut verfügbare öffentliche Verkehrsangebot verglichen: Abbildung 18 zeigt den durchschnittlichen ÖPNV-Index pro Zensuszelle in Abhängigkeit von Kaufkraftklasse (ansteigend von links nach rechts) und Raumtyp (dunkel: urban, hell: ländlich). Die Klassierung erfolgt in Quintilen, d. h. die erste Klasse beschreibt das Fünftel der Zellen mit der geringsten Kaufkraft, die fünfte Klasse das kaufkräftigste Quintil.

In den urbanen Gebieten liegt über alle Kaufkraftklassen hinweg ein überdurchschnittlich hoher ÖPNV-Index vor. Er schafft einen Nutzen für die gut zwei Drittel der Bevölkerung, die in diesen dicht bebauten Gebieten leben. Im urbanen Berlin steigt das Angebotsniveau mit dem Einkommen an, wobei es in den ländlichen Gebieten mit zunehmender Kaufkraft sinkt.

In Hamburg weist die niedrigste Kaufkraftstufe den größten ÖPNV-Index auf (Abbildung 18 rechts, erster dunkler Balken). Selbst in ländlichen Gebieten des Stadtstaates Hamburg findet die niedrigste Kaufkraftklasse im Mittel ein ÖPNV-Angebot vor, das zumindest dem Median entspricht (heller Balken). Mit zunehmender Kaufkraft sinkt der ÖPNV-Index in den ländlichen Gebieten allerdings deutlich, in Hamburg sogar etwas stärker als in Berlin. Die zunehmende Kaufkraft wiederum lässt darauf schließen, dass andere Verkehrsmittel (eigenes Auto, Taxi) zur Verfügung stehen.

In einem zweiten Schritt wird das öffentliche Angebot pro Person betrachtet: Abbildung 19 stellt ebenfalls den ÖPNV-Index dar, allerdings geteilt durch die Einwohner:innenzahl vor Ort. Hier zeigt sich ein Zusammenhang sowohl im städtischen Raum als auch in ländlichen Gebieten: Wo die Kaufkraft hoch ist, da ist im Schnitt ein höherer ÖPNV-Index zu verzeichnen. Dieser Effekt ergibt

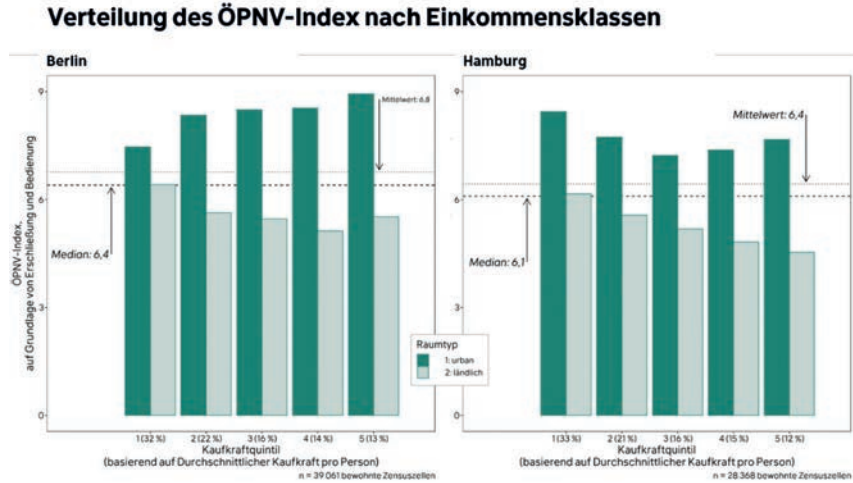


Abbildung 18: ÖPNV-Index in Berlin und Hamburg in Abhängigkeit von der lokalen Kaufkraftklasse pro Zensuszelle.
Die dunklen Balken zeigen Werte für urbane Stadtteile, die hellen Balken für ländliche Stadtteile. Die Klassierung der Kaufkraft folgt den Quintilen. Die Prozentzahl bei den Quintilen beschreibt den Anteil der Bevölkerung in der jeweiligen Kaufkraftklasse. Datenstand 09/2019 (ÖPNV-Index) bzw. 12/2018 (Kaufkraft, Quelle: infas360).

sich mittelbar aus der Wohndichte: Je dichter eine Zensuszelle bewohnt ist, desto mehr Personen müssen sich die lokalen Abfahrten „teilen“. Hier ist die ÖPNV-Kapazität, gemessen an den Abfahrten, nicht proportional zur Wohndichte ausgebaut.⁵

Gemessen am Pro-Kopf-Angebot sind die Einwohner:innen in kaufkraftarmen Gebieten also unterdurchschnittlich versorgt. Einen Einfluss scheint insbesondere in Berlin die Wohnlage zu haben (urban vs. ländlich), wie die starke Abweichung der dunklen von den hellen Balken anzeigt.

Wie sich aus Abbildung 18 herleiten lässt, **gibt es also in urbanen Gebieten kein Defizit in Bezug auf das absolute Nahverkehrsangebot**: Der ÖPNV-Index ist über alle Kaufkraftklassen hinweg deutlich überdurchschnittlich. Abbildung 19 ergänzt diesen Befund allerdings um eine wichtige Facette: **Je dichter ein Gebiet besiedelt ist, desto weniger ÖPNV-Angebot steht pro Einwohner:in zur Verfügung**. Dieser mittelbare Zusammenhang mit der Kauf-

⁵ Einschränkung wird angemerkt, dass die Abfahrten nur ein grobes Bild der Kapazität zeichnen. Diese kann in Abhängigkeit von der Gefäßgröße stark variieren (bspw. beim Einsatz von Solobussen/Gelenkbussen bzw. Mehrfachtraktion). Da die Verkehrsunternehmen aus Wettbewerbsgründen keine Angaben machen, stehen hierzu keine präziseren Daten zur Verfügung

Verteilung des ÖPNV-Index nach Einkommensklassen – pro Kopf

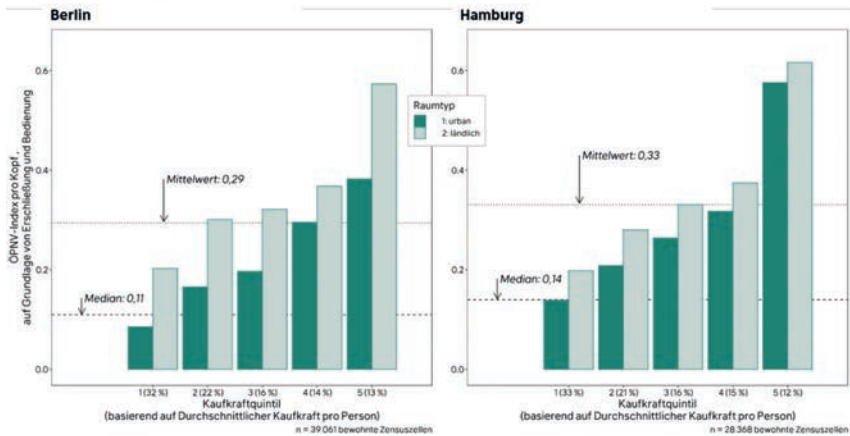


Abbildung 19: ÖPNV-Index in Berlin und Hamburg pro gemeldete Person.
Datenstand, Quellen und Anmerkungen: Siehe Beschreibung zu Abbildung 18.

kraft fiel(e) möglicherweise etwas geringer aus, wenn die Gefäßgröße einbezogen würde. Dennoch passt der Befund ins Bild, das die befragten Menschen in Armut zeichnen: Sie bemängeln eine mangelnde Verfügbarkeit an Sitz- und Stehplätzen in den vorhandenen Fahrzeugen. So berichtet eine alleinerziehende Frau aus Steilshoop über ihre Busfahrten:

„Sehr anstrengend manchmal, weil die Leute keinen Platz machen. [...] Oder die drängeln sich dann rein oder raus und wo ich dann denke: Der Bus muss so lange stehen bleiben, bis alle draußen sind oder bis alle drin sind. Also es ist sehr anstrengend manchmal mit dem Kinderwagen. [...] Gerade, wenn der Bus dann schon mit Kinderwagen voll ist, dann ist das noch mal sehr schwierig. Dann muss man auf den nächsten Bus meistens warten. Und das ist, ja, eigentlich sehr schrecklich.“ (P5: 33–44)

3.3.3 Kriterium 3: Tarif-Erreichbarkeit

Die Tarif-Erreichbarkeit beschreibt die gewichtete Anzahl an Zielgelegenheiten, die mit einem Bartarif der Kategorie Kurzstrecke oder Nahbereich erreicht werden können. Wird der übliche Mindeststandard (wie ihn der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV festlegt) von 80 Prozent der Bevölkerung zugrunde gelegt (siehe Abschnitt Kriterium 1: Erschließung), ist die Tarif-Erreichbarkeit zunächst als hinreichend zu bewerten: 83 Prozent der „Hartz IV“-Empfänger:innen können alle Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb der Kurzstrecke zu 1,70 Euro pro Fahrt erreichen. Im Umkehrschluss bedeutet das

allerdings, dass 17 Prozent der Betroffenen nicht alle alltäglichen Erledigungen⁶ Kriterium 3: Tarif-Erreichbarkeit mit der Kurzstrecke abwickeln können. Unter Einbezug des mehrtäglichen Bedarfs⁷ können nur noch vier Prozent der Betroffenen die Ziele mit dem Kurzstreckentarif erreichen. Aufgrund ihrer ohnehin angespannten finanziellen Situation führt das im schlechtesten Fall zu der Situation, dass Wege nicht angetreten und alltägliche Bedürfnisse nicht erfüllt werden können. Hinzu kommt der Umstand, dass das nächstgelegene Ziel oftmals nicht dem Gewünschten bzw. Benötigten entspricht – beispielsweise, wenn ein Facharzt aufgesucht werden muss, zu dem ein langjähriges Vertrauen besteht. Dieser und ähnliche Gründe und die damit einhergehenden Schwierigkeiten wurden in qualitativen Interviews erwähnt, können aber in der quantitativen Berechnung nur sehr begrenzt ausgedrückt werden.

Bei Zielen des mehrtäglichen Bedarfs fallen solche Kategorien ins Gewicht, die mit wenigen Punkten vertreten sind, sodass sie sich entweder im Stadtgebiet weit verteilen oder räumlich an nur wenigen Stellen konzentriert sind. Abbildung 20 zeigt beispielhaft die Haltestellen, von denen aus keine Lebensmitteltafel mit dem Kurzstrecken- oder Nahbereichstarif erreicht werden kann. 21 Prozent der Personen, die von „Hartz IV“ leben, müssen im Bartarif mindestens 3,40 Euro zahlen, um die nächstgelegene Tafel zu erreichen (einfache Fahrt ohne Rückfahrt).

Wie die nachfolgende Abbildung 21 illustriert, folgt die Tarif-Erreichbarkeit in ihrer Verteilung dem Muster der Zentralität: Haltestellen, die an Haupt- oder Stadtteilzentren⁸ liegen, weisen eine hohe Erreichbarkeit über alle Ziele hinweg auf, während dezentrale Haltestellen niedrige Erreichbarkeitswerte zeigen. Folglich ist der Gewinn an Information gegenüber etablierten Indikatoren in gesamtstädtischer Betrachtung diskutabel. Dennoch hilft der Indikator Tarif-Erreichbarkeit dabei, die finanzielle Erreichbarkeit zu objektivieren und Maßnahmen zu bewerten, die sich auf den Bartarif beziehen. Der Indikator ergänzt die verkehrswirtschaftliche Perspektive des ÖPNV-Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen um den Blickwinkel der Fahrgäste. Aus Sicht einkommensarmer Personen, für die der Nahverkehr eine besondere Rolle spielt (Kapitel 2.1), ist diese Untersuchung des Tarifsystems nützlich. Für sie sind in der Regel weniger die Reisezeit oder die Strecke relevant, sondern die finanzi-

⁶ Täglicher Bedarf von Menschen mit „Hartz IV“: Lebensmittel-Einzelhandel, Arztpraxis, Park/Wald, Apotheke, Kleingarten. Die Bedarfe haben wir auf der Grundlage der Interviews mit Betroffenen in Hamburg und Berlin festgelegt. Siehe hierzu Abschnitt

⁷ Mehrtäglicher Bedarf: die o.g. Ziele zuzüglich Krankenhaus, Lebensmitteltafel, Jobcenter, Kita, Grundschule, Spielplatz, Begegnungsstätte, Schwimmbad, Friedhof, Buchladen, öffentliche Bibliothek, Postfiliale, Bankfiliale, Selbsthilfegruppe. Die Bedarfe haben wir auf der Grundlage der Interviews mit Betroffenen in Hamburg und Berlin festgelegt.

⁸ Zur Definition dieser Begriffe siehe BSW 2019.

3.3 Ergebnisse der räumlichen Analyse

ellen Kosten. Wie Abbildung 20 verdeutlicht, hilft der Indikator dabei, Defizite in der Erreichbarkeit zu identifizieren.

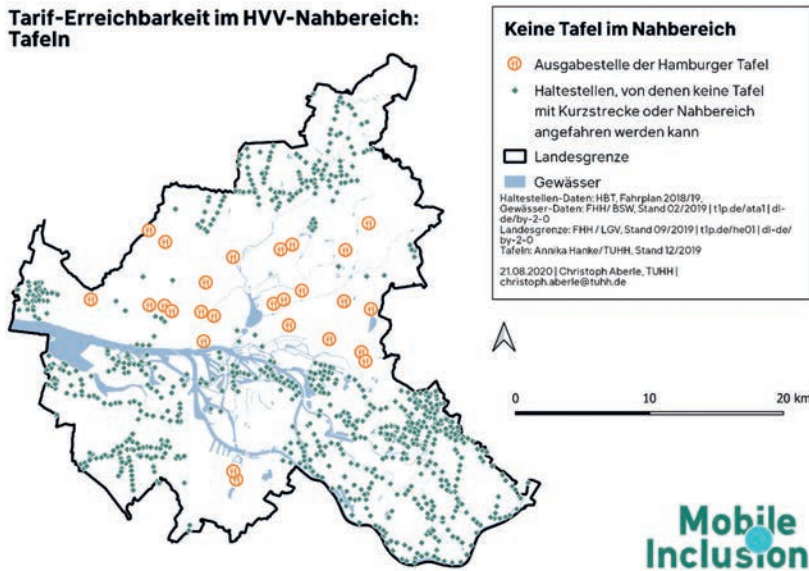


Abbildung 20: Tarif-Erreichbarkeit der Tafeln in Hamburg.

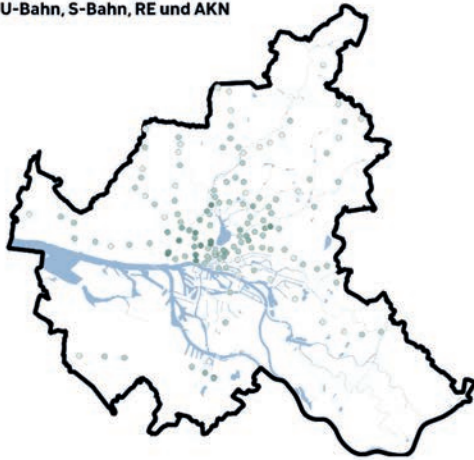
Gezeigt sind Haltestellen, von denen aus mit einer Fahrkarte der Stufe Kurzstrecke oder Nahbereich keine Ausgabestelle der Tafel erreicht werden kann. Es handelt sich um eine strenge Auslegung der Erreichbarkeit: Günstigere Verbindungen, die mit einem Laufweg zu einer anderen nahegelegenen Haltestelle verbunden sind, werden hier nicht berücksichtigt. Daher gibt es vereinzelt Haltestellen, die räumlich nah an einer Tafel liegen, aber tariflich teurer sind. Eine Herleitung der Karte findet sich im Forschungsblog: www.mobileinclusion.de/hvv-tarif-kurzstrecke

3.3.4 Räumliche Regression

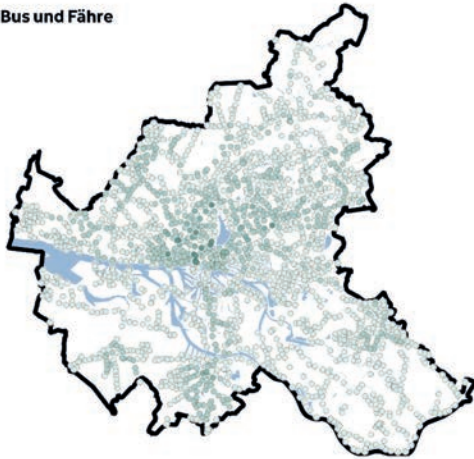
Die Variablen Kaufkraft und ÖPNV-Index wurden jeweils für ein bivariates Regressionsmodell herangezogen. Die wesentlichen Ergebnisse werden, für Berlin und Hamburg jeweils getrennt, in Tabelle 7 dargestellt. Die unabhängige Variable (UV) ist die Kaufkraft in Einheiten von 1.000 Euro/Jahr. Die abhängige Variable (AV) ist der ÖPNV-Index basierend auf logarithmierten Abfahrten, der in Abschnitt Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung hergeleitet wurde.

3 Räumliche Analyse

U-Bahn, S-Bahn, RE und AKN



Bus und Fähre



**Mobile
Inclusion**

Abbildung 21: Darstellung der Tarif-Erreichbarkeit für die Kurzstrecke auf Haltestellen-Ebene für SPNV und U-Bahn (oben) und für Bus und Fähre (unten).

Es wird deutlich, dass die Tarif-Erreichbarkeit an zentral gelegenen Haltestellen hoch ausfällt.

3.3 Ergebnisse der räumlichen Analyse

Zeile Modell UV AV					n	direkter Effekt	indirekter Effekt	Gesamt-Effekt	p (direkt)	p (indirekt)	p (total)	pseudo R2
ÖPNV pro Zensuszelle												
1	SDEM	kk	oevx_in	ln	38004	-0,016	-0,233	-0,250	1E-05 ***	1E-05 ***	1E-05 ***	0,86
						-0,011	-0,159	-0,170	3E-09 ***	1E-05 ***	1E-05 ***	0,8
2	SDEM	kk	oevx_in	ln	28143							
ÖPNV pro Kopf												
3	SDEM	kk	oevx_in_cap	ln	38004	0,043	-0,029	0,014	1E-05 ***	1E-05 ***	1E-05 ***	0,988
						0,042	-0,037	0,005	1E-05 ***	1E-05 ***	9E-04 ***	0,18
4	SDEM	kk	oevx_in_cap	ln	28143							

Tabelle 7: Schätzparameter der räumlichen Regression für die Schnellbahn-Abfahrten und den ÖPNV-Index in Berlin und Hamburg. Signifikanzniveau: *** =, 99

Wie in den Zeilen 1 und 2 der Tabelle zu sehen ist, zeigt die räumliche Regression einen schwachen Einfluss der Kaufkraft auf das ÖPNV-Angebot pro Zensuszelle auf. Dieser ist für beide betrachteten Städte höchst signifikant und fällt negativ aus: Bei einer Steigerung der jährlichen Kaufkraft ist demnach mit einem niedrigeren ÖPNV-Index in der Zensuszelle zu rechnen. Bemerkenswerterweise fällt der indirekte Effekt in beiden Städten deutlich stärker aus als der direkte Effekt. Der indirekte Effekt bezieht sich auf die Kaufkraft als unabhängige Variable: Eine erhöhte Kaufkraft in benachbarten Zellen wirkt sich etwa 15-mal so stark aus wie die Kaufkraft in der fraglichen Zelle selbst. Dies ist als Grenzeffekt zu deuten: Je wohlhabender die Nachbarschaft im Sinne angrenzender Zensuszellen ist, desto niedriger ist das ÖPNV-Angebotsniveau. Dieser Zusammenhang spielt sich aber auf relativ geringem Niveau ab: Die Erhöhung der Kaufkraft um eine Einheit, also 1.000 EUR pro Jahr, führt im Gesamteffekt zu einer Senkung des ÖPNV-Index um 0,25 bzw. 0,17. Wie dem ersten Histogramm in Abschnitt Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung zu entnehmen ist, skaliert dieser Index zwischen 0 und 16.

Die Untersuchung des ÖPNV-Index pro Zelle spricht also nicht für eine strukturelle Exklusion von Menschen mit geringer Kaufkraft: Der stochastische Zusammenhang zwischen Einkommen und ÖPNV-Angebot fällt negativ aus. Er indiziert einen Zusammenhang zwischen geringer Kaufkraft und hohem Angebotsniveau.

Wird hier allerdings wieder nach Einwohnerdichte gewichtet, so zeigt sich ein differenziertes Ergebnis, das der deskriptiven Datendarstellung in Kapitel Kriterium 2: ÖPNV-Index entspricht: Wie in den Zeilen 3 und 4 der Tabelle zu sehen, ist der stochastische Zusammenhang in Berlin und Hamburg positiv. Der direkte Effekt ist hier stärker als der indirekte und er beschreibt einen positiven Zusammenhang: Je höher die Kaufkraft, desto höher fällt das ÖPNV-Angebot pro Kopf aus. Auch hier gilt allerdings, dass der Effekt auf niedrigem Niveau ist. Eine Einkommenssteigerung um 1.000 Euro pro Jahr lässt eine Steigerung des Angebotsindex um 0,4 Einheiten in derselben Zensuszelle erwarten. Der Gesamteffekt aus direktem und indirektem Effekt beträgt nur 0,014 in Berlin bzw. 0,005 in Hamburg.

Die Ergebnisse der räumlichen Regressionsrechnung decken sich also mit den in Kapitel Kriterium 2: ÖPNV-Index vorgestellten Ergebnissen: Es besteht ein leicht negativer Zusammenhang zwischen Kaufkraft und ÖPNV-Angebot in Berlin und Hamburg. Gebiete mit niedriger Kaufkraft sind strukturell etwas besser versorgt als Gebiete mit hoher Kaufkraft. **Gemessen am Angebotsniveau pro Kopf allerdings zeigt sich ein leicht positiver Zusammenhang.** Eine hohe Kaufkraft lässt ein besseres ÖPNV-Angebot pro Person erwarten.

Die Regressionen wurden separat mit einem konventionellen linearen Modell (OLS) gerechnet, wobei die Methodik an Burkey (2018) angelehnt ist. Durch ein Likelihood-Ratio-Schätzverfahren wurde ermittelt, dass das SDEM in allen Fällen eine bessere Modellgüte aufweist als das OLS.

3.3.5 Ausgewählte Kennwerte für die Untersuchungsgebiete

Auf der Grundlage räumlich-statistischer Kriterien und persönlicher Begehungen waren 2018 sechs Untersuchungsgebiete identifiziert worden, in denen anschließend die Interviews mit einkommensarmen Menschen stattfanden (siehe Kapitel Feldzugang und Sample, S. 90ff.). Im Folgenden werden ausgewählte Kennwerte vorgestellt, die gezielt für die Untersuchungsgebiete aggregiert wurden. Wo die Grenze eines Untersuchungsgebiets eine Zensuszelle schneidet, wurde der Wert anhand der Größe der Schnittfläche interpoliert, also beispielsweise die Zahl der Einwohner:innen nach unten korrigiert. Die Ergebnisse sind in Tabelle 8 auf Seite 77 umfassend dargestellt. Die Spaltenangaben im Folgenden beziehen sich auf diese Tabelle.

Alle sechs Gebiete weisen eine höhere SGB-II-Quote und eine niedrigere Kaufkraft auf als der jeweilige städtische Durchschnitt. Da die ökonomische Deprivation ein Einschlusskriterium war, war diese Diagnose zu erwarten. Dennoch sind diese Mittelwerte ein wichtiger Bestandteil der räumlichen Analyse. Sie deuten darauf hin, in welchem sozioökonomischen Umfeld sich Personen in dem jeweiligen Untersuchungsgebiet bewegen.

Darüber hinaus gleichen sich die Untersuchungsgebiete darin, dass die räumliche Erschließung durch das ÖPNV-Netz hinreichend ausgeprägt ist (Spalte *e4*). Zwar liegt sie in Berlin-Hellersdorf (84%) und in Hamburg-Steilshoop (92%) unter dem jeweiligen Durchschnitt. Der Mindeststandard nach VDV von 80 Prozent ist allerdings erfüllt, weshalb die Erschließung nicht als problematisch angesehen wird. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der qualitativen Interviews: Mit Ausnahme einer Probandin wird die Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen von niemandem problematisiert (Person 9:9; siehe Abschnitt 4.2.4).

Auch der Mittelwert der Bus- und Tram-Abfahrten pro Zensuszelle ist zumindest in fünf von sechs Gebieten überdurchschnittlich (Spalte *avg_b4ln*). Der Osdorfer Born liegt hier lediglich mit einer Abweichung von 0,09 unter dem Mittelwert, was auf der logarithmierten Skala dem Unterschied zwischen 145 und 159 täglichen Abfahrten entspricht.

3 Räumliche Analyse

Untersuchungsgebiet	Kaufkraft EUR/Jahr	SGBI-Quote	Erschließung Anteil erschlossener Personen				Fläche	Wohndichte
ug_name	kk_eur	sgbi_q	öPNV bezogen auf SGBI e4	öPNV-U-Bahn bezogen auf SGBI e5	SPNV-U-Bahn bezogen auf SGBI e7	av	km2	ew_km2
Falkenhagener Feld	18.368	15 %	87 %	85%*	0 %	22.743	4,4	5.112
Neukölln	17.940	26 %	88 %	88 %	59 %	107.783	6,4	16.873
Hellersdorf Ost	16.993	23 %	84%*	85%*	11 %	31.091	3,0	10.224
Berlin	21.870	9 %	87 %	86 %	42 %	3.597.768	890,8	4.039
Osdorfer Born	20.955	30 %	99 %	100 %	0 %	10.742	1,1	10.134
Stiehlshoop	19.876	28 %	92%*	91%*	0 %	11.146	0,7	16.611
Wilhelmsburg	20.051	33 %	100 %	100 %	0 %	12.459	3,2	3.904
Hamburg (o. Neuwerk)	26.810	18 %	97 %	98 %	46 %	1.824.709	747,1	2.443

Untersuchungsgebiet	Tarif-Erreichbarkeit		Bedienung				ÖPNV-Index	
	Erreichbare Ziele, Index	Nahbereich	Summe der ÖPNV-Abfahrten, logarithmiert	Bus, Tram pro Person	SPNV, U-Bahn pro Hektar	Bus, Tram pro Hektar	Erschließung * Bedienung	Index pro Hektar
	kurzstrecke	11	12	avg_b1in	avg_b3in	avg_b4in	oeridx_cap	oeridx
Falkenhagener Feld	-0,43	0	0,38	0	5,28	6,26	0,37	5,96
Neukölln	1,00	0,1	0,14	2,44	6,38	6,38	0,17	9,34
Hellersdorf Ost	-0,08	0,09	0,27	2,18	5,53	5,53	0,28	6,04
Berlin	0,25	0,08	0,26	1,58	5,07	5,07	0,31	6,76
Osdorfer Born	0,31	0	0,17	0	4,98	4,98	0,17	4,98
Stiehlshoop	0,53	0	0,18	0	6,59	6,59	0,18	6,41
Wilhelmsburg	0,57	0	0,28	0	6,4	6,4	0,28	6,4
Hamburg (o. Neuwerk)	0,28	0,07	0,29	1,58	5,07	5,07	0,35	6,44

* die Erschließung der Bevölkerung in B-Hellersdorf und HH-Stiehlshoop liegt unter dem statistischen Durchschnitt. Allerdings nennt die Fachliteratur einen Mindeststandard von 80% (Schneider 2015), der i.d.R. erreicht wird. Daher wird die Erschließung dort nicht als Indiz für Ausgrenzung gewertet.

Farbig markierte Werte deuten auf Ausgrenzung hin. Verglichen wird mit dem Stadtgebiet Berlins/Hamburgs.

18.04.2024 10:00 Uhr, Stand: 18.04.2024

Tabelle 8: Kennwerte der Untersuchungsgebiete. Vergleichten wird jeweils der Mittelwert eines Untersuchungsgebiets mit dem Mittelwert des gesamten Stadtgebiets.

Untersuchungsgebiete in Berlin

Die Indikatoren für die Erschließung, also der Anteil der vom ÖPNV angebotenen Personen, zeichnen in Berlin ein klares Bild (Spalten *e4* und *e5*). Einige Werte in den Untersuchungsgebieten sind unterdurchschnittlich, allerdings auf hohem Niveau. Der VDV nennt als Qualitätsgrenze 80 Prozent der Bevölkerung (Schnieder 2015), die überall erreicht werden. Dies gilt ebenso für die Beziehenden von Leistungen nach dem SGB II. Allerdings sei grundsätzlich darauf hingewiesen, dass bei derart kleinräumiger Betrachtung der Messfehler vermutlich zunimmt, da die Statistikämter die SGB-II-Quote der Einzelzellen aus Datenschutzgründen verzerren (s. Abschnitt 3.3.1). In Bezug auf Schnellbahnen ist einzig Neukölln besser angeschlossen als der Berliner Durchschnitt. Hellersdorf weist eine Erschließung von elf Prozent auf, während im Falkenhagener Feld überhaupt keine Schnellbahnen verkehren.

Dementsprechend heterogen fällt die Bedienung aus: Im Falkenhagener Feld gibt es null SPNV- und U-Bahn-Abfahrten pro Einwohner:in (Spalte *avg_b1ln*). Für Neukölln beträgt der Wert 0,1, was auf der logarithmierten Skala etwa +40 Prozent gegenüber dem Durchschnitt von 0,08 bedeutet. Bei den Bus- und Tram-Abfahrten dagegen ist Neukölln mit 0,14 Zählern weit abgeschlagen, während das Falkenhagener Feld überdurchschnittliche Werte erreicht (*avg_b2ln*). Die Bedienungsindikatoren weisen also nicht darauf hin, dass die Untersuchungsgebiete pauschal ein schlechteres Angebot gemessen an den Abfahrten aufweisen. Der ÖPNV-Index allerdings, der das Schnellbahn-Angebot als zusätzliches Qualitätsmerkmal berücksichtigt (Abschnitt 3.2.2), weist darauf hin, dass das ÖPNV-Angebotsniveau in zwei von drei Gebieten unter dem Berliner Durchschnitt liegt (*oevxln_cap*).

Bezogen auf den Tarif sind im Falkenhagener Feld sowie in Hellersdorf unterdurchschnittlich viele Ziele mit der Kurzstrecke erreichbar (Spalte *t1*). Lediglich in Neukölln können überdurchschnittlich viele Ziele erreicht werden. Neukölln ist das Untersuchungsgebiet in Berlin, das am nächsten am Stadtkern liegt und mit Abstand am dichtesten bewohnt ist (*ew_km2*). Der Indikator *t2* ist in Berlin nicht anwendbar, da es hier keine Tarifstufe Nahbereich gibt.

Untersuchungsgebiete in Hamburg

In den Hamburger Untersuchungsgebieten bietet der Gesamt-ÖPNV im Vergleich mit Berlin eine bessere Erschließung (Spalten *e4* und *e5*; siehe auch Abschnitt Kriterium 1: Erschließung auf Stadt-Ebene). Einzig in Steilshoop sind anteilig weniger Personen an den ÖPNV angebunden als im Hamburger Durchschnitt, wobei die Erschließung mit über 90 Prozent auf hohem Ni-

veau liegt – sowohl für die Durchschnittsbevölkerung als auch für Personen in „Hartz IV“-Bezug.

Dieser Befund dreht sich, wenn nur SPNV und U-Bahn betrachtet werden. Keines der Hamburger Untersuchungsgebiete ist an den Schienenverkehr angeschlossen, was sich auch in den Bedienungsindikatoren niederschlägt. Da es sich um Gebiete mit einer überdurchschnittlichen Dichte des Bezugs von Sozialleistungen handelt, gilt dies ebenso für Personen, die Leistungen nach dem SGB II beziehen, die auch unterdurchschnittlich angeschlossen sind (e7).

Hinsichtlich der Bedienung auf der Straße bieten die Hamburger Untersuchungsgebiete ein gutes Abfahrtsangebot. Die drei Gebiete sind weder durch den SPNV noch durch die U-Bahn angeschlossen, weisen dafür eine überdurchschnittliche Zahl der absoluten Busabfahrten sowie der Abfahrten je Einwohner:in aus. Gemessen an der logarithmierten Abfahrtszahl allerdings, die dem tatsächlichen Nutzen etwas näherkommt (Abschnitt 3.2.2), sinkt der Wert aller Gebiete unter den Durchschnitt (Spalte *avg_b2ln*). Dies hängt maßgeblich damit zusammen, dass die statistischen Ausreißer beseitigt werden, die den Durchschnitt stark nach oben verzerren. Auch der ÖPNV-Index zeigt an, dass alle sechs Hamburger Gebiete über ein unterdurchschnittliches Nahverkehrsangebot verfügen.

Die Betrachtung des Tarifs zeigt, dass die per Kurzstrecke erreichbare Anzahl von Aktivitätszielen, die von Menschen, die „Hartz IV“ beziehen, von Interesse sind, in den Untersuchungsgebieten in Hamburg höher ist als im städtischen Durchschnitt (*t1*). Dies lässt sich generell als gute Passung des Bartarifs bzw. der Raumstruktur auf die Bedürfnisse der Zielgruppe lesen, wobei es sich auch hier um einen Aggregatwert handelt. Einzelne Ziele wie bspw. die Lebensmitteltafel sind noch immer für 21 Prozent der Personen, die Arbeitslosengeld II beziehen, nicht per Kurzstrecke oder Nahbereich zu erreichen (Abschnitt 3.3.3). Auch im Nahbereichstarif ist die Erreichbarkeit wichtiger Orte als ausreichend zu bezeichnen – in dem Sinne, dass sie in den Untersuchungsgebieten nicht deutlich schlechter ist als im Hamburger Durchschnitt (*t2*). Wilhelmsburg rangiert dicht unter dem Durchschnitt, während der Osdorfer Born und Steilshoop im Nahbereichs-Tarif eine deutlich bessere Erreichbarkeit als im städtischen Durchschnitt bieten.

3.3.6 Zwischenfazit räumliche Analyse

Das Ziel der räumlichen Analyse war es, den quantitativen Zusammenhang aus (öffentlichem) Verkehrsangebot und der Kaufkraftverteilung zu ergründen. Dafür wurden Indikatoren erhoben und ausgewertet, die das Angebot beschrei-

ben, und in verschiedener Form mit Armutsindikatoren wie der SGB-II-Quote und der Kaufkraft in Beziehung gesetzt.

Was die **Erschließungswirkung des ÖPNV** angeht, zeigen Berlin und Hamburg große Unterschiede. Diese ist in Hamburg in der Fläche deutlich stärker ausgeprägt. Es gibt einen geringeren Anteil der Bevölkerung, der weiter von der nächsten Haltestelle entfernt lebt als vom VDV-Standard vorgesehen. Ein gravierender Unterschied hinsichtlich der Arbeitslosenquote lässt sich aus der Erschließung allerdings nicht herleiten: Die Beziehenden von Leistungen nach dem SGB II sind in Berlin marginal schlechter angeschlossen. In Hamburg sind sie bezogen auf die Schienenverkehrsmittel marginal schlechter angeschlossen – bezogen auf den gesamten ÖPNV jedoch marginal besser. Die Hypothese einer mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion – im Sinne einer Ausgrenzung durch ein strukturell schlechteres ÖPNV-Angebot für Beziehende von Leistungen nach dem SGB II – wird durch diese Ergebnisse nicht gestützt.

Auch in Bezug auf den **ÖPNV-Index** lässt sich auf den ersten Blick kein gravierendes Defizit für Menschen unter der Armutsgrenze feststellen. In den urbanen Gebieten Berlins und Hamburgs verfügt das ärmste Quintil, wie alle anderen Kaufkraftgruppen, über einen überdurchschnittlich guten Zugang zum Nahverkehr. Selbst in den ländlichen Gebieten haben die Kaufkraftärmsten im Mittel den höchsten ÖPNV-Index aller Gruppen. Allerdings differenziert sich dieser Befund aus, wenn die Wohndichte einbezogen wird: In kaufkraftarmen Quartieren leben deutlich mehr Menschen pro Quadratkilometer, während das Angebot an ÖPNV-Abfahrten nicht entsprechend stark ausgeprägt ist. Im Ergebnis müssen sich mehr Fahrgäste die Abfahrten „teilen“, was von den befragten „Hartz IV“-Empfänger:innen als Enge im Fahrzeug dargestellt und bemängelt wurde. Auch der (mangelnde) Schnellbahnanschluss spiegelt sich im ÖPNV-Index wider; in fünf von sechs Untersuchungsgebieten ist der Index unterdurchschnittlich.

Die **Tarif-Erreichbarkeit** beleuchtet einen Umstand, der vor allem in Hamburg relevant ist, wo sich die Betroffenen stärker auf den Bartarif verlassen als in Berlin. Der Kurzstrecken-Tarif im HVV erlaubt es 83 Prozent der „Hartz IV“-Empfänger:innen, ihren täglichen Bedarf für 1,80 Euro pro Strecke abzuwickeln. Sie erlangen damit ein Mindestmaß an Bewegungsfreiheit, wobei die verbleibenden 17 Prozent mindestens den Nahbereich bezahlen müssen. Im Fall der Hamburger Tafel muss ein Fünftel der Betroffenen sogar den Tarif Hamburg AB für 3,30 Euro pro Strecke bzw. 6,50 EUR als 9-Uhr-Tageskarte lösen, um die nächste Lebensmittelausgabe zu erreichen.

Die Befunde der **räumlichen Regression** stützen den Zusammenhang, der im Abschnitt über den ÖPNV-Index beschrieben ist. Sie quantifizieren einen nega-

tiven Zusammenhang zwischen Kaufkraft und Verkehrsangebot: Je höher die Kaufkraft ausfällt, desto geringer ist das zu erwartende Verkehrsangebot. Der Zusammenhang zwischen der Kaufkraft und dem Pro-Kopf-Verkehrsangebot ist dagegen leicht positiv: Je höher die Kaufkraft, desto besser das Angebot pro Person.

Alle betrachteten **sechs Untersuchungsgebiete** weisen Ausprägungen in den sozioökonomischen Indikatoren auf, die auf Ausgrenzung hindeuten. Dieser Befund war insofern erwartbar, als die Gebiete maßgeblich nach dem Kriterium der Einkommensarmut ausgewählt wurden. Über die Gebiete hinweg finden überdurchschnittlich viele Bus- und Tramabfahrten pro Zensuszelle statt. Gemessen am städtischen Durchschnitt ist nicht von einer Unterversorgung zu sprechen, wobei die Wohndichte einen deutlichen Zusammenhang mit den Abfahrten pro Kopf aufweist. Diese schlägt sich in einem geringeren Angebot pro Person nieder, dass auch von den befragten Personen, die „Hartz IV“ beziehen, bemängelt wird.

Zusammenfassung:

In Gänze zeichnet die quantitative Untersuchung also **ein differenziertes Bild des Zusammenhangs von Armut und großstädtischer Erreichbarkeit**. Einkommensarme sind aus räumlicher Perspektive nicht strukturell schlechter versorgt als der Rest der Bevölkerung. Sie verfügen im Mittel über ein gutes, an vielen Orten überdurchschnittliches ÖPNV-Angebot und können die meisten Aktivitäten des täglichen Bedarfs im Rahmen des Kurzstreckentarifs wahrnehmen. Eine Herausforderung ist allerdings das niedrige Pro-Kopf-Angebot, das ihnen zur Verfügung steht, wenn die Wohndichte in die Betrachtung einbezogen wird. Begrenzt ist die quantitative Analyse insofern, als sie lediglich eine Aussagekraft auf Ebene aggregierter Kennwerte besitzt. Eine hohe Tarif-Erreichbarkeit oder ein guter ÖPNV-Index etwa erlauben Rückschlüsse auf die *potenzielle* Ortsveränderung. An welchen Hürden die *realisierte* Mobilität im Einzelfall scheitert, bleibt in der Makroperspektive jedoch verborgen. Hier entfaltet der zweite Forschungsstrang des Projekts MobileInclusion seine Produktivität, der die Perspektive der Betroffenen erfasst. Ihren Erzählungen über die Alltagsmobilität in Einkommensarmut widmet sich das folgende Kapitel.

4 Erfassung von individuellem Mobilitätsverhalten

Inhalt: Das Kapitel stellt das methodische Vorgehen zur Beschreibung des Mobilitätsalltags einkommensarmer Personen vor. Grundlage ist die Teilnahme von 40 „Hartz IV“-Empfänger:innen in Berlin und Hamburg, die jeweils ein siebentägiges Wegetagebuch ausfüllten und befragt wurden.

Die Auswertung identifiziert sechs Schlüsselfaktoren, die den Mobilitätsalltag der Betroffenen bestimmen. Finanzielle und persönliche Barrieren und die subjektive Wahrnehmung von Möglichkeitsräumen sind für die beobachtbaren Einschränkungen in der Mobilität entscheidend. Die Erreichbarkeit von Verkehrsmitteln und von Alltagszielen ist ebenfalls ein wichtiger Faktor für die beobachtbare Mobilität. Als weiterer Faktor stellt sich die subjektive Wahrnehmung des ÖPNV-Tariffsystems in Hamburg heraus. Darüber hinaus sind Barrieren für die Fahrradnutzung ein Schlüsselfaktor. Die Ergebnisdarstellung erläutert die Faktoren in ihrer empirischen Verankerung.

Relevanz: Um den Mobilitätsalltag zu verstehen, bedarf es einer Vorstellung vom individuellen Verhalten. Erst mit der Kenntnis der Barrieren, mit denen Einkommensarme konfrontiert sind, können Strategien und Maßnahmen zur Reduzierung mobilitätsbezogener Exklusion entwickelt werden. Somit liefert das folgende Kapitel nicht nur einen strukturierten Überblick über den Mobilitätsalltag der Befragten, sondern schafft darüber hinaus die Grundlage für die Strategieentwicklung in Kapitel 7.

Zielgruppe: Das Kapitel richtet sich an Wissenschaftler:innen, politische Entscheidungsträger:innen und Multiplikator:innen der sozialen Infrastruktur. Die Beschreibung des Vorgehens richtet sich vor allem an ein wissenschaftliches Publikum und macht das Zustandekommen der Ergebnisse nachvollziehbar. Die Ergebnisdarstellung der Schlüsselfaktoren gibt Politiker:innen und in der Sozialberatung Tätigen einen wichtigen Überblick über die zu bearbeitenden Probleme, mit denen Einkommensarme in ihrem Mobilitätsalltag konfrontiert sind.

Wegetagebuch

Um das individuelle Verkehrs- und Mobilitätsverhalten zu erfassen, wurde ein Wegetagebuch eingesetzt. Zwei Zielsetzungen waren mit dem Einsatz dieses Erhebungsinstruments verbunden. Zum einen sollten mit den ausgefüllten Wegetagebüchern die tatsächlichen Ortsveränderungen der interviewten Personen nachvollzogen werden. Somit wurde die Erstellung qualitativer individueller Bewegungsprofile möglich, die sich kartographisch darstellen ließen. Diese individuellen räumlichen Analysen bildeten die Basis, um eine qualitative Typologisierung vorzunehmen. Zum anderen bildeten die Wegetagebücher den Ausgangspunkt für das qualitative leitfadengestützte Interview. Das geplante qualitative Interview sollte nicht mit einer erzählgenerierenden Frage nach dem gestrigen Tagesablauf oder einer allgemeinen Frage zum Mobilitätsalltag beginnen, sondern sich konkret in einem alltäglichen Gespräch auf die von den interviewten Personen gemachten Eintragungen im Wegetagebuch beziehen.

Mit dem Zugang über das Wegetagebuch wurde das Ziel verfolgt, dass sich nicht nur der Mobilitätsalltag präziser nachvollziehen ließ, sondern auch das Gespräch zum Thema leichter fällt. Der direkte Bezug ermöglichte es den interviewten Personen, sich auf konkrete Punkte ihres Alltags zu beziehen und darüber zu sprechen. Anders als in den großen verhaltensbezogenen Verkehrserhebungen Mobilität in Deutschland (MiD), Mobilitätspanel (MoP) und Mobilität in Städten (SrV) haben die Wegetagebücher qualitativen Charakter. Wichtig in der Erhebung des Forschungsprojekts MobileInclusion war es, einen qualitativen Eindruck vom Mobilitätsalltag einkommensarmer Menschen zu bekommen und nicht die zurückgelegte Kilometerzahl der Wege etc. exakt zu erheben. Auch eine Smartphone unterstützte Erhebung, die sich zunehmend in der Mobilitätsforschung etabliert (Schelewsky et al. 2014), wurde von vornherein ausgeschlossen. Dies hätte Personen ausgeschlossen, die kein Smartphone zur Verfügung haben. Außerdem wäre eine solche Erhebungsform womöglich als Überwachung verstanden worden. Wie sich in der Feldphase bestätigte, ist das Vertrauensverhältnis zwischen Forscher:in und interviewter Person entscheidend, um Informationen zu erhalten, die plausibel sind und den Mobilitätsalltag annähernd wiedergeben. Da sich einige Personen, die staatliche Hilfsleistungen beziehen, ohnehin schon durch Institutionen wie das Jobcenter kontrolliert bzw. überwacht fühlen, stehen sie Fragen zum Alltag erfahrungsgemäß misstrauisch gegenüber.

Die Gestaltung des Wegetagebuchs wurde so einfach wie möglich gehalten. Das 36-seitige Heftchen startete auf dem Titelblatt mit der Angabe, in welchem Zeitraum das Wegetagebuch ausgefüllt worden ist. Auf der zweiten Seite erhielten die Teilnehmer:innen Hilfestellungen zum Ausfüllen des Wegetage-

buchs anhand von exemplarischen Eintragungen. Bei der Übergabe wurde das Vorgehen vom erhebenden Forscher sowie einem:r begleitenden Sozialarbeiter:in oder anderen Bezugsperson der interviewten Person genau erklärt. Bei der Instruktion wurde den Teilnehmer:innen die Empfehlung gegeben, das Wegetagebuch am Ende jedes Tages oder auch unterwegs auszufüllen.

Für sieben Tage stand den Teilnehmer:innen jeweils ein Blatt für die Erfassung ihrer Wege und ein Blatt mit Fragen zum Tagesabschluss zur Verfügung. Das Wegetagebuch erhebt Hin- und Rückwege als zwei Wege. Ein Weg ist die Strecke zwischen Startpunkt und Ziel, wobei es beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln (z. B. vom Bus in die U-Bahn oder vom Auto in die S-Bahn) bei einem Weg bleibt. Das Ausfüllen der Erfassung wurde in einem Beispiel auf der Seite ‚Informationen zum Ausfüllen‘ exemplarisch dargestellt.

Wann sind Sie losgegangen oder losgefahren?	Was haben Sie gemacht? (z. B. Freunde besucht, Einkaufen, Sport, Freizeitaktivitäten...)	Wohin sind Sie gegangen oder gefahren? (Bitte möglichst genaue Adresse notieren)	Wie sind Sie dorthin gekommen? (z. B. zu Fuß, mit dem Bus, mit dem Fahrrad)	Sind Sie mit jemandem zusammen unterwegs gewesen?	Um welche Uhrzeit sind Sie dort angekommen?
09:00 Uhr	Weg zum Einkaufen	Lidl, Donaustadt 96	Zu Fuß zum Bus, Bus, zu Fuß zum Laden	ja, mit meiner Schwester	09:30 Uhr
10:10 Uhr	Weg zum Einkaufen nach Hause	nach Hause	Zu Fuß zum Bus, Bus, zu Fuß nach Hause	ja, mit meiner Schwester	10:40 Uhr

Abbildung 22: Wegetagebuch

Das eingesetzte Wegetagebuch hatte den Anspruch, alle Wege zu erfassen, die die Teilnehmer:innen am jeweiligen Tag zu Fuß oder mit Verkehrsmitteln zurücklegten. Den Forschenden war dabei wichtig, dass insbesondere auch Fußwege und kurze Wege eingetragen werden sollten, da diese oft vergessen oder nicht als Mobilität wahrgenommen werden. Ein entsprechender Hinweis vorab sollte die Teilnehmenden dafür sensibilisieren. Gab es dennoch Tage, an denen keine Wege aufgeschrieben wurden, so wurde in den Interviews nochmals genau nachgefragt. Punktuell stellte sich dabei heraus, dass einige Personen doch das Haus zu Fuß verlassen hatten, etwa um den Müll runterzubringen oder für einen kurzen Spaziergang.

Alternativ zum Ausfüllen des Wegetagebuchs hatten die Teilnehmer:innen die Möglichkeit, Fotos von ihren Wegen aufzunehmen und dann anhand der Bilder über ihre Wege zu sprechen. Hierfür hätten Leihkameras zur Verfügung gestanden. In Anlehnung an die Photovoice-Methodik, die sich in der partizipativen Forschung etabliert hat (Unger 2014), sollten die Bilder Folgendes abbilden:

- Orte, die ihnen wichtig sind
- Herausforderungen, die sich ihnen stellen, wenn sie unterwegs sind
- Orte, die sie im Leben unterstützen
- Dinge, die sie ändern würden

Für jedes Thema hätten zwei, drei Fotos gemacht werden können, um darüber ins Gespräch zu kommen. Fast alle Teilnehmer:innen lehnten diese Möglichkeit ab. Nur eine befragte Person machte zusätzlich zur ihrem ausgefüllten Wegetagebuch mit ihrem Smartphone Fotos von ihren Wegen. Die Proband:innen begründeten die Entscheidung gegen die fotografische Methode damit, dass sie sehr gut mit dem Ausfüllen der Wegetagebücher zurechtkämen und diese Art der Erhebung ihnen leichter fiel.

Die Fragen zum Tagesabschluss sollten Schwierigkeiten bei der Realisierung von Wegen greifbar machen. Es wurde erfragt, ob die betreffende Person irgendwelche Wege oder Besorgungen nicht realisieren konnte. Wurden nicht realisierte Wege genannt, wurden diese grundsätzlich im qualitativen Interview thematisiert.

4.1 Methodik

Das Ziel der verwendeten qualitativen Forschungsmethodik ist es, Ursachen und Hintergründe der mobilitätsbezogenen Exklusionsproblematik aufzudecken. Im Mittelpunkt der Untersuchung stand die Bedeutung von Mobilität für die Auslösung, Beschleunigung oder Vertiefung von Exklusionsprozessen in konkreten Lebensläufen. Dabei wurde vor allem die Analyse von Erzählungen von Betroffenen gewählt, um diese Prozesse der mobilitätsbezogenen Exklusion nachvollziehen zu können.

4.1.1 Konstruktion der Erhebungsinstrumente

Leitfaden für das qualitative Interview

Für das qualitative Interview wurde ein Leitfaden entwickelt, der die Grundlage für die Erhebung bildete. Die Entwicklung des Leitfadens orientierte sich an den methodischen Vorschlägen von Cornelia Helfferich (2009, S. 186). Der Leitfaden hatte die Form einer Mindmap und konnte somit während des Interviews jederzeit eingesehen und genutzt werden. In den qualitativen Interviews sollten fünf Themenblöcke angesprochen werden.

1. Aktivitäten und Mobilität: Dieser Themenkomplex zielte darauf ab, die tatsächlichen Ortsveränderungen nachzuvollziehen. Den Ausgangspunkt bildeten dabei die Aufzeichnungen aus den Wegetagebüchern. Beispielhaft sollte

ein Tag beschrieben werden. Mit der Aufforderung „Beschreiben Sie doch mal genau, was sie an diesem Tag erlebt haben“ sollte das Interview starten und die befragte Person exemplarisch einen Tag aus ihren Aufzeichnungen beschreiben. Hierbei wählte der Interviewer einen Tag aus dem Tagebuch aus. Ziel war es, die interviewte Person frei über ihren Alltag erzählen zu lassen. Nach diesem Gesprächseinstieg schlossen sich Detaillierungs- und Steuerungsfragen an, die sich auf Besonderheiten bzw. auf die Alltäglichkeit der gemachten Wege bezogen.

Im weiteren Verlauf des Interviews fragten wir nach wahrgenommenen Schwierigkeiten der interviewten Person in Bezug auf die eigene Mobilität. Hierzu zählten in erster Linie Erlebnisse mit bestimmten Verkehrsmitteln. Mit der Thematisierung sollten mögliche Barrieren erschlossen werden, die sich nicht unbedingt aus der Armutssituation ableiten lassen, sondern die beispielsweise durch persönliche Ängste entstehen. Zumeist konzentrierte sich dieser Gesprächsabschnitt auf Erfahrungen mit der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs. Wenn im Wegetagebuch vermerkt worden war, dass Wege nicht gemacht werden konnten, forderten wir die interviewte Person auf, den Kontext genauer zu beschreiben, die Gründe für nicht angetretene oder nicht erfolgreich zurückgelegte Wege zu beschreiben und welche Gefühle und Gedanken damit einhergingen. Waren im Wegetagebuch keine nicht gemachten Wege verzeichnet, so wurde dennoch in jedem Interview danach gefragt. Durch genaues Nachfragen anhand der Aufzeichnung wurden die befragten Personen zur Reflexion der (nicht) zurückgelegten Wege angehalten. So konnten die aufgezeichneten Informationen punktuell validiert werden. Außergewöhnliche Reisen außerhalb der Stadt wurden zusätzlich erfragt. Dabei wurden auch die Organisation und Planung solcher Fahrten thematisiert. Außerdem zählten zu diesem Themenkomplex Fragen danach, ob und wie Mobilitätsportale bzw. Hilfsmittel (Smartphones) für die Planung von Fahrten genutzt wurden.

2. Mobilitätsbiografie: Im Verlauf des vorangegangenen Themenkomplexes ergab es sich zumeist, dass auch mobilitätsbiografische Fragen gestellt werden konnten. Ziel war es hier, vergangene Erfahrungen zu erheben, die auf den gegenwärtigen Mobilitätsalltag Einfluss haben. So konnten in diesem Zusammenhang positive oder negative Reiseerlebnisse oder der Erwerb von Mobilitätsfähigkeiten erfragt werden. Aber auch Umbruchsituationen wie ein Wohnortwechsel, ein beruflicher Wechsel und grundlegende familiäre Veränderungen sollten in Bezug auf eine mögliche Veränderung der Mobilität von den interviewten Personen beschrieben werden.

3. Wohnort: Im Themenkomplex „Wohnort“ wurde vor allem die Erreichbarkeit der Gesundheitsversorgung, der ÖPNV-Haltestellen und von kulturellen

und sozialen Einrichtungen im Wohnumfeld erfragt. Dieser Fragenkatalog orientierte sich an den aus der Literatur erkannten wichtigen Zielkategorien (vgl. Kapitel 3.2.3). Dieser Teil des Interviews war weniger erzählgenerierend, stellte aber eine wichtige Kontextualisierung der in diesem Forschungsprojekt vorgenommenen räumlichen Analyse dar. So konnten subjektive Wahrnehmungen, zum Beispiel zur Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen, mit den Ergebnissen der GIS-basierten Auswertung verglichen werden. Erzählgenerierende Fragen, die ursprünglich für die (oben beschriebene) Photovoice-Methode vorgesehen waren, wurden ebenfalls in diesem Themenkomplex gestellt. So wurde nach Orten gefragt, die für den Alltag der Befragten wichtig und im Leben unterstützend sind.

4. Kosten der Mobilität: Da sich in zurückliegenden Forschungsarbeiten die finanzielle Barriere als bestimmendes Moment im Mobilitätsalltag einkommensarmer Personen erwiesen hat, wurden mögliche Strategien angesprochen, die darauf abzielen, Mobilität trotz geringer finanzieller Ressourcen zu bewältigen (z. B. Einsparung in verschiedenen Lebensbereichen oder das Einsparen von Mobilitätskosten, auch durch illegale Strategien). Aufgrund der Vorarbeiten zum Mobilitätsalltag von Einkommensarmen (Daubitz 2013) konnte an dieser Stelle auf mögliche Detaillierungsfragen zu angewandten Praktiken der Bewältigung des Mobilitätsalltags unter der Bedingung eines engen finanziellen Spielraums zurückgegriffen werden. Da in Berlin 2017 der Preis des Sozialtickets heruntergesetzt worden war, wurde in den Interviews in Berlin die subjektive Wahrnehmung der Preissenkung erfragt und ob diese den Mobilitätsalltag verändert habe.

5. Möglichkeitsraum: Dieser Themenkomplex bildete zumeist den Abschluss eines Interviews. Hier wurde thematisiert, welchen Stellenwert die Mobilität für die Befragten hat und welche Wunschziele sie formulieren können. Bei der Frage nach den Wunschzielen wurden die Personen aufgefordert, die gegenwärtigen finanziellen Restriktionen auszublenden und völlig frei mögliche Wunschziele zu formulieren. Die späteren Auswertungen zu diesem Fragenkomplex zielten darauf ab, den tatsächlichen Aktionsraum mit dem formulierten Wunschraum zu vergleichen.

Der Leitfaden bildete ein orientierendes Grundgerüst für die Gespräche. Alle Themenkomplexe wurden angesprochen und die vorbereiteten Leit- bzw. Detaillierungsfragen gestellt, sofern sie nicht bereits im Vorhinein von den befragten Personen ausführlich beantwortet worden waren. Der entwickelte Leitfaden wurde nicht als statisches Gerüst gesehen, sodass im Verlaufe der Interviews auf individuelle Erzählungen durch Nachfragen eingegangen werden konnte. Handlungsleitend für das Nachfragen zu bestimmten Erzählsequenzen

war es, den Mobilitätsalltag genau zu verstehen und sich einzelne Praktiken, Aktivitäten und Gedanken im Detail schildern zu lassen. Somit ergaben sich aus dem Gesprächsverlauf nicht vorhersehbare bzw. geplante Detaillierungsfragen.

Kurzfragebogen

Nach der Erhebung des Verkehrsverhaltens durch ein Wegetagebuch und das qualitative Interview wurden mit einem Kurzfragebogen soziodemografische Daten, Wohndauer, Fragen zur Verfügbarkeit von technischen Geräten (Computer, Smartphone etc.), von Verkehrsmitteln im Haushalt und die Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung erfragt. Somit wurde ein Erhebungsinstrument eingesetzt, wie es bei der Durchführung von problemzentrierten Interviews üblich ist (Witzel 2000). Die erhobenen Daten dienten der abschließenden Kontextualisierung der Fälle und bieten einen Überblick über das Sample der erreichten Personen. Der Fragebogen wurde bewusst zum Ende des qualitativen Interviews eingesetzt, um Irritationen der Befragungssituation zu vermeiden.

Während der Phase des qualitativen Interviews wurden die Teilnehmer:innen dazu angeregt, viel zu erzählen. Dies war für einige interviewte Personen ungewohnt. Der Einsatz eines standardisierten Fragebogens, der fast ausschließlich geschlossene Fragen stellt, hätte zu Beginn ein falsches Signal gesetzt und eher die Bereitschaft der interviewten Personen erhöht, auch erzählgenerierende Fragen kurz und knapp zu beantworten. Zumeist lagen durch den Feldzugang zu Beginn des Interviews soziodemografische Daten vor, die durch Vorgespräche gewonnen worden waren. Diese Informationen wurden durch den Einsatz des Kurzfragebogens validiert. Als problematisch erwies sich die Frage nach dem Zeitpunkt des Eintritts in die Arbeitslosigkeit. Da viele befragte Personen über einen längeren Zeitraum arbeitslos waren, konnten einige Personen hierzu keine Angaben machen bzw. sich nicht erinnern, seit wann sie arbeitslos sind. Somit war die Frage nach dem Zeitraum der Arbeitslosigkeit nur bedingt auswertbar und für die entsprechenden Personen nur qualitativ einzuordnen.

4 Erfassung von individuellem Mobilitätsverhalten

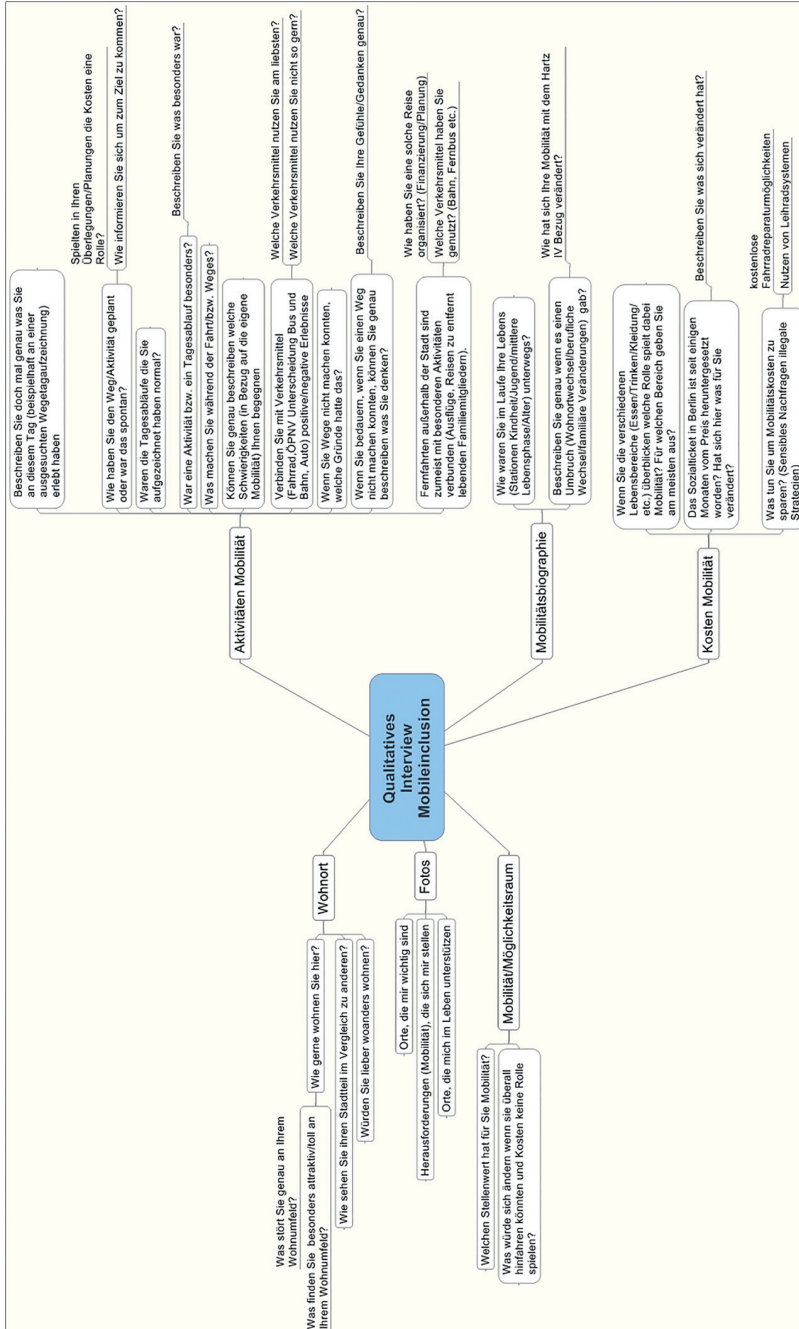


Abbildung 23: Mindmap, Interviewleitfaden

4.1.2 Feldzugang und Sample

Das Sample der zu befragenden Personen sollte heterogen gestaltet sein, um möglichst breit und vielfältig Aussagen über die Formen mobilitätsbezogener Exklusion machen zu können. So wurden vorab drei Kriterien bestimmt, um sich bei der Gewinnung von Interviewpartner:innen gezielt auf sechs ausgesuchte Stadträume in Berlin und Hamburg zu konzentrieren. Erstens sollte in den untersuchten Quartieren eine hohe SGB-II-Quote vorliegen (mindestens zwei Standardabweichungen über dem Durchschnitt). Zweitens sollten nicht nur Großwohnsiedlungen wie Berlin-Hellersdorf oder Hamburg-Osdorfer Born untersucht werden, sondern auch Altbauquartiere, die um die Jahrhundertwende entstanden sind. Das Ziel war es, von jedem der räumlichen Typen mindestens ein Quartier zu untersuchen. In Berlin kam hinzu, dass die in der DDR entstandenen Großwohnsiedlungen möglicherweise andere Biografien und andere Formen der Ausgrenzung hervorgebracht haben als in ähnlich strukturierten Großwohnsiedlungen von West-Berlin.

Als drittes Auswahlkriterium wurden die Gebiete anhand der Erreichbarkeit der Stadtzentren mit Verkehrsmitteln des Nahverkehrs bestimmt. Dies geschah auf Ebene der Planungsräume (Berlin) bzw. statistischen Gebiete (Hamburg). Dafür wurde für jedes Gebiet ein Startpunkt berechnet, der nach dem Wohnort der Einwohner:innen gemäß den Zensusdaten von 2011 gewichtet war. Von diesem Startpunkt wurde eine Routenabfrage bei der Online-Fahrplanauskunft des VBB bzw. des HVV durchgeführt. Als Ziele dienten in Berlin der Bahnhof Zoologischer Garten und der Alexanderplatz (beides etablierte Ziele für die Nahverkehrsplanung). In Hamburg fragten wir die schnellste Route zum Hauptbahnhof ab. Als Abfahrtszeitpunkt wurde ein Montagvormittag außerhalb der Schulferien gewählt.

Das Ergebnis sind drei Untersuchungsgebiete in Berlin. Alle weisen eine erhöhte „Hartz IV“-Quote auf, jedoch unterscheiden sie sich in ihrer Baustruktur. Das Quartier Nördliches Neukölln ist um die Jahrhundertwende entstanden und lag während der deutschen Teilung am Rand Westberlins in der Nähe der Mauer. Die Großwohnsiedlung Hellersdorf Ost wurde in den 1980er Jahren errichtet und ist ein Beispiel für randständige DDR-Plattenbausiedlungen. Darüber hinaus wurden die Hinweise eines Expert:inneninterviews mit der Kollegin Christa Böhme vom Deutschen Institut für Urbanistik berücksichtigt, die uns auf die Großwohnsiedlung Falkenhagener Feld als mögliches Untersuchungsgebiet aufmerksam machte. Dieses Gebiet erreicht zwar nicht die „Hartz IV“-Quote von 34 Prozent, um das erste Kriterium (zwei Standardabweichungen über dem Durchschnitt) zu erfüllen. Aufgrund der Kombination einer überdurchschnittlichen „Hartz IV“-Quote und einer schlechten ÖPNV-

Untersuchungsgebiete in Berlin

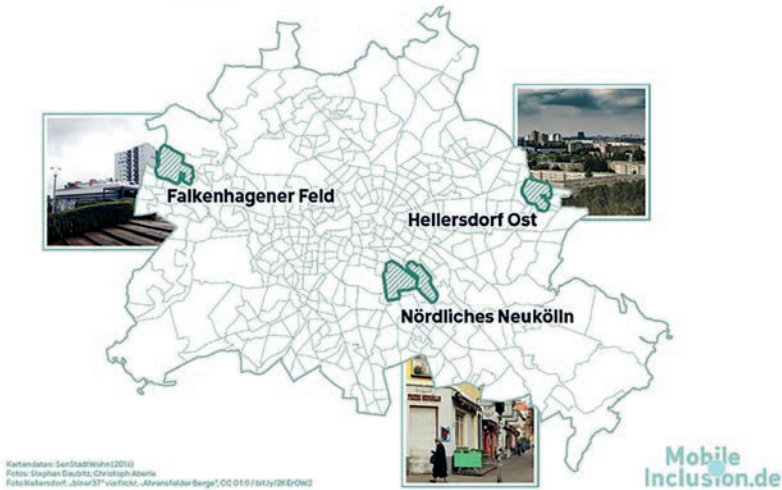


Abbildung 24: Untersuchungsgebiete Berlin

Erreichbarkeit haben wir uns dennoch dafür entschieden, das Gebiet aufzunehmen. Eine Exkursion im April 2019 bestätigte diese Entscheidung: Das Falkenhagener Feld liegt abseits am Stadtrand, die Fahrtzeit zum Zentrum am Bahnhof Zoo beträgt 47 Minuten. Schon mehrfach war eine Anbindung an den Schienenverkehr im Gespräch (zum Beispiel über eine Verlängerung der U7), wurde dann aber wieder verworfen. Seit 2005 gibt es ein städtisches Fördergebiet, das viele sichtbare Veränderungen im Falkenhagener Feld ermöglicht hat. In Hamburg weisen drei Quartiere besonders hohe „Hartz IV“-Quoten auf. Baulich handelt es sich bei den Gebieten Steilshoop und Osdorfer Born um Großwohnsiedlungen, die in den 1960er und 1970er Jahren als Plattenbauten entstanden sind. Wilhelmsburg ist zum großen Teil durch eine Mischung aus Gründerzeithäusern und Rotklinker-Zeilenbauten aus der Nachkriegszeit geprägt, wobei östlich des S-Bahnhofs ebenfalls eine Großwohnsiedlung steht.

Insgesamt führten wir vierzig Interviews in Berlin und Hamburg durch. Das bedeutete, dass in jedem der sechs ausgesuchten Gebiete mindestens fünf bis sechs Personen zu befragen waren, um einen explorativen Einblick in die möglichen Formen mobilitätsbezogener Exklusion zu erhalten und räumliche Muster im Vergleich der Aktionsräume (also der zurückgelegten Wege) der befragten Personen zu ermitteln.

Untersuchungsgebiete in Hamburg



Abbildung 25: Untersuchungsgebiete Hamburg

Bei der Auswahl der Personen strebten wir ein heterogenes Sample an. Um der Diversität der einkommensarmen Gruppen gerecht zu werden, sollten Menschen unterschiedlichen Alters, alleinerziehende sowie alleinlebende Personen als auch Menschen mit Migrationsgeschichte unter den Befragten sein. Die Auswahlstrategie ging von der Überlegung aus, dass es unterschiedliche Typen der Bewältigung von mobilitätsbezogener Exklusion gibt, die z. B. abhängig vom Haushaltstyp, dem zur Verfügung stehenden sozialen Netzwerk oder auch dem Bildungsstand sind (Daubitz 2011).

Die Erfahrungen vorangegangener eigener Untersuchungen konnten in die Feldzugangsstrategie einfließen, sodass bewährte Wege des Zugangs gewählt wurden. In einer ersten Phase des Feldzugangs haben wir uns mit dem Quartier vertraut gemacht. So wurden in allen untersuchten Quartieren Begehungen durchgeführt, um einerseits einen Überblick über die Versorgungsstruktur zu bekommen und andererseits mögliche Orte der Kontaktaufnahme zu identifizieren. Bereits in dieser Phase wurden Kontakte zu sozialen Trägern, Nachbarschaftsheimen, Kirchengemeinden und Cafés geknüpft, in denen sich potenzielle Interviewpartner:innen treffen. Standardmäßig wurden Gespräche mit den Quartiersmanagements geführt, um einen Überblick über die soziale Infrastruktur des jeweiligen Gebiets zu bekommen. Die Untersuchung wurde von den Quartiersmanagements unterstützt und auf ihren Kanälen (z. B. Web-

sites, Gremiensitzungen, Lokalzeitungen) beworben. Bei der Kontaktaufnahme zu den Personen, die den Feldzugang möglicherweise unterstützen konnten, wurde ein Flyer verteilt, der das Anliegen des Forschungsprojekts kurz darstellte und zum Mitmachen aufrief. Dieser richtete sich an die Fachöffentlichkeit. In einer zweiten Phase warben wir für die Teilnahme an der Befra-



Abbildung 26: Aufrufkarte Steilshoop

gung. Auf einer Aufrufkarte wurden das Ziel, der Ablauf und die Dauer der Studie beschrieben. Als Incentive für die Teilnahme sollte jede Person einen Einkaufsgutschein über 20 Euro für eine im näheren Wohnumfeld gelegene Shopping Mall erhalten. Die Aufrufkarten gaben wir Personen, die bei sozialen Trägern, Nachbarschaftsheimen, Kirchengemeinden oder Cafés arbeiteten, mit der Bitte diese gezielt an mögliche Interviewpartner:innen auszuhändigen und für eine Teilnahme zu werben. Den Erstkontakt mit dem Forschungsteam von MobileInclusion sollten interessierte Personen dann eigenständig herstellen. Die Karten wurden außerdem großflächig direkt in den Quartieren verteilt (z. B. im Eingangsbereich von Volkshochschulen, in Lernläden, Jobvermittlungen, Sozialberatungen, Nachbarschaftsheimen, Kieztreffpunkten). Das Auslegen der Aufrufkarten stellte eine passive Strategie des Feldzugangs dar, die letztlich nur zu einem einzigen erfolgreichen Kontakt führte.

Der Zugang über Sozialarbeiter:innen oder Personen, die einkommensarme Menschen betreuen, war wesentlich erfolgreicher. Hier war die Unterstützung sehr groß. Immer wieder besuchten wir Forschenden verschiedene Einrichtungen der sozialen Infrastruktur in den Quartieren und informierten über den Stand des Projekts. Parallel entwickelte das MobileInclusion-Forschungsteam einen Mobilitätsratgeber für einkommensarme Menschen für die Städte Berlin und Hamburg, der an Unterstützer:innen in der sozialen Infrastruktur übergeben wurde.¹

¹ Der Ratgeber kann hier heruntergeladen werden: <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/material/>

So wurde der überwiegende Anteil der interviewten Personen über die Ansprache von Personen aus der sozialen Infrastruktur erreicht. In zwei Fällen gelang es durch Vermittlung der interviewten Personen, weitere Personen aus deren Netzwerk zu befragen.

Folgende Träger seien an dieser Stelle genannt, die den Feldzugang unterstützt haben:

1. KIDS & CO ist ein gemeinnütziger Verein zur Förderung von Kindern und Jugendlichen mit Sitz in Berlin Marzahn-Hellersdorf.
2. MITTENDRIN leben e.V. ist ein anerkannter gemeinnütziger Verein, der sich für die psychosoziale Betreuung von Menschen mit verschiedenen Problemlagen in Hellersdorf verantwortlich fühlt.
3. Das Nachbarschaftsheim Neukölln e.V. ist ein Träger, der sich im Berliner Stadtteil Neukölln an 13 Standorten für die Bedarfe der Neuköllner:innen einsetzt.
4. Das Nachbarschaftshaus Vielfalt ist ein offenes Haus für die Bewohner:innen des Sozialraums Schillerkiez/Nordwest-Neukölln.
5. Stadtteilmütter in Berlin-Neukölln qualifiziert arbeitslose Mütter nicht deutscher Herkunft in einem 6-monatigen Kurs zu relevanten Themen der Erziehung, Bildung und Gesundheit.
6. FID Freundeskreis Integrative Dienste gGmbH in Berlin-Spandau angesiedelt. Der Träger bietet Arbeitsgelegenheiten im Rahmen des Zuverdienstes oder eines Arbeitsprojekts an.
7. Die einfal GmbH in Hamburg-Wilhelmsburg qualifiziert Arbeit suchende Menschen für eine neue Tätigkeit und hilft beim Einstieg in den Arbeitsmarkt.
8. Das Deichhaus der Arbeitsloseninitiative Wilhelmsburg e.V. organisiert neben verschiedenen Projekten zur Beschäftigung und Qualifizierung von Arbeitslosen die Wilhelmsburger Tafel mit Ausgabe von Lebensmitteln im Deichhaus.
9. KOM Wilhelmsburg bietet Sprachkurse an, in denen die Teilnehmer:innen Deutsch für alle wesentlichen Bereiche des täglichen Lebens und der Arbeitswelt lernen.
10. Alraune gGmbH setzt sich als Bildungs-, Ausbildungs- und Beschäftigungsträger für Projekte zur Verknüpfung von Quartiersentwicklung und Bildungs-, Ausbildungs- sowie Arbeitsmarktpolitik ein.
11. Die Sozialberatung der Ev.-Luth. Maria-Magdalena-Kirchengemeinde im Osdorfer Born ist eine erste Anlaufstelle für Menschen, die sich in einer persönlichen, finanziellen oder sozialen Notlage befinden.

Als weitere Strategie des Feldzugangs wurde der aktive Zugang über Lebensmitteltafeln, Treffpunkte bzw. Cafés gewählt. Hier haben wir mögliche Proband:innen direkt angesprochen. Wir betonten dabei, dass die Angaben und Interviews anonymisiert werden. Insgesamt ist der Vertrauensaufbau während des Feldzugangs sehr wesentlich, da interviewte Personen oftmals zunächst zögerlich sind, Informationen zu ihrem Alltag zu teilen. In unserem Fall handelte es sich unter anderem um Ängste, durch die Preisgabe von teils illegalen Strategien verraten und sanktioniert zu werden. Des Weiteren war es den interviewten Personen zumeist nicht angenehm, über ihre Armut zu sprechen.

Das Ziel, in Hamburg und in Berlin jeweils zwanzig Interviews durchzuführen, wurde mit der oben dargestellten Feldzugangsstrategie erreicht. Auch konnte eine nahezu ausgeglichene Anzahl der interviewten Personen in den jeweiligen Gebieten realisiert werden. In Wilhelmsburg war es vor allem durch die Unterstützung des bereits genannten Trägers einfal GmbH möglich, mehr Interviews als ursprünglich geplant durchzuführen.

Gebiet	Berlin (B)			Hamburg (HH)		
	Neukölln	Hellersdorf	Falkenhagener Feld	Wilhelmsburg	Steilshoop	Osdorfer Born
Geführte Interviews	7	6	7	9	6	5

Tabelle 9: Tabelle : Sample durchgeführte Interviews nach Wohnumfeld

Auf Grundlage der Auswertung des Kurzfragebogens kann das Sample beschrieben werden. Anhand der soziodemografischen Angaben zeigt sich, dass es gelungen ist eine heterogene Gruppe einkommensarmer Menschen in unterschiedlichen Lebenslagen zu befragen, um viele mögliche Perspektiven zu erfassen.

Für diese Studie konnten überwiegend Frauen gewonnen werden. Frauen waren aufgeschlossener an der Studie teilzunehmen oder nahmen proaktiv die Chance wahr, interviewt zu werden. Dies war zu Beginn der Feldphase ein Problem, da das geplante Programm (Ausfüllen des Wegetagebuchs, Interview) mit den beteiligten weiblichen Probandinnen sehr schnell durchgeführt werden konnte, es hingegen kaum gelang, mit den männlichen Probanden eine Erhebung erfolgreich abzuschließen. So brachen einige männliche Personen die Erhebung mit dem Wegetagebuch ab und es kam kein weiterer Kontakt mehr zu Stande. Um das Geschlechterverhältnis im Sample wieder auszugleichen, kommunizierten wir gegenüber unseren Kontaktpersonen aus der sozialen Infrastruktur, dass schwerpunktmäßig Männer für die Erhebung gesucht würden. Mit dieser Ansprache gelang es, den Anteil der befragten männlichen Personen auf immerhin 27,5 Prozent zu heben.

4.1 Methodik

Die Altersstruktur war hinreichend heterogen, es konnten Personen aller Altersklassen befragt werden. Während der Feldphase musste hinsichtlich der Altersstruktur nicht nachjustiert werden.

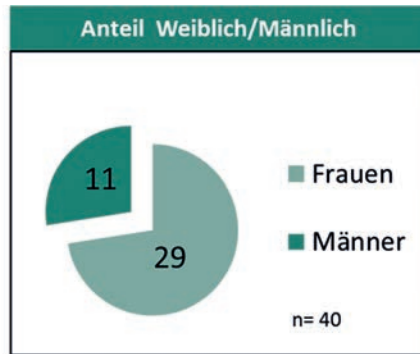


Abbildung 27: Sample Geschlechterverteilung in der qualitativen Erhebung

Alter			
		Häufigkeit	Prozent
Gültig	20 bis 30 Jahre	8	20,0
	31 bis 40 Jahre	12	30,0
	41 bis 50 Jahre	15	37,5
	über 50 Jahre	5	12,5
Gesamtsumme		40	100,0

Tabelle 10: Sample Altersstruktur in der qualitativen Erhebung

Hinsichtlich des höchsten erreichten Schulabschlusses machte die Gruppe derjenigen, die einen Volks- oder Hauptschulabschluss erreicht haben, den größten Anteil (40%) im Sample aus. Dies bestätigte die Diagnose, dass mit der Unterscheidung der Armutsquoten nach den erreichten Bildungsabschlüssen Menschen mit einem geringeren Bildungsabschluss häufiger von Armut betroffen sind (destatis und WZB 2018). Das erhobene Sample deckt das gesamte Spektrum erreichbarer Schulabschlüsse ab und bietet somit eine hinreichende Heterogenität für die vorliegende Erhebung.

Hinsichtlich der Dauer der Arbeitslosigkeit der befragten Personen lassen sich für das Sample keine präzisen Angaben machen. Nur 14 Personen waren in der Lage, die Dauer ihrer Arbeitslosigkeit zu benennen. Fünf Personen gaben eine Dauer der Arbeitslosigkeit von unter drei Jahren an. Bei den Personen, die die Frage des Eintritts in die Arbeitslosigkeit nicht beantworten konnten, ist von einer Langzeitarbeitslosigkeit von über vier Jahren auszugehen. Die Dauer der

4 Erfassung von individuellem Mobilitätsverhalten

Höchster erreichter Schulabschluss		Häufigkeit	Prozent
Gültig	Schule beendet ohne Abschluss	2	5,0
	Volks- oder Hauptschule, POS 8. Klasse	16	40,0
	Mittlere Reife, Realschulabschluss, POS	13	32,5
	Fachhochschulreife bzw. Berufsausbildung mit Abitur	3	7,5
	Hochschulreife, Abitur, EOS 12. Klasse	6	15,0
	Gesamtsumme	40	100,0

Tabelle 11: Sample höchster erreichter Schulabschluss in der qualitativen Erhebung

Arbeitslosigkeit sollte qualitativ eingegrenzt werden. Der „Armuts- und Reichtumsbericht Baden-Württemberg“ (2015) hat das allgemeine Armutsrisiko von Arbeitslosen nach der Dauer der Arbeitslosigkeit in einer Längsschnittstudie analysiert und dabei festgestellt, dass mit der Dauer der Erwerbslosigkeit sich das Armutsrisiko erhöht und verstetigt. Langzeitarbeitslosigkeit ist damit eine der entscheidenden Risiken und Ursachen für Armut. Sie ist auch eine der Hauptursachen für die ökonomische Deprivation der befragten Personen in unserem Sample.

34 Teilnehmer:innen (85%) gaben an, bereits seit mehr als fünf Jahren in ihrem Wohnumfeld zu leben. Nur vier Personen lebten seit unter zwei Jahren in ihrer Wohnung. Somit waren Erzählungen zum Wandel des Wohnquartiers und fundierte Einschätzungen zur Versorgungsstruktur des unmittelbaren Wohnumfelds zu erwarten.

Acht Personen mit Migrationsgeschichte konnten durch Vermittlung eines Integrationskurses in Hamburg-Wilhelmsburg, des Projekts „Stadtteilmütter“ in Neukölln und eines Nachbarschaftsheims befragt werden. Die Interviews konnten fast alle in deutscher Sprache durchgeführt werden. Nur in einem Fall war eine Dolmetscherin für die türkische Sprache anwesend, die die Kommunikation während des Interviews unterstützte.

Insgesamt bildet das realisierte Sample auch die Heterogenität der möglichen Praktiken zur Bewältigung des Mobilitätsalltags ab (z. B. Informationsbeschaffung oder ein strategisches Abwägen von Mobilitätskosten). So konnte auch eine Frau, die zur finanziellen Unterstützung Pfandflaschen sammelt, für die Studie gewonnen werden. Das Flaschensammeln stellt eine besondere Strategie dar, um die prekäre finanzielle Lage aufzubessern, die unmittelbar das Mobilitätsverhalten beeinflusst. Die Frau gab an, ihre Mobilität insbesonde-

re auch nach möglichen lukrativen Fundorten für Flaschen und deren Entsorgungsstationen auszurichten. Da das Flaschensammeln von einer wachsenden Zahl von Menschen genutzt wird², war es sehr gewinnbringend, zumindest in einem Interview den Mobilitätsalltag, der mit dieser Praxis einhergeht, nachvollziehen zu können.

Auch in der vorwiegenden Verkehrsmittelnutzung war in dem Sample ein vielfältiges Nutzungsverhalten zu beobachten. Überwiegend nutzte die befragte Gruppe den ÖPNV. Nur vier Personen hatten einen realen Zugriff auf ein Auto, das sich zumeist im Besitz von Familienangehörigen befand. Die Hälfte der befragten Personen hatte kein eigenes Fahrrad. 65 Prozent aller Studienteilnehmer:innen gaben an, das Fahrrad fast nie zu nutzen. Folgende Grafik verdeutlicht die Nutzung der Verkehrsmittel der Studienteilnehmer:innen im Vergleich zu den erhobenen Daten der repräsentativen verhaltensbezogenen Verkehrserhebung Mobilität in Deutschland (MiD). Die Nutzungsdaten des realisierten Samples weichen deutlich von der durchschnittlichen erhobenen Verkehrsmittelnutzung der MiD ab.

	Mobilität MIV	Mobilität ÖPNV	Mobilität Fahrrad	
87% in D. (MiD 2017: 7)	12 von 40 Proband*innen besitzen einen Führerschein (± 30%)	Berlin: 14 von 20 Proband*innen nutzen das Sozialticket (± 70%) Hamburg: 6 von 20 Proband*innen nutzen die Sozialkarte (± 30%)	20 Proband*innen besitzen kein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad (± 50%)	23% in D. 25% in B. 24% in H. (MiD 2017: 40)
22% in D. 51% in B. 43% in H. (MiD 2017: 10)	36 von 40 Proband*innen verfügen über kein Auto im Haushalt (± 90%) 36 von 40 Proband*innen fahren (fast) nie mit dem Auto (± 90%)	26 von 40 Proband*innen fahren täglich mit dem ÖPNV (± 65%) -> 13 in Berlin, 13 in Hamburg	26 von 40 Proband*innen fahren (fast) nie mit dem Fahrrad (± 65%)	
	13% fahren (fast) nie mit dem Auto in D. (MiD 2017: 10)	13% fahren täglich mit dem ÖPNV in D. (MiD 2017: 10)	37% fahren (fast) nie mit dem Fahrrad in D. (MiD 2017: 10)	

Abbildung 28: Sample Verkehrsmittelwahl in der qualitativen Erhebung

4.1.3 Durchführung der qualitativen Interviews

Die teilnehmenden Personen nahmen telefonisch Kontakt zu dem Interviewer auf. Daraufhin wurde ein Termin vereinbart, um das Wegetagebuch zu übergeben und den Ablauf der Erhebung genau zu erklären. Bereits in dieser Sitzung wurde über das Thema des eigenen Mobilitätsalltags gesprochen. Bei diesen Treffen wurden keine Audioaufzeichnungen gemacht. In der ersten Sitzung ging es primär darum, den Proband:innen hinreichende Hilfestellungen für das Ausfüllen des Wegetagebuchs zu geben und ein vertrauensvolles Verhältnis aufzubauen. In der Regel dauerten die Gespräche ca. eine Stunde. Nach den

² <https://www.hamburger-allgemeine.de/zahl-waechst-und-waechst-pfandflaschensammler-in-hamburg/>

Sitzungen wurden Feldnotizen angefertigt, um einen ersten Überblick über den Mobilitätsalltag zu gewinnen und beim späteren Interview auf im Vorgespräch erwähnte relevante Punkte eingehen zu können. Sie konnten so bei der eigentlichen Erhebung zur Kontextualisierung herangezogen werden. Die Feldnotizen wurden nach dem ersten Vorgespräch eingesprochen und dann verschriftlicht. Um eine Vorstellung über den Detaillierungsgrad der Notizen zu bekommen, sei hier eine Feldnotiz exemplarisch dargestellt:

Ich komme Punkt 16:00 im Café an. War mit H. verabredet. Kontakt war über K. zustande gekommen. Hatte mich total verschätzt, da ich nach dem Termin um 14:00 im Familienzentrum mich noch bei Karstadt am Hermannplatz gesetzt hatte, um beim Café Feldnotizen einzusprechen. Dann festgestellt, dass der U-Bahnverkehr auf der U7 unregelmäßig ist. Musste dann die letzten Meter schon schnell laufen, um pünktlich zu kommen. Fand ich auf der einen Seite schon witzig. Wäre das erste Mal in diesem Projekt gewesen, dass ich zu spät komme und mich entschuldigen muss. Aber war nicht so. Von der möglichen Probandin war nichts zu sehen. Habe mir einen Platz gesucht, an dem man ungestört mit der möglichen Probandin sprechen konnte. Strategische Platzauswahl siehe Feldnotiz erstes Treffen mit K. Ich musste 15 Minuten warten. Dann kam H. herein. Ich habe sie sofort erkannt und mich mit Winkzeichen zu erkennen gegeben. H. trug eine schwarze Mütze, hatte einen langen seitlichen Zopf (mahagonifarben). Auffällig war ein schlechter Zahnstatus (Zähne fehlten). Kleidung war nicht auffällig.

Ich lud H. zu einem Cappuccino ein. Die gemeinsame Bekanntschaft mit K. war ein guter Anknüpfungspunkt für das Gespräch. Wir kamen sehr schnell auf das Sozialticket zu sprechen, das sie nutzt. Dabei erwähnte sie, dass sie während ihres Knastaufenthalts im Jahre 2002 Frauen kennengelernt hatte, die wegen Schwarzfahren eingewiesen sind. Sie erwähnte, dass sie selber mit dem Bus 41 regelmäßig unterwegs sei. Vor allem zum Hermannplatz fahre, um Flaschen zu sammeln. Auf die Frage, ob sie sehr viel unterwegs sei, verneinte sie das. Ich erzählte ihr von meiner Idee, dass ich mal Flaschensammler begleiten wollte, um ein Gefühl für die Strecken zu bekommen, die da am Tag bewältigt werden. H. erzählte, dass im Kiez einer unterwegs sei. Der sei aber verrückt. Seine Schuhe wären mit Klebeband zusammengehalten und die Jacke total zerrissen. Man erzählt sich: Der sei in Wahrheit Millionär. Der wäre aber hochmobil und wäre irre unterwegs. H. hat ein Fahrrad, aber das ist nicht funktionstüchtig.

H. möchte mitmachen. Ich habe ein gutes Gefühl. Sie ist keineswegs verschlossen und kann viel erzählen. Durch die Erzählungen von K. habe ich einen Vertrauensvorschluss bekommen. Die Verabredung des Ortes für das Interview muss noch festgelegt werden. Bei ihr zu Hause kann das Interview nicht stattfinden. Sie sagt, es sei sehr unaufgeräumt. Ich sagte, dass mich das nicht stören würde. H. betonte, dass sie sehr viele Stühle in der Wohnung hätte und da wären Sachen drauf. Man könnte sich nicht wirklich hinsetzen. Ich zeigte für das Problem Verständnis und machte klar, dass ich schon einige unaufgeräumte Wohnungen gesehen hätte. Dass ich das nicht irritierend fände. Sie meinte, sie würde an dem Problem arbeiten. Ich hatte ihr auf indirektem bzw. nur angedeutetem Wege verständlich gemacht, dass ich in meinem Leben schon einige extreme Messiewohnungen gesehen habe. Damit war dies zu keiner Zeit peinlich. Wir

4.1 Methodik

gingen verschiedene Varianten durch, wo wir das Gespräch durchführen können. H. hat volles Verständnis dafür, dass wir ein ruhiges Umfeld brauchen. Ich brachte das Nachbarschaftsheim ins Gespräch. Das erschien ihr eine gute Lösung zu sein. Hier muss ich mit der Leiterin noch absprechen, ob das möglich ist. Eine andere Möglichkeit wäre sich in der Wohnung eines Freundes zu treffen, der zurzeit nicht da wäre.

„Ich sprach H. an, ob sie weitere Leute kennt. Sie kennt auch M. und L. über K. Ich sagte, die beiden hätten sich bei mir nicht gemeldet. Sie würde da noch mal nachhaken. Betonte hier nochmal, sie sollten sich auf meine Handynummer melden. Da ich viel unterwegs sei und auch nicht garantiert sei, dass sich auf meine Uninummer einer melden würde. Sie kennt aber noch jemanden. H. hat ein paar Karten mitgenommen.

H. wohnt im Richardkiez. Ist Hartz IV und erwerbsfähig. Ich vermute, dass sie obdachlos gewesen ist. In dieser Zeit vermutlich das Einfahren in den Knast. Wir kamen auf das Weihnachtsessen für Obdachlose zu sprechen, das Frank Zander initiiert hat. Sie sagte, dass man mal erwähnen sollte, dass an dem Abend auch Friseure da sind, die einem die Haare schneiden etc. Sie findet das ganz toll. Dies sollte man öffentlich herausstellen.“

Die Notizen in dieser Form dienten, neben der Kontextualisierung und Vorbereitung der eigentlichen Interviews, der eigenen Selbstreflexion und führten während der Feldphase zu weiteren strategischen Entscheidungen (z. B., wohin setze ich mich am besten beim ersten Treffen, wenn ich eine Person nicht kenne).

Bei teilnehmenden Personen, die über soziale Träger gewonnen wurden, kam es vor, dass ein erklärendes persönliches Vorgespräch wegfiel, da ihnen das Wegetagebuch von den Kontaktpersonen übergeben und erklärt worden war. So hatten die Personen das Wegetagebuch beim telefonischen Erstkontakt bereits ausgefüllt und es wurde ein Interviewtermin vereinbart. Eine weitere Variante der Übergabe des Wegetagebuchs war die Vorstellung des Studienablaufs bei einer Maßnahme bzw. im Rahmen eines Projekts. Hierbei stellten wir das Anliegen von MobileInclusion bei einem Träger (einfal GmbH, „Stadtteilmütter“, Integrationskurs) in einem Meeting mit den Teilnehmer:innen vor. Im Nachgang der Sitzung wurden die Wegetagebücher an jene Personen übergeben, die sich zur Teilnahme bereitklärten.

Die 40 Interviews wurden im Zeitraum von November 2018 bis Juni 2019 durchgeführt, wobei Orte gewählt wurden, an denen sich die Teilnehmer:innen wohl fühlten und ein ungestörtes Gespräch möglich war. Hier folgten wir der Präferenz der interviewten Person. Der große Teil der durchgeführten Interviews fand in Räumlichkeiten von sozialen Trägern oder Nachbarschaftsheimen statt. Nur in drei Fällen konnte ein Interview in der Wohnung der Teilnehmer:innen durchgeführt werden.

Beim Treffen zum Interviewtermin übergaben die Teilnehmer:innen das Wegetagebuch an den Interviewer, der dieses sichtete. Unmittelbar vor Beginn des Interviews wurde der Ablauf nochmals erklärt und darauf verwiesen, dass das Interview verschriftlicht und pseudonymisiert werden würde. Wir vermitteln den befragten Personen, dass es keine „falschen“ oder „richtigen“ Antworten gibt, sondern uns als Interviewer die eigenen Wahrnehmungen, Erfahrungen und vor allem Erzählungen interessieren. Mit dieser Instruktion sollten die Proband:innen neben den Erzählaufforderungen während des Interviews darauf eingestellt werden, dass eigene ausführliche Beschreibungen des Alltags für die Auswertung gewinnbringend sein würden. Nach einer vorherigen verbalen Einverständniserklärung zur Aufzeichnung wurde das Interview gestartet. Der Interviewer hatte sich im Wegetagebuch exemplarisch eine möglichst repräsentative bzw. alltägliche (häufig wiederkehrende) Aufzeichnung ausgesucht. Dieses Beispiel sollte detailliert ergründet werden. Im nächsten Schritt wurden weitere alltägliche Ziele des Wegetagebuchs thematisiert. So konnte im Idealfall für jeden Eintrag eine Erzählung generiert werden.

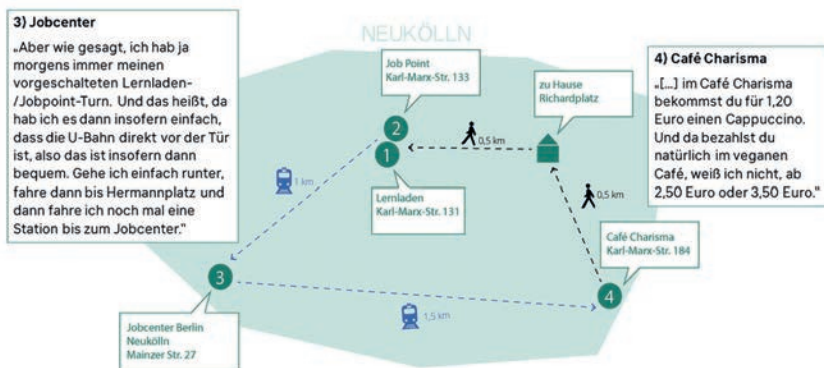


Abbildung 29: Beispiel einer dokumentierten Wegekette mit entsprechenden Interviewsequenzen

Anschließend an Fragen zu den alltäglichen aufgezeichneten Wegen thematisierte der Interviewer besondere Wege, die der näheren Erklärung bedurften. Die Auswahl dieser Wege wurde vorrangig durch die subjektive Wahrnehmung des Interviewers getroffen.

An einem Beispiel soll dieses Vorgehen verdeutlicht werden. Eine der interviewten Personen hatte in ihrem Tagebuch die Fahrt zu einem Postfach aufgeschrieben: Dies war für den Interviewer ein eher außergewöhnliches Ziel. Die interviewte Person schilderte auf Nachfrage den Weg zum Postfach. Da der Grund für diesen Weg nicht einleuchtend war, wurde hier genau nachge-

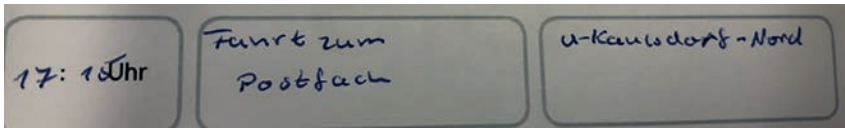


Abbildung 30: Ausschnitt ausgefülltes Wegetagebuch

fragt. Die Probandin erläuterte daraufhin ihren Beweggrund, ein Postfach zu verwalten:

„Aus dem einfachen Grund, weil meine Eltern es leider Gottes immer so gehandhabt haben, wenn Post für mich kam, dass sie sie aufgemacht haben. Und das ist ja nun mal ein Unding für mich und deswegen habe ich mir dann ein Postfach zugelegt. So geht die ganze Post an mein Postfach, nur ich habe Zugriff. Wenn ich's mal nicht schaffe, kann meine allerbeste Freundin aus Spandau drauf zugreifen, auf mein Postfach, und die Post für mich holen. Da weiß ich auch, dass die nicht reinguckt, im Gegensatz zu meinen Eltern. Und somit habe ich dieses Risiko, dass meine Eltern meine Post lesen, abgewendet.“ (P1: 176)

Aus dem Thematisieren der Wege, die außergewöhnlich erschienen, ergaben sich Informationen zum sozialen Netzwerk und den familiären Konflikten, die in diesem Fall zu zusätzlichen Wegen im Mobilitätsalltag führten. Im dargestellten Beispiel handelte es sich nicht um einen außeralltäglichen Weg, sondern um einen Weg, den die Person ein- oder zweimal wöchentlich antrat. In anderen Befragungen zu Wegen, die in der Interviewsituation als besonders oder erklärungsbedürftig eingestuft wurden, konnte eine nichtalltägliche Wegesituation herausgearbeitet werden (z. B. einmaliges Abholen eines neuen Haustieres).

Hatte eine Person im Wegetagebuch angegeben, dass Wege nicht realisiert werden konnten, so wurde dies im Interview besprochen. Zumeist wurden konkrete Ziele genannt, sodass durch Nachfragen eine passende Erzählung generiert werden konnte. Zum Beispiel ergab sich auf die Nachfrage, warum einer Person nicht zu einem Freizeitort, dem Miniatur Wunderland in Hamburg, gefahren war, folgende Antwort:

„Weil im Januar Miniatur Wunderland. ... Eigentlich kostet die Eintrittskarte 11 Euro für Kinder irgendwas. Im Januar jedes Jahr machen sie Angebote. Man geht dahin, schreibt man in Papier: Ich kann mir nicht leisten. Oder man sagt mündlich: Ich kann mir nicht leisten. Dann geht man rein. Braucht man nicht. ... Das ist eigentlich für Leute gedacht, die wenig Geld haben. Sie können auch heute dahingehen, heute zum Beispiel, sagen Sie: Ich kann mir nicht leisten. Dann gehen Sie rein. Und deswegen wollte ich unbedingt im Januar das benutzen. Und ab Februar muss ich da, weiß ich nicht, 30 Euro bezahlen für gesamte Familie. Das machen sie, diese Angebote, nur im Januar. Ja. Und da fehlt wieder die Fahrkarte.“ (P17: 24)

Wenn eine Person Fragen aus dem Leitfaden nicht verstand, versuchten wir diese umzuformulieren, um sie verständlich zu machen. So musste bei einigen befragten Personen zur Frage nach dem Stellenwert von Mobilität nach weiteren umgangssprachlichen Formulierungen gesucht werden, damit diese beantwortet werden konnte. Bei einigen befragten Personen war es hilfreich, punktuell die Asymmetrie der Interviewsituation aufzulösen und mit eigenem Gesprächsanteil des Interviewers eine Gesprächsatmosphäre herzustellen. Die Technik des aktiven Zuhörens (Rogers 1985) kam zum Einsatz, um Missverständnisse zu verhindern und weitere Detaillierungsfragen zu stellen. Um Erzählungen von interviewten Personen aufrecht zu erhalten, wurden bestätigende kurze Äußerungen gemacht und der Blickkontakt zur interviewten Person gehalten.

Nachfragen zu der Erreichbarkeit von Zielkategorien hemmten den Erzählfluss, vor allem bei Personen, die mit der Erreichbarkeit zufrieden waren. Weitere Detaillierungsfragen generierten in solchen Fällen keine weiteren Erzählungen. Bei negativen subjektiven Wahrnehmungen konnten durch weiteres Nachfragen häufig weitere Begründungen gefunden werden.

Die Interviews endeten zumeist mit dem Themenkomplex zum Stellenwert der Mobilität und möglichen Wunschzielen. Hatte der Interviewer den Eindruck, alle Fragen seien hinreichend beantwortet worden, beendete er die Audioaufzeichnung. Ergaben sich im darauffolgenden Nachgespräch weitere wichtige Aspekte für die Auswertung, wurde das Aufnahmegerät wieder gestartet und die interviewte Person gebeten, das soeben Gesagte noch einmal zu wiederholen. Im Anschluss ergaben sich noch weitere Interviewsequenzen.

Die Erhebung schloss mit dem Ausfüllen des Kurzfragebogens ab. Der Interviewer holte im Nachgespräch von den befragten Personen noch ein Feedback zur Erhebungssituation ein. Keine der befragten Personen gab an, die Interviewsituation als unangenehm empfunden zu haben. Es wurde des Weiteren abgefragt, ob die Person für eine Nachfolgenderhebung zur Verfügung stünde.

Zum Ende der Sitzung wurde den Teilnehmer:innen ein vom Forschungsprojekt MobileInclusion erstellter und gedruckter Mobilitätsratgeber und das Incentive eines Einkaufsgutscheins im Wert von 20 Euro überreicht. In einigen Fällen gaben wir den Teilnehmer:innen in den Nachgesprächen noch konkrete Hinweise zu ihrer Mobilität. So konnten z. B. befragte Personen auf nicht bekannte Ziele (Freizeitziele, Geldautomaten etc.) in ihrem Wohnumfeld aufmerksam gemacht werden.

4.1.4 Dokumentation und Auswertungsmethodik der qualitativen Interviews

Die Interviews wurden mit einem Audiogerät aufgezeichnet und anschließend transkribiert. Die Transkription wurde wörtlich übertragen, d. h. die gesprochene Sprache wurde nicht bereinigt und die schriftliche Dokumentation gibt den originalen Verlauf des Gesprächs wieder. Im hier vorliegenden Endbericht wurden in ausgewählten Zitaten, sofern es notwendig erschien, für die bessere Lesbarkeit Veränderungen vorgenommen. So wurden abgebrochene Äußerungen ergänzt bzw. in ganze Sätze gebracht und Wiederholungen gestrichen. Die Verwaltung und Auswertung der Textdokumente wurde mit der Software *ATLAS.ti* vorgenommen.

In einem Team von zwei Personen wurden die Texte kodebasiert ausgewertet. Hierzu wurden die Texte gemeinsam an einem Smartboard gelesen. Einzelnen Textsegmenten wurden Codes zugewiesen. Die Zuweisung der Codes wurde ebenso gemeinsam kommunikativ validiert und dann direkt in *ATLAS.ti* übernommen. Bei der Kodierung wurden zwei Zugänge gewählt:

Zum einen standen die Codes vor der Auswertung fest und ergaben sich aus den Zielkategorien der Erreichbarkeitsanalyse (Gesundheitsversorgung, Arztpraxis, Krankenhaus, Apotheke; kulturelle Einrichtungen, Bibliothek etc.). In den Textsegmenten, in denen die interviewten Personen über Apotheken in ihrem Wohnumfeld sprachen, wurde das entsprechende Stichwort „Apotheke“ mit diesem Textsegment verlinkt. Das Ziel dieses Zugangs zur Kodierung war es, sehr schnell einen vergleichbaren Überblick über die subjektiven Wahrnehmungen der Erreichbarkeit wichtiger Zielorte zu gewinnen. Diese Auswertungsstrategie lässt sich als deduktives Vorgehen einordnen.

Ein zweiter Zugang des Kodierens orientierte sich an den Auswertungsschritten der Grounded Theory nach Glaser und Strauss (Glaser 1978; Strauss 1991) und ist induktiv angelegt. 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 z. B. der Umgang mit dem HVV-Tariffsystem. Diese Phänomene wurden von den Teilnehmer:innen in den Interviews formuliert und waren für deren Mobilitätsalltag äußerst bestimmend. Die Daten wurden daraufhin auf die Relevanz des Phänomens kodiert, vor allem Strategien, Taktiken und deren Konsequenzen.

Jedes Interview-Transkript wurde sequenziell durchgegangen und Codes offen zugewiesen. Im folgenden Beispiel wurde beispielsweise erkennbar die Strategie der eigenständigen Tagestrukturierung angesprochen, die bestimmend für den Mobilitätsalltag der interviewten Person war. Entsprechend wurde in

4 Erfassung von individuellem Mobilitätsverhalten

einem ersten Schritt der Kode „Tagesstrukturierung“ zugewiesen. In einem Memo „Jobsuche bestimmt Tagesstrukturierung“ wurden erste interpretative Schritte festgehalten. Dieser erste Schritt hatte das Ziel, zu einer Ausarbeitung

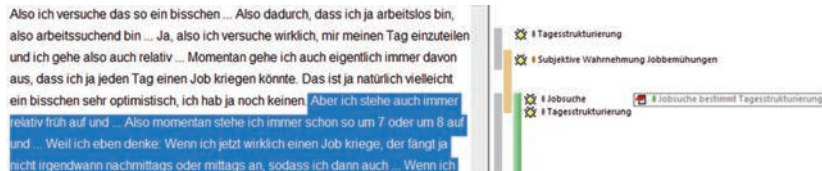


Abbildung 31: Screenshot einer Kodierungssequenz

von zentralen Kategorien zu führen. Eine Dimension, um die zentrale Kategorie des Mobilitätsalltags unter den Bedingungen von Einkommensarmut zu beschreiben, wäre beispielsweise die Form der Tagesstrukturierung. Diese kann entweder von außen vorgegeben sein (z. B. Teilnahme an einer Maßnahme des Jobcenters) oder es besteht ein Mobilitätsalltag, der sich anscheinend völlig situativ und frei von einer Tagesstrukturierung gestaltet.

Die offenen Codes wurden in sogenannte Kodefamilien zusammengefasst. Unter Kodefamilien sind hier zentrale Phänomene zu verstehen, um die herum die zugehörigen Codes angeordnet sind. Die finanziellen und persönlichen Barrieren bildeten sich hierbei als relevante Schlüsselkategorien für die Beschreibung mobilitätsbezogener Exklusion heraus. Die Kategorie „subjektive Wahrnehmung von Erreichbarkeit“ wurde vor allem aus dem gezielten Abfragen der Zielkategorien der Erreichbarkeitsanalyse gewonnen. Ebenso wurden thematische Kodefamilien gebildet, die es erlauben, hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung das Sample qualitativ zu beschreiben. Die qualitativen Auswertungen in dieser Phase erbrachten vor allem einen Einblick in die bestimmenden Barrieren des Mobilitätsalltags von einkommensarmen Menschen und machten einen ersten Bezug zu den durchgeführten Erreichbarkeitsanalysen möglich. Zu diesem Zeitpunkt wurden also Kontextualisierungen der quantitativen Analysen und der qualitativen Auswertungen möglich. So deckten sich z. B. die quantitative Erreichbarkeitsanalyse der Haltestellen des ÖPNV mit den erhobenen subjektiven Wahrnehmungen der befragten Personen, die in beiden Fällen positiv bewertet wurden.

Die beschriebenen Auswertungsschritte bildeten die Ausgangssituation, um räumliche Muster und Typen mobilitätsbezogener sozialer Exklusion zu identifizieren. Daraufhin wurde eine eigenständige Schrittfolge der Typenbildung entwickelt, die auf die erläuterten Schritte aufbaute. Das methodische Vorgehen wird in Kapitel 5.1 beschrieben.

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

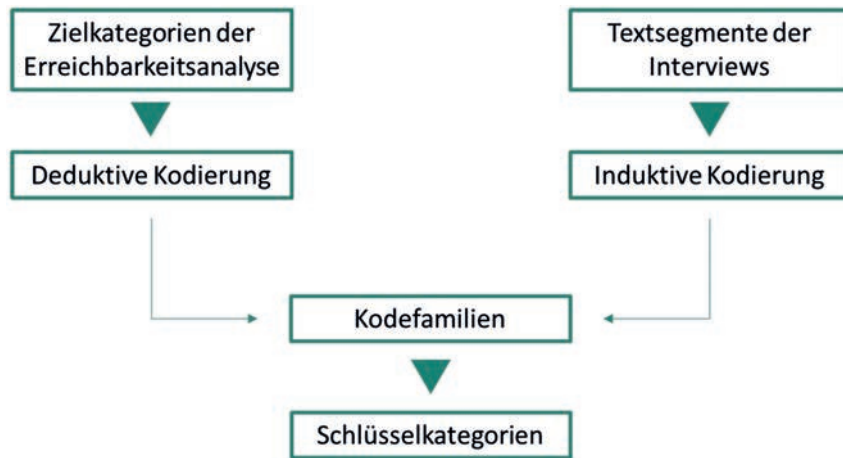


Abbildung 32: Auswertungsablauf der qualitativen Interviews

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

Die qualitative Auswertung war darauf gerichtet, bestimmende Strukturen und Praktiken des Mobilitätsalltags von „Hartz IV“-Empfänger:innen in Berlin und Hamburg zu identifizieren und so zu beschreiben, dass sich generelle Aussagen ableiten lassen. Die Schlüsselfaktoren sind nicht nur für die Beschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion bedeutsam, sondern bilden auch die Basis für den Entwicklungsprozess für Strategien und Maßnahmen mit dem Ziel, den Mobilitätsalltag von einkommensarmen Menschen zu verbessern. Jeder Schlüsselfaktor, der aus der qualitativen Analyse gewonnen wurde, besteht seinerseits aus mehreren Indikatoren (vgl. Schwedes et al. 2017, S. 75). Beispielsweise fasst der Schlüsselfaktor „subjektive Wahrnehmungen von Erreichbarkeit“ alle Indikatoren zusammen, die Rückschlüsse auf Formen und Ausgestaltung, aber auch auf die subjektive Wahrnehmung von Zugängen zu Verkehrsmitteln, gesundheitlicher oder sozialer Infrastruktur, Einkaufsmöglichkeiten etc. zulassen. Inhalte der kodierten Textpassagen der Interviews wurden hierzu feingliedrig den entsprechenden Indikatoren zugeordnet (z. B. subjektive Wahrnehmung von Taktzeiten oder die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV). Mit der letztendlichen Zuordnung der Indikatoren zu einem Schlüsselfaktor konnte eine strukturierte Aufbereitung des geschilderten Mobilitätsalltags gelingen. Für die Ergebnisdarstellung der qualitativen Interviews wurde in dieser Phase die Struktur des axialen Kodierens (Strauss und Corbin 1997) genutzt, um ein beobachtbares Phänomen in den Mittelpunkt zu stellen und bestimmende Strukturen zu verdeutlichen.

Um beispielsweise das spezifische Verhalten von Hamburger:innen bei der Nutzung des ÖPNV zu beschreiben, war zum einen der **Kontext** zu berücksichtigen, also die tatsächlichen Bestimmungen des HVV-Tarifsystems. Die **Ursachen/Barrieren** für das beobachtbare Phänomen der spezifischen Ausformung des Mobilitätsalltags der befragten Personen waren in diesem Falle, dass eine Monatskarte ohne zeitliche und räumliche Begrenzung häufig nicht finanzierbar ist. Dies ist eine der wesentlichen Ursachen, die zu **Strategien zur Bewältigung** zwingt, um trotzdem Mobilität zu realisieren. Als **intervenierende Bedingungen** werden allgemeine und individuelle Voraussetzungen verstanden, die das beobachtbare Phänomen bzw. die Strategien des Mobilitätsalltags beeinflussen (z. B. Informationsdefizite der Person, positive bzw. negative mobilitätsbiografische Erfahrungen, etc.). Und letztendlich haben die beobachtbaren Strategien **Konsequenzen** für die Mobilität bzw. Teilhabe (z. B. nicht zurückgelegte Wege, subjektiv wahrgenommene Diskriminierung etc.).

Schließlich konnten sechs Schlüsselfaktoren als bestimmend für den Mobilitätsalltag von einkommensarmen Personen identifiziert werden.

Finanzielle Barriere: Alles bestimmend ist das enge finanzielle Budget, das den Befragten aus Transferleistungen zur Verfügung steht.

Wahrnehmung des HVV-Tarifsystems in Hamburg: Als spezifischer und eigenständiger Schlüsselfaktor wurden in den Interviews in Hamburg die tariflichen Bedingungen des ÖPNV identifiziert. Die geschilderten Wahrnehmungen in Bezug auf das HVV-Tarifsystem und Strategien für die Nutzung des ÖPNV nahmen in den Interviews einen großen Raum ein. Anders als in Berlin wurde die Tarif-Erreichbarkeit und somit die beschränkte Nutzung des Stadtraums ein eigenständiges bestimmendes Element für den Mobilitätsalltag der Hamburger:innen. Verschiedene mögliche Ausgestaltungen des Mobilitätsalltags ließen sich durch den vorgegebenen Rahmen des Tarifsystems begründen. Deshalb wurde die Wahrnehmung des HVV-Tarifsystems als eigenständiger Schlüsselfaktor aufgenommen. An diesem Schlüsselfaktor lassen sich entsprechende Empfehlungen und Maßnahmen ableiten.

Persönliche Barrieren: In der befragten Gruppe waren neben der finanziellen Barriere körperliche, psychische, kognitive, biografische sowie kulturelle Einschränkungen als zusätzlicher bestimmender Faktor für den Mobilitätsalltag zu berücksichtigen. Entsprechende persönliche Einschränkungen sind als ursächlich für die gegenwärtige Armutssituation zu interpretieren (z. B. traumatisierende Biografiebrüche, Tod von engen Familienangehörigen, Scheidungen etc.).

Subjektive Wahrnehmung von Erreichbarkeit: Die subjektiv wahrgenommene Erreichbarkeit von Orten, die eine angemessene Versorgung garantieren und weiterführend Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen, war ein wesentlicher Bestandteil der geführten qualitativen Interviews. Auf Basis der vorgegeben Zielkategorien der räumlichen Analyse (vgl. Kapitel 3) konnten hier Einschätzung zum Mobilitätsalltag vorgenommen werden.

Fahrradnutzung: Als weiterer wichtiger Faktor für die Beschreibung des Mobilitätsalltags von einkommensarmen Menschen ist die nahmobile Nutzung von Fahrrädern zu nennen. Hier ist der Zugang zu einem Fahrrad aus finanziellen und persönlichen Gründen nicht selbstverständlich. Im untersuchten Sample nutzte die Mehrheit kein Fahrrad. Somit stellte die genaue Exploration der Nichtnutzung einen wichtigen Themenbereich dar, um ein angemessenes individuelles Mobilitätsmanagement zu entwickeln und Zugänge zu einem Verkehrsmittel herzustellen.

Subjektiv wahrgenommener Möglichkeitsraum: Relevant waren für den beobachtbaren Mobilitätsalltag schließlich Vorstellungen zu potenziell möglichen Ortsveränderungen und Wunschzielen. Dieser Schlüsselfaktor sollte im späteren Verlauf der Auswertung eine wichtige Basis für die Typologisierung verschiedener Mobilitätspraktiken bzw. Bewältigungsstrategien werden. Bedürfnisse, Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten, soziale Ressourcen aber auch der Stellenwert von Mobilität für eine befragte Person sind die Indikatoren, die den Möglichkeitsraum bestimmen.

4.2.1 Finanzielle Barrieren

„Ja, mit Arbeitslosengeld II ist nicht viel drin. Weil wie gesagt, es kostet ja alles.“ (P8: 43)

Eines der zentralen Elemente, das mobilitätsbezogene Exklusion bestimmt, ist das enge finanzielle Budget, mit dem Haushalte, die von Transferleistungen abhängig sind, auskommen müssen. In allen Interviews wurde die finanzielle Barriere von den befragten Personen thematisiert. Die meisten müssen mit einem Regelsatz von ca. 432 Euro oder weniger ihre monatlichen Ausgaben bestreiten. Dies hat nicht nur Auswirkungen auf die Realisierung von Mobilitätsanforderungen (z. B. Termine beim Jobcenter) und Mobilitätswünschen (z. B. Freundinnen besuchen), sondern betrifft auch die Realisierung aller notwendigen Bedürfnisse (z. B. Lebensmittel, Kleidung, Hygieneartikel). Somit unterliegt die realisierte Mobilität immer auch einer Abwägung mit anderen Kosten oder die Suche nach Sonderangeboten bestimmt den Mobilitätsalltag.

Die finanzielle Barriere ist zum einen die Ursache für nicht realisierte Wege, bestimmt zum anderen aber auch Mobilitätsroutinen, um den Lebensunterhalt zu sichern.

Im extremen Fall fehlt das Geld, um an Bewerbungsgesprächen teilnehmen zu können. So schilderte eine Probandin, dass es ihr nicht möglich war, die Fahrt zu einem Bewerbungsgespräch vorzufinanzieren:

„Ein oder zwei Bewerbungsgespräche musste ich leider auch absagen, weil die; das Jobcenter gesagt hat: Sie müssen die Fahrkarte vorher bezahlen und wir erstatten sie dann rück. Und ich hatte aber nicht mehr genug Geld, um mir dann für 140 Euro eine Fahrkarte zu kaufen und konnte dann das Bewerbungsgespräch nicht machen. [...] Also das ist so ein bisschen. ... Je näher der Termin rückt, desto teurer wird es. Man muss sich da relativ schnell entscheiden. Und das hat also so den Nachteil, wenn das jetzt keine Bewerbungsgespräche sind, also wo man da auf jeden Fall dahin muss, dass dann; wenn man da so einen Vorlauf hat von vier oder acht Wochen, dass dann auch immer irgendwas passieren kann.“ (P2: 278)

Die befragte Person versuchte solche Situationen strategisch einzuplanen, da ihr der Wiedereinstieg in den Arbeitsprozess wichtig war. Ihr Alltag war primär darauf ausgerichtet, Geld für mögliche Bewerbungen einzusparen, etwa beim Kauf von Lebensmitteln und Kleidung. Dies gelang nicht immer und das fehlende Geld verhinderte im genannten Beispiel einen notwendigen Weg. Die Person gab an, permanente Preisvergleiche in Geschäften durchzuführen, um das günstigste Angebot zu ermitteln. Auch nahm sie Wege aus dem unmittelbaren Wohnumfeld hinaus in Kauf, um günstige Lebensmittel zu erwerben. Sie beschrieb ein Geschäft, das abgelaufene Lebensmittel günstig abgibt und das sie in einem anderen Bezirk mit dem öffentlichen Nahverkehr aufgesucht.

„Und da gucke ich dann manchmal eben schon relativ früh, wenn die Sachen rauskommen, und hoffe dann eben, dass ich eben noch das Glück habe, dass ich sie mir dann kaufen kann, weil ich ja nicht so viel Geld habe. Dass es eben noch da ist, wenn ich dann eben das Geld habe wieder. Und jetzt bei einem hatte ich mir also wieder Schuhe ausgeguckt, zum Beispiel bei Primark. Und die sind jetzt aber leider ausverkauft. Ja, hm, ist natürlich wieder Pech. Aber wie gesagt, ich gucke immer ziemlich viel rum, mache Preisvergleiche und gucke dann auch immer: Ah, ist das noch da? Und so, ja? Also das nimmt dann schon (schmunzelnd) ziemlich viel Zeit in Anspruch. Das ist natürlich anders, als wenn man hinfährt, sagt: Oh ja, okay, ich kaufe mir das und meins und ich nehme es mit, ne? Also deswegen ist dieser ganze Bereich bei mir so ein bisschen (schmunzelnd) ausgedehnter.“ (P2: 97)

Das Motiv des permanenten Preisvergleichs wurde immer wieder von interviewten Personen berichtet. Exemplarisch sei hier der Bericht eines Familienvaters aus Hamburg-Wilhelmsburg angeführt:

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

„Ja, weil das Kaufland ist viel günstiger. Und da gibt es meistens so ab 17 Uhr Sonderangebote. Wird Gemüse verbilligt und massenweise Brötchen oder Fleisch. Und manchmal bis. Ich kann auch hier einkaufen gehen, aber da ist. ... Zum Beispiel, Marktkauf ist teuer. Und da ist es viel günstiger, deswegen fahre ich auch. Und da brauche ich natürlich.“ (P17: 11)

Diese vorgestellten Interviewpassagen zeigen, dass die finanziellen Einschränkungen zu zusätzlichen Wegen und Zeitaufwand führen können. Der Zwang, ständig Preisvergleiche anzustellen und keine Spontankäufe tätigen zu können, führt zu dem Verhalten, Geschäfte immer wieder aufzusuchen, teilweise ohne etwas zu kaufen. Die finanzielle Not hat bei den Interviewpartner:innen Mobilitätsroutinen ausgebildet. Diese sind abhängig von den Angeboten, die zu bestimmten Zeiten ausgepreist werden, und den Orten, an denen solche Aktionen durchgeführt werden.

Diese Beispiele deuten bereits darauf hin, dass der Umgang mit der finanziellen Barriere und der realisierten Mobilität typenabhängig ist. Innerhalb der Gruppe der Befragten zeigten sich dementsprechend unterschiedliche Formen und Strategien mit der finanziellen Barriere umzugehen, die zum einen davon abhängig waren, welche Lebensbereiche (z. B. Kleidung, Lebensmittel oder Freizeitbedürfnisse) für eine Person wichtig sind und wie hoch der Stellenwert der Mobilität an sich ist. Zum anderen ist es auch abhängig vom Haushaltstyp, da in Familien der Alltag in der Regel nach den Bedürfnissen der Kinder ausgerichtet wurde. So schilderte eine Mutter, dass sie sich das Sozialticket für Berlin aufgrund anderer Prioritätensetzung nicht leisten könne.

„Na ja, also das Geld reicht vorne und hinten nicht, um mir da meine Fahrkarte. ... Also diese 27,50 da sind wohl mit drin im Hartz-IV, aber die gebe ich lieber für Essen aus für mein Kind, anstatt mir davon eine Fahrkarte zu holen. [...] Nein, also jetzt, dadurch, dass sich ja meine Situation geändert hat, das bekomme ich noch mal extra vom Jobcenter jetzt. Aber ansonsten hat es halt vorne und hinten irgendwie nicht gereicht, um mir das zu holen, ja. [...] Genau, das hat einfach vorne und hinten nicht gereicht. So, hätte ich mir das geholt, wäre natürlich wahrscheinlich einiges einfacher erreichen zu wesen; erreicht; erreichbar gewesen. Aber das ist halt. ... Ja, ich gebe diese 27,50 halt lieber für Essen aus.“ (P4: 7–9)

Es sind aber nicht nur die Mobilitätskosten, die beim Abwägen von Wegen miteingerechnet werden. Gerade beim Besuch von Freizeitorten (z. B. Zoo, Museum, Kino oder Indoor-Spielplatz) werden die Eintrittskosten einkalkuliert und können zu der Entscheidung führen, den Weg nicht anzutreten. So schildern zwei Mütter ihren Abwägungsprozess:

„Ja, weil das ist halt doof, also deswegen verzichtet man auch auf viele Dinge. Wir wären natürlich auch gerne mal irgendwie da beim Alex da ins Sealife oder so was

4 Erfassung von individuellem Mobilitätsverhalten

gegangen, so zwischendurch am Wochenende oder so. Aber das sind dann halt auch bei [...] Also mit meinem Freund zusammen sind wir dann am Wochenende alle zwei Wochen immer vier Personen. Klar kann man da so eine Vierer-Fahrkarte kaufen, aber das sind auch mal ganz schnell 12 Euro. Und das hin und zurück, also das ist [...] Und dann noch der Eintritt für das Sealife, das sind [...] Ja, ich glaube, also selbst wenn man das ermäßigt kriegt, ich glaube, Kinder 4,50 und Erwachsene 8 Euro. Also ist schon, ja, eine Überwindung, sagen wir das mal so.“ (P4: 21–24)

„Ja, Rabatz ist auch so weit weg. Zum Beispiel, wenn das jetzt im Winter; wenn das jetzt regnet oder so, Rabatz ist so ein Indoor-Spielplatz. Der ist aber auch ganz [...] Elbgaustraße da hinten. Und da müsste ich auch jedes Mal 2,20 zusteuern, dann dem Kleinen eine Fahrkarte kaufen. Der Eintritt ist auch nicht gerade billig, sage ich jetzt mal. Da kostet, glaube ich, auch schon ein Kind 8,70 oder so, ein Erwachsener, ich glaube, weniger, weil die ja nicht mit toben. Aber das geht alles auch schon aufs Geld, ne?, wenn man da erst mal hinkommen möchte und alles. [...] (I: Ermäßigung?) Nicht, dass ich wüsste. Also ich habe so was noch nicht gesehen.“ (P5: 37)

Das Einrechnen der anfallenden Kosten vor Ort war bei einkommensarmen Familien sehr häufig zu beobachten. Auch entwickelten sie Strategien, um dennoch Ausflüge für und mit den Kindern zu organisieren. Hier wurden Orte herausgesucht, die keinen Eintritt kosten und trotzdem eine Attraktion bieten. Verpflegung (Essen und Trinken) wurde mitgenommen, um somit Ausgaben vor Ort zu vermeiden:

„Das ist Alltag. Genau so haben wir unseren Alltag gebaut. Weil mit vielen Kindern und wenig Geld bist du halt gehalten, auch nach günstigen Alternativen zu suchen für die Freizeitgestaltung. Wir sind am Sonntag im Wildpark gewesen. Also es gibt den Forst Klövensteen in Hamburg-Rissen. Das ist dann immer mal einen Ausflug wert, Tiere sozusagen in der freien Naturbahn zu sehen und dafür keinen Eintritt zu bezahlen. Dafür kostet das Leben auf der anderen Seite halt ein bisschen mehr und du schiebst halt die Leistung, die du hast, hin und her, klar.“ (P40: 1)

Abwägen und Umschichten des Budgets waren bei allen interviewten Personen zu beobachten. Die Schwerpunktsetzungen unterschieden sich auch in der Auswahl der Lebensmittel. So gaben zumeist alleinstehende Personen an, nicht auf gesunde, vollwertige Ernährung zu achten und sich von Fastfood zu ernähren:

„Na ja, ich rauche ja und ein Päckchen Tabak sind 4 Euro. Also so kann man das sagen. Aber man kann es auch anders sagen. Ich kaufe gern die Kinderpizza, die sind drei; die kostet 3 Euro bei meiner Pizzeria. Also das wären dann schon mal drei Tage, wo ich ein Essen habe, ja? Oder zwei Tage, wo ich meinen Tabak habe.“ (P11: 64)

Vor allem Familien oder Personen, die sich bewusst von biologisch erzeugten Produkten ernähren wollten, achteten hingegen auf eine gesunde Ernährung

mit der Konsequenz, die erhöhten Ausgaben für Lebensmittel an anderer Stelle einsparen zu müssen:

„Also mir ist das Essen sehr wichtig. Ich koche mir gutes Essen, ich gehe gern in den Bioladen meine Sachen kaufen. Aber sonst kann ich nicht viel ansparen, was Urlaub angeht. Da komme ich schon so plus/minus null auf Monatsende.“ (P25: 39)

Ernährungswissenschaftliche Studien zeigen einen Zusammenhang zwischen Einkommensarmut und der Ernährungsweise auf. Sozial exkludierte Menschen essen weniger Obst und Gemüse, frische Produkte sowie Pilze, Hülsenfrüchte und Fisch. Produkte mit geringerer Nährstoffdichte und hohem Fett- und Zuckergehalt, wie z. B. fettreiches Fleisch, Wurst- und Süßwaren, werden dafür in den unteren Schichten deutlich mehr verzehrt (Feichtinger 1996, S. 11; Max Rubner-Institut 2008, S. 163). Ernährungsbedingte Erkrankungen sind die Folgeerscheinungen, die in dieser Gruppe gehäuft zu beobachten sind. So ist das Risiko, an bestimmten Atemwegserkrankungen sowie Stoffwechsel- und Herz-Kreislauf-Störungen zu erkranken, für Menschen in Armut deutlich erhöht (Lampert und Kroll 2010, S. 3).

In unserem Sample zeigte sich, dass die erbrachten Transferleistungen nicht gleichmäßig in dem Monat, für den sie gedacht waren, verbraucht wurden. Somit stellten sich die festgesetzten Bedarfe (z. B. für Kleidung oder Mobilität) als sehr unflexibel heraus, was mit den unterschiedlichen Anforderungen einkommensarmer Haushalte nicht kompatibel ist. Des Weiteren ist die Höhe der Transferleistung der gewährten Leistung für die Lebensführung der Leistungsempfänger:innen nicht angemessen, da es beispielsweise zusätzlicher Förderung und Sachmittelausstattung bedarf, um eine Integration in den Arbeitsmarkt zu ermöglichen.

Tatsächlich waren sich einige der befragten Personen darüber bewusst. Jedoch blieb ihnen nichts anderes übrig als die Ausgaben ihren Bedürfnissen entsprechend umzuschichten:

„Das heißt, weniger für Körperpflege, weniger für Freizeitaktivitäten, die etwas kosten. Es gibt ja auch so einige geringe Anteile im Regelbedarf. Oder Bekleidungsgeld. Früher hat es Bekleidungsgeld gegeben, jetzt muss ich das Bekleidungsgeld ansparen durch den Regelsatz. Es ist ein bestimmter Satz drin. Und das sind alles Posten, wo ich ein bisschen Geld abzweigen kann. Die Arbeitsgemeinschaft SGB II könnte da vielleicht sogar einen unwirtschaftlichen Umgang mit den Regelleistungen erwähnen, weil das Geld für Klamotten muss das Geld für Klamotten bleiben. Und wenn ich da einfach Geld abziehe, ist das ein unsachgemäßer Umgang mit den Leistungen und dafür sind früher ganz, ganz viele Mahnbescheide und so was rausgegangen. Es erzählt mir aber früher niemand, wo ich jetzt was Günstigeres bekomme. Dadurch, dass wir halt bei Sonderangeboten immer zuschlagen [...] Ich kaufe Hosen von Kik, die kosten mich 10 Euro. Und im Regelsatz hätte ich vielleicht 15 Euro für so eine Hose bezahlen

können. Also man kann; gut, oder wir – wir – können gut mit dem Geld haushalten. Und es ist halt nicht schlimm, dass auf anderen Bereichen der Lebensführung etwas Geld abgezogen ist.“ (P40: 67)

Als ein Hauptangriffspunkt, mobilitätsbezogene Exklusion im Bereich der Ursachebene der finanziellen Barriere zurückzudrängen, wurde von politischen Entscheidungsträger:innen die Angleichung des Bedarfssatzes an die realen Mobilitätskosten gesehen. Die Landesregierung Berlin ist diesen Weg gegangen und hat 2017 den Preis für das Sozialticket (nutzbar für den gesamten Stadtraum ohne zeitliche Begrenzung) von 36 Euro auf 27,50 Euro herabgesetzt.³ In den Berliner Interviews wurde die Anpassung des Preises thematisiert. Diese wurde von einigen interviewten Personen positiv wahrgenommen, auch wenn sie auf das konkrete Verkehrsverhalten keine Auswirkungen hatte. Das Abwägen und Umschichten zwischen den verschiedenen Bedarfen hatte sich nicht verändert, da die Bedarfe für die anderen Ausgabenbereiche (Kleidung, Hygieneartikel etc.) nicht angepasst wurden. So berichtete ein befragter Interviewpartner aus Hellersdorf zur Preissenkung des Sozialtickets:

„Ja, natürlich. Das sind, na ja, nicht ganz 10 Euro im Monat mehr. Und in der Welt von Hartz IV macht sich 10 Euro im Monat doch schon ein kleines bisschen bemerkbar. Da muss man die letzten ein, zwei Tage im Monat beim Esseneinkauf oder so nicht direkt auf jeden Cent achten. Wenn man so einen Zehner mehr hat, das ist schon [...] Es ist nicht die Welt, aber macht sich; hat sich; hat sich etwas bemerkbar gemacht, ja. [...] Nee, an und für sich nicht. Ich bin da eigentlich recht gut mit hingekommen, war halt eben nur so [...] Na ja gut, Hartz IV ist ja eh knapp bemessen. Und wenn ich den Monat über nicht gut gehaushaltet hab, das hab ich dann, wie gesagt, die letzten ein, zwei Tage im Monat dann gemerkt. Und das hat sich durch den Zehner mehr ein bisschen ausgeglichen, wobei natürlich die Sachen [...] Na, was vor allem immer; sich immer ein bisschen bemerkbar macht, diese; auch wenn es nur kleine Erhöhungen sind bei den Lebensmittelpreisen, das sind hier ein paar Cent, da ein paar Cent. Aber man kauft ja doch mehrere Sachen ein und die paar Cent, die summieren sich am Ende. Ja, und wenn man dann halt einen Zehner mehr zur Verfügung hat, ist ein kleines bisschen mehr Luft bzw. gleicht dann [...] Jede dieser Verteuerungen macht sich bemerkbar wieder, weil man sofort [...] Man hat; also ich zumindest hab einen gewissen Rhythmus oder Sachen, die ich mir kaufe, die ich brauche. Und wenn dann plötzlich so eine kleine Verteuerung kommt, ich bin vorher mit meinem Geld gerade so über den Monat hingekommen, dann fehlt es natürlich hinten bisschen, muss ich mich erst mal neu dran gewöhnen. Und dadurch, durch diese fast 10 Euro Einsparung, war es in dem Falle nicht; ja, für mich nicht ganz so spürbar gewesen, wenn irgendwas sich verteuert hatte.“ (P9: 25–26)

³ <https://www.tagesspiegel.de/berlin/oeffentlicher-nahverkehr-berliner-sozialticket-wird-biliger/19296714.html>

Neue Mobilitätsdienstangebote, wie z. B. Fahrradausleihsysteme, wurden aufgrund der finanziellen Barriere entweder nicht genutzt, oder sie werden in Berliner Bezirken wie Hellersdorf und Falkenhagener Feld nicht angeboten.

„Ja, ich finde das wirklich teuer. Dann gibt es ja diese Deezer-Bikes. Und dann kann man sich über diese Deezer-App zwar registrieren für diese Bikes, bezahlt aber dann trotzdem irgendwie die Stunde vier Euro oder so was. Die findet man aber auch nicht überall so. Hier bei uns, wir haben mal geguckt, eigentlich gar nicht. Eher so alles ab Landsberger Allee, also S-Bahnhof Landsberger Allee da. Also da haben wir welche entdeckt gehabt irgendwie auch im Sommer, da sind wir ganz viel im Park Friedrichshain, da im Volkspark, gewesen. Da haben wir diese Fahrräder gesehen, aber hier rundum in Hellersdorf, da taucht vereinzelt mal so ein Fahrrad auf. Weil das irgendjemand von irgendwo mitgebracht hat und hier steht es dann rum. Aber das finde ich schon also recht teuer. Für eine Stunde vier Euro, das ist vergleichsweise [...] Ich weiß nicht, da kann ich mir dann doch eher eine Fahrkarte holen. (lacht) Also die ist dann günstiger, ne? Also da bezahle ich 2,70 aktuell für zwei Stunden. Also da fahre ich zwei Stunden dann lieber mit der Bahn für 2,70.“ (P4: 158)

Mögliche Mobilitätskosten fallen also nicht nur mit dem Erwerb eines Sozialtickets an. Es müssen z. B. auch für die Fahrradnutzung entsprechende Kosten (Reparaturkosten, Neuerwerb nach Diebstahl etc.) eingerechnet werden. Folgt man den Erhebungen der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe aus dem Jahre 2019, geben alleinstehende Personen 214 Euro und alleinerziehende Personen 211 Euro durchschnittlich im Monat für Mobilität aus (Statistisches Bundesamt 2020, S. 35).

Zusammenfassendes Fazit zu den finanziellen Barrieren:

Aufgrund des finanziell engen Spielraums sind einkommensarme Haushalte permanent gezwungen, Kosten abzuwägen. Die Ausgabenentscheidungen werden nach dem Stellenwert getroffen, der bestimmten Lebensbereichen beigemessen wird. Es erscheint unmöglich, die Ausgabenstruktur an die dafür vorgesehenen Bedarfssätze anzupassen. Werden höhere Ausgaben für Lebensmittel, Kleidung etc. getätigt, wird eher auf Mobilität, wie z. B. Fahrten zu Freund:innen, verzichtet. Somit stellt die finanzielle Barriere einen der wichtigsten Faktoren für nicht zurückgelegte Wege dar. Andererseits entsteht bei vielen befragten Personen ein „Mobilitätszwang“, um Einsparungen beim Kauf von Lebensmitteln, Hygieneartikeln oder Kleidung realisieren zu können. In äußerst prekären Fällen müssen gezwungenermaßen bestimmte Orte, wie z. B. Lebensmitteltafeln, aufgesucht werden, oder Mobilitätsentscheidungen erscheinen nur zu bestimmten Zeiten sinnvoll, zu denen beispielsweise Sonderangebote ausgereist werden.

4.2.2 Wahrnehmung des HVV-Tarifsystems in Hamburg

Obwohl sie deutlich stärker darauf angewiesen sind, ist es für einkommensarme Menschen in Hamburg nicht selbstverständlich, den ÖPNV zu nutzen. Es überrascht nicht, dass in den zwanzig qualitativen Interviews in Hamburg die subjektive Wahrnehmung des Tarifsystems eine große Rolle spielte. Die Interviewten berichteten von unterschiedlichen Herausforderungen bei der HVV-Nutzung, die durch die bestehenden finanziellen Einschränkungen und Besonderheiten des Tarifsystems geprägt sind. Obwohl dreizehn der zwanzig Befragten angaben, den ÖPNV täglich zu nutzen, besaßen nur zwei von ihnen eine Vollzeit-Monatskarte. Diese kostete zum Erhebungszeitpunkt für den Bereich AB mit Sozialkartenrabatt 109,20 Euro. Im Abonnement hätten sie 66,10, Euro bezahlen müssen.⁴ Den Aufpreis gegenüber den im „Hartz IV“-Regelbedarf vorgesehenen 35 Euro⁵ konnten die Betroffenen in der Regel nicht aufbringen, ohne in anderen Bereichen der alltäglichen Versorgung, wie etwa bei der Kleidung, zu sparen.

Da der ÖPNV ein Hauptverkehrsmittel ist, wurden von den Befragten unterschiedliche Strategien gewählt, um ihre Mobilität aufrecht zu erhalten. Eine Strategie war es, die Mobilitätskosten für die Woche bzw. den Monat abzuwägen, Fahrten strategisch zu planen und sich auf Einzeltickets zu beschränken. Eine andere Strategie stellte der Kauf von Teilzeit-Monatskarten dar, die mit Sozialkarte im Abo 31,20 Euro und ohne Abo 42,90 Euro kostete.⁶ Die Teilzeit-Monatskarte gilt montags bis freitags nur außerhalb der Hauptverkehrszeit, also von 9 bis 16 Uhr und von 18 bis 6 Uhr. Diese Limitierung führt dazu, dass die Fahrten genau geplant werden müssen. Termine wurden an das Zeitfenster angepasst, jedoch gelang dies nicht immer. In diesen Fällen musste eine zusätzliche Einzelfahrkarte gekauft werden. Die Gefahr, sich bei unvorhergesehener Zeitüberschreitung des nutzbaren Zeitfensters des Tickets (z. B. durch Verspätung des Verkehrsmittels) strafbar zu machen, führte dazu, dass die Betroffenen ihre Mobilität ständig planen mussten. Dies empfanden sie als belastend und diskriminierend:

„[...] Ich muss immer gucken: Wie fahre ich wo? Wann muss ich den Bus verlassen, damit ich nicht in die 16 Uhr-Zeit komme. Das wäre das Allererste, weil man fühlt sich schon diskriminiert, muss man ganz ehrlich sagen. So ein Ballast: Der Ballast muss

⁴ Eine Monatskarte kostet aktuell (Stand Januar 2022) inzwischen 112,80 Euro (90,20 Euro mit Sozialkartenrabatt) und im Abo 92,40 Euro (69,80 Euro mit Sozialkartenrabatt), <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/wochen-monatskarten/vollzeit-karten>

⁵ Der Regelbedarf wurde ab Januar 2021 auf 40,01 Euro erhöht, <https://www.hartziv.org/regelbedarf.html#regelbedarf-ab-dem-01012021>

⁶ Nach der Erhebung kostete das Ticket im Abo 31,50 Euro; ohne Abo 43,40 Euro, <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/wochen-monatskarten/teilzeit-karten>

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

dann wegbleiben, weil dann fahren die vernünftigen Leute Bus und Bahn. Also müssen wir schnell weg irgendwie von der Bildfläche, so ungefähr.“ (P24: 96)

Aus der Perspektive der Teilhabe stellte die Teilzeit-Monatskarte offenbar kein adäquates Angebot dar, da die Anforderungen des Mobilitätsalltags von Einkommensarmen nicht immer in das vorgegebene Zeitfenster passten. Neben Arztterminen waren es auch Bring- und Abholwege für Schulkinder, die sich als nicht mit der Nutzung einer Teilzeit-Monatskarte vereinbar erwiesen. Auch das Schüler:innenticket stellte für einkommensarme Haushalte eine Belastung dar. Eine Schülerhauptkarte inklusive Sozialrabatt kostete im Monat 28,90 Euro (im Abo 19,70 Euro).⁷ Eine alleinerziehende Hamburgerin schilderte im Interview, dass sie gänzlich auf ein Ticket verzichte und stattdessen ihre Kinder zu Fuß zur Schule bringe:

„Man kann sie nicht jeden Morgen zwei Kilometer zu Fuß laufen lassen. Das hab ich zum Beispiel mit meiner Großen gemacht, als sie in der dritten Klasse war. Ich bin anderthalb Jahre mit ihr den Weg, das waren jeden Morgen 1,7 Kilometer, mit drei Kindern [...] Weil da bin ich auch zu geizig, tut mir leid, jeden Tag da und [...] Eine CC-Karte [gemeint ist die Teilzeit-Monatskarte] hat mir noch nicht mal was gebracht, weil sie um acht in der Schule sein muss. So, und dann bin ich gelaufen mit den Kindern. Also ich meine, für die ist das gut, aber für mich ist es trotzdem viel Zeit und Stress.“ (P37: 23)

Die finanziellen Barrieren des Tarifsystems konnten im Extremfall notwendige Weiterbildungsmöglichkeiten gefährden. So berichtete eine Interviewpartnerin mit Migrationsgeschichte, dass es ihr aus finanziellen Gründen nicht möglich gewesen sei, pünktlich zum Beginn eines Sprachunterrichtes zu erscheinen. Nur durch das Verständnis des Sprachlehrers konnte sie weiterhin an dem Kurs teilnehmen und ihre Fähigkeiten der deutschen Sprache verbessern:

„Und ja, ich hab immer zu spät, die ganzen Jahre, weil ich hatte kein Geld zum normalen Fahrkarte. Und dann ich muss immer ab 9 Uhr fahren. Und dann ich bin 20 Minuten immer zu spät. Aber Gott sei Dank, die Lehrer ist; war sehr nett und hat mir verstanden. Sonst, wenn ich nehme die normales Karte, also Großbereich, dann ist etwas also teuer für mich.“ (P12: 37)

Als eine weitere Limitierung wurde die Unterteilung des Tarifgebiets in Ringe und Zonen empfunden. Als Konsequenz orientierte sich die Mobilität am Zuschnitt der Tarifzonen. Dies führte zum Beispiel zum Abbruch von Fahrten kurz vor Zonengrenzen, wobei die restliche Wegstrecke zu Fuß absolviert wurde. Die Bewältigung der Mobilität wurde so selbst zu einer Barriere bzw. war

⁷ Aktuell (Stand Januar 2022) ohne Abo 29,20 Euro, im Abo 19,90 Euro, <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/wochen-monatskarten/karten-schueler>

mit Hürden verbunden. Es wurden seltener Routinen ausgebildet, da Betroffenen immer wieder situative Planungsentscheidungen abverlangt wurden, um mit möglichst geringem finanziellem Einsatz zum Ziel zu kommen. Viele der Befragten empfanden das Tarifsysteem als zu kompliziert und teilweise auch als ungerecht. So schilderte eine Person folgende Situation:

„Also für das Ticket, wenn ich Ziegelerstraße losfahre bis Harburg Rathaus –1,70 Euro. Wenn ich mit dem Bus fahre von der Ziegelerstraße aus. Und wenn ich von der Ziegeler erst den Umweg über den S-Bahnhof Wilhelmsburg nehme und dann nach Harburg, dann bezahle ich schon 2,30 Euro, 2,40 Euro, weil das nicht mit in diesem Kreis drin ist und weil das ja noch S-Bahn ist. Es ist; da bezahlt man schon 70, 80 Cent mehr; ne? Das finde ich ein bisschen ungerecht so eigentlich, obwohl ich dann nicht weiter [...] Die legen das ja so aus, es könnte ja sein, dass ich da noch mit dem Bus weiterrolle hier. Dass ich nicht vom S-Bahnhof dann zu Fuß nach Hause oder [...] Also für mich macht das aber keinen Sinn. Also absolut nicht.“ (P19: 9)

Die Erzählung konnte mit einer Fahrtenabfrage beim HVV verifiziert werden. Und tatsächlich: Für die gleiche Fahrzeit von zwanzig Minuten sind, abhängig vom Verkehrsmittel, unterschiedliche Preise zu zahlen.

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

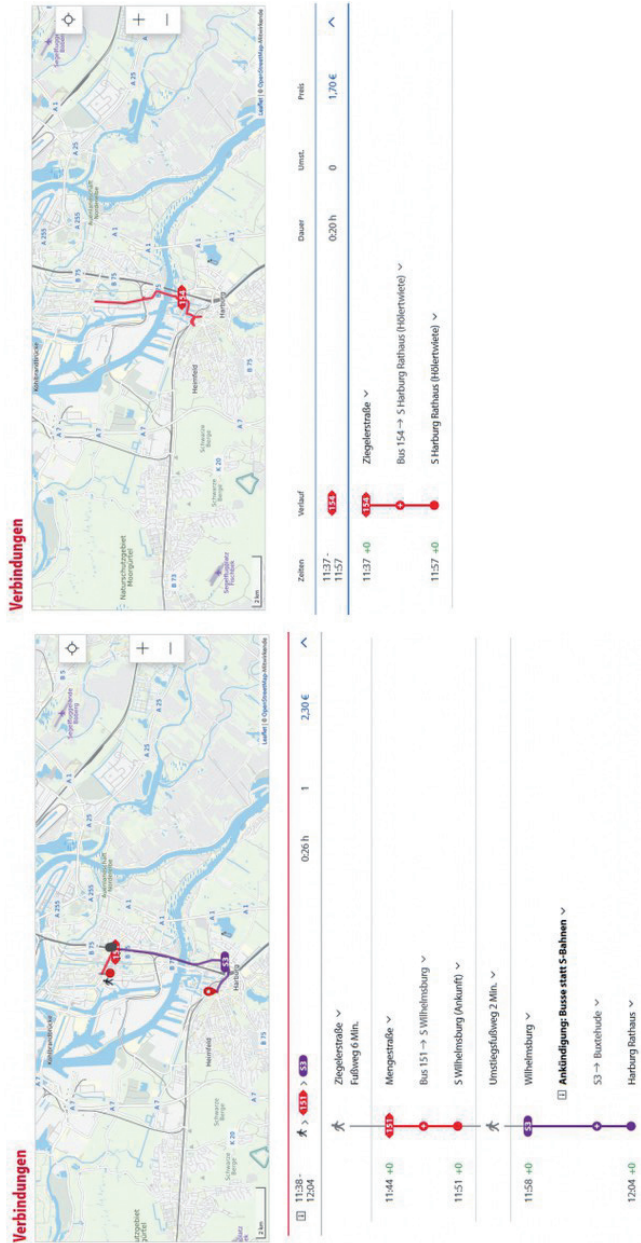


Abbildung 33: Abfrage der Route einer interviewten Person mit dem HVV-Routerplaner

Die finanzielle Barriere des Fahrpreises führte im äußersten Fall zu der Entscheidung, Aktivitäten nicht zu unternehmen. Fast alle befragten Personen notierten im Tagebuch Wege, die aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden konnten. Dies betrifft vor allem Ziele zu Begegnungen mit Freund:innen, Bekannten, Freizeit- und Kulturorten (z. B. Museen). Vor allem in den Hamburger Interviews wurde die Höhe des Fahrpreises für nicht gemachte Wege in den Vordergrund gestellt. Dass definitiv aufgrund des Fahrpreises die Abwägungsentscheidung in Bezug auf den Besuch eines Ortes negativ ausfiel, konnte für den Besuch des Miniatur Wunderlands in drei Interviews belegt werden. So bietet der Betreiber der Modelleisenbahnanlage Miniatur Wunderland in Hamburg im Januar für einkommensarme Personen gegen Nachweis der Bedürftigkeit kostenlosen Eintritt an. Obwohl die Kosten für den Eintritt weggefallen wären, entschieden sich die befragten Personen gegen einen Besuch:

„Ja, da wollte ich eigentlich hin, weil da im Januar ein paar Tage waren, wo, ja, eben halt Eintritt frei war, für die, die eben halt Hartz IV kriegen. Ja, und da hat aber eben halt wieder das Fahrtgeld gefehlt, ne? Und ich finde das faszinierend, was die da aus so kleinen Steine; und überhaupt so, wie klein das dann auch ist und so. Und trotzdem alles so gut sichtbar ist und so was. Ich bin selber kreativ. Deswegen ist das so, dass man da einfach mal hinmuss. Und seit fünf Jahren wollte ich da hin. Und jetzt im Januar war das dann eben halt, ja, umsonst. Aber ich konnte nicht.“ (P21: 36)

Alle befragten Hamburger Interviewpartner:innen wünschten sich Veränderungen im Tarifsystem bzw. ein für sie günstigeres preisliches Angebot. Anders als in den Berlin Interviews wurde der Fahrpreis als eine Belastung ihres Alltags empfunden und thematisiert. Dies drückte sich in einer wesentlich höheren Teilnahmebereitschaft der Hamburger:innen an der Studie aus. Einem großen Teil der Befragten war es ein Anliegen, von ihren Erfahrungen mit dem HVV-Tarifsystem zu berichten und Forderungen zu formulieren. In diesem Kontext wurden von einigen Befragten Diskriminierungserfahrungen thematisiert, die ein selbstbewusstes Formulieren der Forderungen erschwerten:

„Und aber da wäre es besser, da mal nach vorne zu gehen und zu sagen: Ja, wir machen sie günstiger. Und, ja, auf jeden Fall. Weil manchmal fühlt man sich als Mensch dritter Klasse schon so. Ist so. Wir sind dadurch ja keine schlechteren Menschen.“ (P19: 95)

Zusammenfassendes Fazit zur Wahrnehmung des HVV-Tarifsystems:

Eine Monatskarte ohne zeitliche Beschränkung (Vollzeit-Monatskarte) war für die Teilnehmenden an der Befragung trotz des Sozialkartenrabatts von 22,60 Euro zu teuer und wurde deshalb nur von wenigen Befragten in Hamburg genutzt. Der Kauf der Teilzeit-Monatskarte erforderte die Planung von Fahrten

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

und Fahrtzeiten, die nicht den Anforderungen des Alltags entsprachen. Die zeitliche Limitierung zwang zum Kauf von zusätzlichen Einzeltickets, wenn z. B. wichtige Termine im Jobcenter oder beim Arzt außerhalb der möglichen Fahrtzeitenberechtigungen anstanden. Das Tarifsystem wurde als intransparent und zu kompliziert empfunden. Aufgrund finanzieller Barrieren wurden vor allem Freizeitwege oder Besuchswege zu Freund:innen und Bekannten unterlassen. Typabhängig zeigt sich eine weitere Strategie, stattdessen das Fahrrad zu nutzen oder zu Fuß zu gehen. Das Fahrradfahren stellte jedoch für viele keine Option dar (vgl. 4.2.5). Insgesamt ließen sich eine eingeschränkte Mobilität und damit verbundene verringerte Teilhabe beobachten.

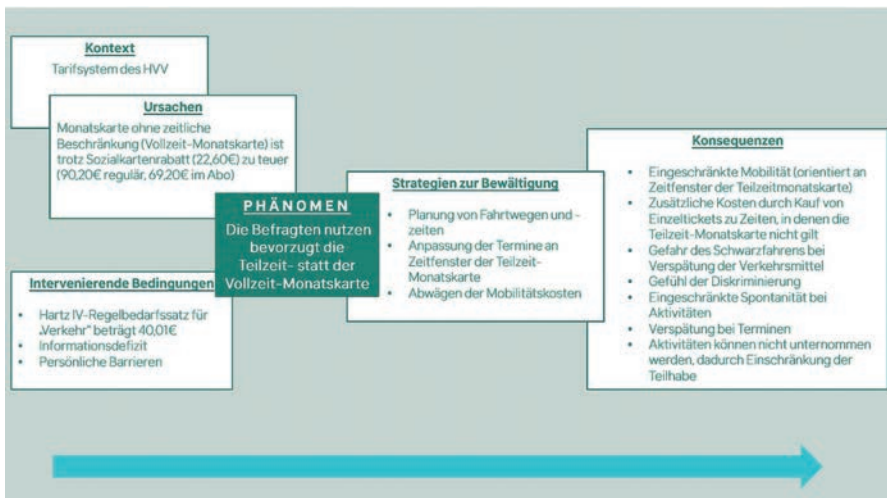


Abbildung 34: Tarifsystem HVV, Strategien zur Bewältigung und Konsequenzen

4.2.3 Persönliche Barrieren

Neben den finanziellen Beschränkungen benannten die interviewten Personen auch persönliche Barrieren als Ursache dafür, weshalb sie Wege nicht realisieren oder bestimmte Verkehrsmittel nicht nutzen konnten. Zu diesen persönlichen Barrieren zählten sowohl körperliche als auch psychische Einschränkungen. Es kann generell konstatiert werden, dass sich die meisten Proband:innen mit verschiedenen Problemlagen konfrontiert sahen und daher mehrere persönliche Barrieren schilderten.

Barrieren sind dabei nicht als absolute Faktoren zu verstehen, die die Mobilität der Proband:innen generell einschränken. Relevant wurden diese in den

meisten Fällen erst dann, wenn sie subjektiv als Barrieren empfunden wurden. So benannten zahlreiche Proband:innen die Überfüllung von U- und S-Bahnen als Grund, weshalb sie jene Verkehrsmittel bewusst mieden und dadurch auch bestimmte Ziele seltener aufsuchten. Für sie war diese Barriere, die durch äußere Gegebenheiten bedingt ist, so bedeutsam, dass sich ihr Mobilitäts- und damit auch ihr Möglichkeitsradius einschränkte. Inwiefern die Proband:innen bewusst über Ziele reflektierten, die sie durch diese subjektiv empfundene persönliche Barriere nicht erreichen konnten, konnte nicht in jedem Fall abschließend geklärt werden.

Umgekehrt gab es auch offensichtliche persönliche Barrieren, wie beispielsweise eine körperliche Gehbehinderung, die jedoch nicht als einschränkend empfunden wurde. Ein Proband mit körperlicher Schwerbehinderung gab an, sich dadurch in seinem Mobilitätsalltag und Möglichkeitsraum nicht einschränken zu lassen. Trotz der körperlichen Einschränkung begleitete er seine Kinder zur Schule, tätigte Einkäufe und plante Familienausflüge.

Persönliche Barrieren sind – wie der Name schon impliziert – individuell geprägt, weshalb sie einer differenzierten Betrachtung und Bearbeitung bedürfen. Unter körperlichen Einschränkungen werden gesundheitlich somatische Bedingungen gefasst, die die Mobilität von Personen einschränken können. Dazu zählen beispielsweise motorische Einschränkungen, Beeinträchtigungen der Seh- und Bewegungsfähigkeit sowie chronische Krankheiten, die zu einer Bewegungseinschränkung führen. Geistige oder seelische Behinderungen werden in diesem Zusammenhang nicht als körperliche Einschränkungen begriffen.

Die befragten Proband:innen schilderten in den Interviews die unterschiedlichsten körperlichen Einschränkungen, die zum Teil auch die von ihnen dokumentierten Wege beeinflussten. Zwei Personen berichteten von Gehbehinderungen, die sie in ihrer Mobilität beeinträchtigten. So berichtete ein Mann aus Wilhelmsburg:

„Ich sage immer, ich würde gerne. Vom Gedanken her würde ich gerne. Aber ich traue mich nicht mehr. Weil ich mir irgendwie zu unsicher bin. Es ist ja bei mir beim Laufen [...] Ich bin ja manchmal so unsicher auf den Beinen, das passiert mir auch öfters, dass ich dann mal wegknicke.“ (P15: 10)

Eine ältere Frau aus dem Falkenhagener Feld erzählte, dass sie auf den ÖPNV angewiesen sei, da sie nicht mehr so weit laufen könne. Eine weitere Frau erzählte von ihrer Sehbehinderung, die sie in ihrer Mobilität beeinträchtigte. Sie war an einem Glaukom erkrankt:

„Ich habe Grünen Star, also ich hab zwar noch einen [...] Führerschein, wenn ich wollte, könnte ich Auto fahren, aber darf ich natürlich nicht. Bin eine Gefahr für an-

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

dere. Und das bezieht sich natürlich nicht nur aufs Autofahren, auch aufs Fahrradfahren.“ (P28: 149)

Aufgrund ihrer Augenerkrankung gab sie an, die U-Bahn zu bevorzugen und S-Bahnfahrten zu vermeiden:

„Für mich persönlich aufgrund meiner gesundheitlichen Einschränkungen ist es angenehmer, weil ich vertrage das nicht, wenn es hell ist und Sachen ganz schnell an mir vorbeifahren. Das habe ich; in der S-Bahn habe ich das natürlich häufiger. Also man kriegt ja diesen Wechsel da eher mit.“ (P28: 151)

Neun weitere Personen berichteten von gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die sie in ihrer Bewegungsfreiheit einschränkten. Hier wurden auch psychische Einschränkungen genannt, die sich negativ auf die Mobilität der Betroffenen auswirkten. Dazu zählen beispielsweise Phobien, Depressionen und Suchterkrankungen. Darüber hinaus werden unter diesem Begriff auch psychische Beeinträchtigungen, wie beispielsweise Antriebslosigkeit, gefasst. Aufgrund von Unbehagen gegenüber größeren Menschengruppen bei der Nutzung des ÖPNV, gab eine interviewte Frau aus Neukölln an, sich zumeist nur zu Fuß im unmittelbaren Wohnumfeld zu bewegen:

„Ist mir zu groß, zu unübersichtlich und auch zu, wie sagt man [...] Ist halt zu viel Menschen, diese Sachen sind einfach zu viel. Also ich fühle mich immer nicht wohl, wo so viele Sachen sind oder viele Menschenmassen. Und deswegen mag ich es nicht.“ (P22: 31)

Eine befragte Person hatte unter einer Phobie gelitten und war während dieser Zeit kaum aus dem Haus gegangen. Mit der Integration in eine Maßnahme bei einem sozialen Träger hatte sich dies jedoch geändert. Während der Erhebung hatte die befragte Person einen regelmäßigen Mobilitätsalltag und berichtete, dass Mobilität mittlerweile einen sehr hohen Stellenwert in ihrem Leben einnähme:

„Einen sehr hohen, weil ich mich vor also zwei, drei Jahren sehr eingesperrt habe. Und seitdem es mir gut geht, bin ich halt auch gern unterwegs. Ich hatte einfach so Angst rauszugehen, ne? Also das war ja wegen meiner Psyche. Und da hat es mich eigentlich nicht gestört, weil ich es einfach nicht genutzt habe. Deswegen bin ich jetzt vielleicht umso intensiver, was Freiheit betrifft.“ (P26: 53)

Eine ähnliche biografische Episode schilderte eine 31-jährige Frau aus dem Falkenhagener Feld:

„Und dann passiert das sehr schnell, dass man sich in der Situation festgefahren fühlt und sich vielleicht sogar von der Gesellschaft noch mehr isoliert. Also bei mir ist das zum Beispiel so [...] Ich meine, ich sehe jetzt sehr aktiv aus. Aber wenn ich Ihnen sage,

2014 konnte ich mein eigenes Haus nicht verlassen. Ich konnte weder Bahn noch Bus noch sonst irgendwas fahren. Dann würden Sie wahrscheinlich sagen, können Sie sich bei mir nicht vorstellen. Also das ist halt alles so eine Sache.“ (P28: 150)

Dass Phobien zu einem besonderen Mobilitätsverhalten führen können, schilderte eine Sozialarbeiterin aus dem Falkenhagener Feld. Sie erzählte von einer Person, die an einer Soziophobie erkrankt war. Ein Interview mit dieser Person kam leider nicht zu Stande. Jedoch berichtete die Kontaktperson, dass die im Falkenhagener Feld wohnende Person den Weg für den Einkauf vom Wohnort zum S- und U-Bahnhof Spandau, eine Strecke von fast vier Kilometern, zu Fuß auf sich nimmt. Einerseits vermied sie dadurch Menschen in Bussen, andererseits könne sie dort die Produkte selbst einscannen und somit Lebensmittel einkaufen, ohne in Kontakt mit Verkäufer:innen zu kommen.

Antriebslosigkeit hingegen führt häufig eher dazu, die Wohnung nicht zu verlassen und die Einkäufe möglichst vor Ort zu erledigen. Die Freizeit wird dann zumeist in der Wohnung verbracht. Vor allem Männer berichteten, dass es ihnen schwerfiele, den Tag zu strukturieren. Ein Mann aus dem Falkenhagener Feld erzählte beispielsweise von seinen Schwierigkeiten, zu einer Maßnahme zu gehen, die auf die Integration in das Arbeitsleben abzielte:

„Das läuft in diesem Jahr sehr gut, im letzten und vorletzten Jahr war es schwierig mit Arbeit. Wenn ich keine Lust habe, bin ich erst gar nicht gekommen. Jetzt hab ich manchmal auch keine Lust, ich bin aber relativ immer jetzt hier, Montag bis Donnerstag, Freitag nicht mehr. Weil ich den Freitag nie geschafft hab, weil der um 10 anfängt.“ (P33: 6)

Aber auch die permanenten Zwänge, den Alltag zu bewältigen, können überfordernd wirken und zu Kraftlosigkeit führen, sodass auch fußläufig erreichbare Ziele nicht besucht werden. So berichtete eine Frau aus Neukölln von einem nicht zurückgelegten Weg in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld aufgrund von Erschöpfung:

„B: Der Weihnachtsmarkt. Ja, hätte ich gern mal vorbeigekuckt.

I: Und warum konnte das jetzt nicht [...]?

B: Ja, weil es mir nicht gut ging. Ich war dann auch bisschen platt. Mir fehlt noch bisschen Schlaf, meine Tochter da [...] Wir zwei schlafen eh nur in einem Zimmer, weil ich es nicht schaffe, das andere aus; aufzuräumen. Und da macht sie immer paar Geräusche nachts und ich bin [...] Ich habe so einen leichten Schlaf und da fehlt mir immer dann Schlaf auch sowieso, ne?“ (P11: 55)

Aber auch das Bedürfnis nach interpersoneller Distanz kann dazu führen, dass der ÖPNV vermieden wird. Eine Interviewpartnerin mit Migrationsgeschichte schilderte ihr Unbehagen bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel:

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

„Erstens, manchmal ist es zu voll. Und zweitens, es stinkt und mir wird es irgendwie ab und zu mal auch mal schwindlig, wenn ich dann mit der U-Bahn [...] Weiß nicht, vielleicht ist es wie; weil ich nicht daran gewöhnt bin. Es ist unangenehm, genau. Und manch; wie gesagt, manchmal ist es so voll, da muss man stehen. Und man ist zu nah an den anderen Menschen und das mag ich irgendwie nicht. Das ist unangenehm.“ (P31: 34)

Des Weiteren wurden biografische Einschränkungen erfasst, die sich negativ auf die Mobilität von Menschen auswirken. Grundlage war in diesem Zusammenhang der Begriff „Mobilitätsbiografie“, der „die Lebensgeschichte einer Person im Hinblick auf die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Ortsveränderung“ (Schwedes et al. 2018, 71f.) beschreibt. Diese subjektiven Wahrnehmungen können Mobilität ermöglichen – oder auch einschränken. Im Fokus stehen hierbei prägende biografische Mobilitätserfahrungen im Lebensverlauf, die zur Kontextualisierung des gegenwärtigen Verkehrsverhaltens genutzt werden können (vgl. ebd.).

In den Interviews berichteten einige Personen von biografischen Ereignissen, die ihre gegenwärtige Mobilität wesentlich beeinflussten. Zum einen waren es traumatische Ereignisse, die beispielsweise den Möglichkeitsraum der Verkehrsmittelwahl prägten. In zwei Fällen wurden z. B. eigene Unfallerfahrungen mit dem Auto geschildert, die dazu führten, dass der Autoführerschein nicht erworben wurde. Auf die Frage nach dem Erwerb eines Pkw-Führerscheins antwortete eine Frau aus Wilhelmsburg:

„Nein, nein. Ich habe da Angst vor. Ich hatte mal mit 16 einen schweren Autounfall mit meinen Eltern. Und habe drei Monate im Koma gelegen und [...] Ja, da war das dann ab da einfach vorbei.“ (P21: 72)

Ein ähnliches Erlebnis schilderte eine alleinerziehende Mutter aus Steilshoop und begründete damit den Nichterwerb eines Führerscheins:

„Nein, aber habe ich aus Prinzip nicht gemacht. Weil mein Vater hatte einen Unfall, da war ich mit drin. Meine Mum hat mir das erzählt. Und seitdem habe ich gesagt: Okay, dann möchte ich keinen Führerschein haben.“ (P5: 68)

Mit Eintritt in die Arbeitslosigkeit, einer Scheidung oder dem Tod von Familienangehörigen wurden ähnliche traumatische Lebensereignisse angeführt, die die Mobilität bei einigen befragten Personen grundlegend verändert hatten (vgl. Kapitel 5.3). Diese Brüche in der Biografie gingen zumeist mit dem Verlust des Autos oder einem generellen Rückzug aus dem gesellschaftlichen Leben einher.

Aber auch mangelnde mobilitätsbiografische Vorerfahrungen führten zu einem Ausschluss eines Verkehrsmittels. So begründete eine interviewte Frau aus

dem Falkenhagener Feld, dass ihr aufgrund ihrer Herkunft die Vorerfahrungen im Radverkehr fehlten, um sich mit dem Fahrrad in Berlin sicher fortbewegen zu können:

„Ich hab kein Fahrrad. Und ich komme halt nicht aus Berlin, ich komme ursprünglich aus Wiesbaden. Und das ist keine Fahrradstadt. Deshalb bin ich das auch nicht so gewöhnt. Ich fahre nicht gern im Verkehr Fahrrad.“ (P23: 30)

Aber auch Proband:innen, die bereits selbst innerhalb ihrer Familien Armuts-erfahrungen gemacht hatten, schilderten, dass bereits im Kindes- bzw. Jugendalter die Möglichkeiten für Mobilität aufgrund einer finanziell prekären Situation eingeschränkt waren. Zum fehlenden Führerschein befragt, antwortete eine Probandin aus Hellersdorf:

„Hätte ich gerne gemacht, wenn die Möglichkeit gegeben wäre. Also meine Eltern sind auch leider Hartz-IV-Empfänger, weil sie, ja, gesundheitlich, sage ich mal, eingeschränkt sind. Da blieb das nicht anders übrig.“ (P4: 119)

Eine vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) in Berlin und dem Zentrum für Sozialpolitik (ZeS) der Universität Bremen veröffentlichte Studie zu Kinderarmut ergab, dass Jugendliche zwischen 13 und 16 Jahren, die in einer Sozialhilfefamilie aufgewachsen sind eine um 10 und 25 Prozent höhere Wahrscheinlichkeit haben, als Erwachsene wieder sozialhilfeabhängig werden.⁸ Die Erziehungswissenschaftlerin Carola Kuhlmann (2008) hat diagnostiziert, dass ungleiche materielle Ressourcen Bildungsmängel verursachen. In Bezug auf die Theorie Pierre Bourdieus, in der Bildung als „kulturelles Kapital“ interpretiert wird, geht Carola Kuhlmann von einer Übernahme eines spezifischen „Habitus“ des Herkunftsmilieus aus. Vermutlich ließen sich diese Erkenntnisse auch auf die Vererbung von Möglichkeitsräumen übertragen. Jedoch war das vorliegende Interviewmaterial nicht in erster Linie mobilitätsbiografisch angelegt, sodass dies zumindest durch die MobileInclusion-Studie empirisch nicht eindeutig zu belegen ist.

Zusammenfassendes Fazit zu den persönlichen Barrieren:

Körperliche und psychische Einschränkungen sind Barrieren, die zusätzlich zu den finanziellen Barrieren die Mobilität begrenzen können. Aufgrund von körperlichen Handicaps können bestimmte Verkehrsmittel nicht genutzt werden. Phobien, Geh- und Sehbehinderungen sind in Einzelfällen so prägend, dass auch finanzielle Entlastungen (z. B. durch die Herabsetzung des Sozialticketpreises in Berlin) die Mobilität nicht begünstigend verändern. Antriebslosigkeit und Überforderung können dazu führen, dass Wege nicht realisiert werden und Aktionsräume klein bleiben. Antriebslosigkeit und soziale Zurückgezo-

⁸ <https://www.tagesspiegel.de/politik/vererbte-armut/591990.html>

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

genheit können Auslöser für nicht gemachte Wege sein. Traumatische Erlebnisse und biografische Brüche können Auslöser für eine Selbstbeschränkung der Verkehrsmittelwahl und der Gestaltung des eigenen Aktionsraumes sein. In diesen Fällen beschränkt sich der Aktionsraum häufig auf das Wohnumfeld. Der Stadtraum wird von dieser Gruppe meist nur sporadisch genutzt.

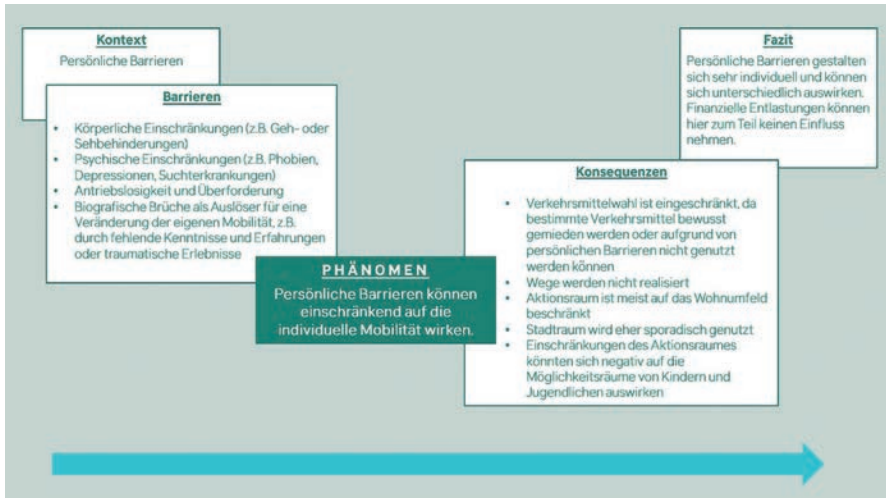


Abbildung 35: Persönliche Barrieren und Konsequenzen

4.2.4 Subjektive Wahrnehmungen von Erreichbarkeit

Ein Schlüsselfaktor für die mobilitätsbezogene Exklusion ist das Themenfeld der Erreichbarkeit. Im Vordergrund der durchgeführten qualitativen Interviews stand hierbei die subjektiv wahrgenommene Erreichbarkeit von Orten, die eine angemessene Versorgung garantieren und weiterführend Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Dies sind u. a. Einrichtungen der sozialen und gesundheitlichen Infrastruktur, der Nahrungsmittelversorgung sowie Sozialkontakte.

Zur gesundheitlichen Infrastruktur vor Ort, stellten fast alle befragten Personen fest, dass die Versorgung durch Arztpraxen und Apotheken in ihrem Wohnumfeld gut und diese sogar oft fußläufig erreichbar seien. Jedoch befand sich ein Teil der Interviewten in fachärztlicher Behandlung oder musste spezielle Therapieangebote nutzen, die außerhalb des unmittelbaren Wohnumfelds angesiedelt waren. In diesen Fällen war es für die Inanspruchnahme der medizinischen Versorgung notwendig, den gesamten Stadtraum zu nutzen.

Die Aussage einer Frau aus Wilhelmsburg zeigt, dass aufgrund von besonderen medizinischen Anwendungen Fahrten außerhalb des Wohnumfelds notwendig sind:

„Also Apotheke ist vorhanden. Ärzte sind auch vorhanden, aber man muss ja nun; oder ich muss ja nun auch spezielle haben, ne? Also ich muss einen Neurologen haben, also wegen meines Karpaltunnels, das habe ich ja nun auch noch. Dann muss ich einen ordentlichen Diabetologen haben, weil ich auch noch Diabetes habe. Diese Fachärzte, die hat man eben halt da nicht, ne? So, und ja, das sind eben halt [...] Und ich habe eben halt auch [...] Ich war schon da bei den Ärzten, und ich muss eben halt auch Vertrauen zu Ärzten haben.“ (P21: 54)

In Hamburg müssen für diese Fahrten entsprechende Kosten eingeplant werden. So erzählte eine alleinerziehende Mutter, dass für die Termine ihres Kindes in der Ergotherapie zusätzliche Mobilitätskosten anfielen:

„Mein Kleiner hatte Ergotherapie von Geburt an, also für ein halbes Jahr damals, und da musste ich immer in die Langelohstraße fahren. Und da musst du ja auch jedes Mal eine Fahrkarte ziehen. Und das war ein-/zweimal die Woche, immer unterschiedlich, je nachdem, wie die da war. Aber das war dann auch, ja, einmal die Woche 4, 5 Euro knapp und zweimal die Woche waren es dann 10 Euro.“ (P37: 28)

Die Kriterien der Ärzt:innenwahl sind nicht nur von der Erreichbarkeit abhängig, sondern auch stark von einem Vertrauensverhältnis zwischen Patient:in und Ärzt:in geprägt, das sich durch Empfehlung oder langjährige eigene Erfahrungen herausgebildet hat. So schilderte eine 60-jährige Frau:

„Und jetzt hab ich auch einen Orthopäden in Bahrenfeld, der ist auch ganz weit weg. Aber ich lege auch tatsächlich Wert auf mindestens eine CC-Karte und im Großbereich. Dann ist das egal, wo der Arzt ist, weil du suchst dir den Arzt ja aus, je nachdem, wie du den gerne hättest oder empfohlen wurde.“ (P36: 3)

Um unabhängig zu sein und die Freiheit der Ärzt:innenwahl zu haben, war die interviewte Person bereit in ein Ticket für den Preis von 69,20 Euro zu investieren.

Auch bezüglich der Einkaufsmöglichkeiten schätzten die befragten Personen die Erreichbarkeit in ihrem Wohnumfeld als gut ein. Der Bezug von Lebensmitteln oder Gütern des täglichen Bedarfs war für viele unproblematisch erreichbar. Für den Einkauf wurden die üblichen Discounter genutzt. In den Befragungsgebieten Steilshoop, Osdorfer Born und Hellersdorf sind zwar auch Einkaufszentren vorhanden, jedoch wurden diese als nicht attraktiv wahrgenommen. Das Einkaufszentrum in Steilshoop wurde beispielsweise von den Befragten nur für den Einkauf von Waren des täglichen Bedarfs genutzt. Leerstand und ein ungepflegtes Interieur nahmen die befragten Anwohner:innen

negativ wahr. Für besondere Einkäufe wurden Einkaufszentren außerhalb des Wohnumfelds genutzt, die ein vielfältigeres Angebot haben:

„Hmhm, Kleidung oder halt, ich sage mal, speziellere Sachen. Wenn ich jetzt nur eine Tafel Schokolade zum Geburtstag kaufen will, dann kann ich das auch hier machen. Aber wenn ich nach irgendwas Bestimmtem gucken will, schönes Stück Seife oder so, dann muss ich woandershin.“ (P23: 11)

Nicht alltägliche Einkäufe wurden eher selten getätigt. Es kam auch vor, dass interviewte Personen das Einkaufszentrum besuchten, ohne etwas zu kaufen. Für Familien stellten die Besuche in den Einkaufszentren ein besonderes Ereignis dar. Befragte gaben an, diese z. B. mit Eis essen mit den Kindern zu verbinden, sofern es das Finanzbudget zuließ.

Eine Frau, die im Falkenhagener Feld lebt, besuchte beispielsweise die Shopping Mall Spandau Arcaden nur sporadisch:

„Ja, in die Arcaden gehe ich relativ selten. Das mache ich eigentlich nur, wenn ich ein Passfoto brauche oder wegen Schuhen oder ins NanuNana. Da hole ich mir meine Malsachen.“ (P30: 37)

Die Erreichbarkeit von Kitas und Schulen wurde von den befragten Eltern als nicht problematisch angesehen. Ähnlich wie bei der Wahl der Ärzt:innen orientierte sich die Wahl der Kita oder der Schule nicht hauptsächlich an der Erreichbarkeit der Einrichtung, sondern an qualitativen Kriterien der Betreuung (z. B. Förderung oder Angebote für die Kinder).

Für die Aufrechterhaltung ihrer sozialen Kontakte nutzten die meisten befragten Personen den gesamten Stadtraum, da diese in anderen Quartieren lebten. Bei Personen, die sich meist in ihrem Wohnumfeld bewegen, waren die sozialen Kontakte auf das Wohnumfeld beschränkt. Kiezcafés und Nachbarschaftsheime stellten dort wichtige Orte der Begegnung dar, die nahmobil erreichbar sind. Die Erreichbarkeit der sozialen Kontakte wurde von keiner der befragten Personen als eine räumliche Barriere thematisiert. Entscheidend waren hier in erster Linie finanzielle oder persönliche Barrieren, die einen persönlichen Kontakt nicht zu Stande kommen ließen.

Dies trifft auch auf Destinationen wie Freizeitmöglichkeiten oder kulturelle Veranstaltungen zu. Hier wurden typenabhängig verschiedene Strategien gewählt. Zum Teil wurde auf den Besuch einer Veranstaltung verzichtet oder aber es wurden große Aufwendungen in Kauf genommen, um an einem Event teilnehmen oder z. B. einen Tierpark besuchen zu können.

So berichtete eine Frau aus Hellersdorf, dass sie gerne an der Kulturveranstaltung Festival of Lights in der Berliner Innenstadt teilnehmen wollte. Bei der

jährlich im Herbst stattfindenden Veranstaltung werden zahlreiche Gebäude und Plätze bunt illuminiert. In diesem Fall war der Frau der Besuch so wichtig, dass sie von ihrem Wohnort in Hellersdorf zum Alexanderplatz zu Fuß lief, um sich die beleuchteten Gebäude anzuschauen:

„Ja, jetzt waren wir zum Beispiel auch [...] Vor kurzem war ja dieses Festival of Lights. Da bin ich mit meinem Freund auch zum Alexanderplatz gelaufen. Wir sind eigentlich die ganze Strecke, wie die U-Bahn fährt, gelaufen. (lacht) Ja, ich glaube, wir sind zwei Stunden oder so oder länger. Also ich glaube, zwei, zweieinhalb Stunden irgendwie so sind wir gelaufen. Auf dem Rückweg haben wir uns dann auch eine Fahrkarte geholt, weil war dann schon irgendwie 23 Uhr. Also da wollte ich dann nicht noch nach Hause laufen, da habe ich gesagt: Nein, ich bin heute genug gelaufen.“ (P4: 148)

Diejenigen, die den gesamten Stadtraum intensiv nutzen, führen Freizeitbedürfnisse an, die zumeist nicht ausschließlich im unmittelbaren Wohnumfeld umgesetzt werden können. Genannt wurden Treffen des Dartvereins, einer Bastelgruppe, religiöse Gemeindeveranstaltungen etc., die meist in anderen Quartieren stattfinden. In diesem Zusammenhang formulierte jedoch kein:e Interviewpartner:in, dass sie oder er sich die Realisierung im unmittelbaren Wohnumfeld wünsche.

Die Bewertung des Angebots im Wohnumfeld fiel in den Interviews recht unterschiedlich aus. Zum einen wurden Grünflächen, Spielplätze oder auch Freizeitangebote für Kinder im Wohnumfeld genutzt. Zum anderen erschienen bestimmte Angebote im Wohnumfeld nicht sehr attraktiv, da sie nicht den Vorstellungen oder den Bedürfnissen der Nutzer:innen entsprachen.

Häufiger wurde in diesem Zusammenhang die Nutzung eines Schwimmbads im Wohnumfeld genannt, das wenig Komfort böte. So berichtete eine alleinerziehende Frau aus dem Osdorfer Born:

„Also es gibt das Elbtorbad, aber da ist ein Becken für Schwimmer und ein kleines Becken, da ist keine Rutsche, gar nichts. Und deswegen, das lohnt sich da gar nicht hinzugehen mit den Kindern, muss man jetzt nicht für los.“ (P37: 58)

Das gleiche Bad wurde aber von einem Vater mit sechs Kindern völlig anders bewertet und als Bereicherung empfunden, wobei er den finanziellen Aspekt der Nutzung betonte:

„Allerdings finde ich es schön, es ist ja ein Stadtteil, der sein eigenes Bad hat. Ich habe letztes irgendwie über dieses 50-jährige Bestehen vom Osdorfer Born gelesen und Bilder angeschaut. Und wir brauchen nicht weit weg, um in ein Freibad zu gehen. Es gibt das Osdorfer Freibad am Osdorfer Born, ist ja die Straße. Und auch einen netten Ausflug wert. Auch vom Preis her. Das heißt, da zahle ich für eine Familienkarte 4,50 Euro/5,50 Euro und kann mit allen meinen Familienangehörigen, also auch Familien mit Kindern und meine Ehefrau und ich, wir können dann da rein. Und es ist

auch keine zeitliche Begrenzung, wie man das in großen Bäderland-Badeanstalten hat, dass man ein Zwei-Stunden-Ticket kaufen kann und dann raus muss. Wäre auch bei uns ein unzuschieffender Aufwand, die ganzen Kinder zusammenzusammeln und fertig, trocken, zwei Stunden später wieder raus [...] Ist auch ein schöner Ort, der Osdorfer Born, also das Freibad, wo wir auch so manchen Sommer oder manche Sommertage verbringen und Essen mithaben.“ (P40: 100)

Hier zeigt sich bereits, dass die nahmobilen Angebote sehr unterschiedlich bewertet und genutzt werden. Wie in Kapitel 5.3 deutlich wird, sind diese Unterschiede in der subjektiven Wahrnehmung auch von den gewählten Bewältigungsstrategien (Offenheit, Proaktivität, Problemzentrierung) sowie den jeweiligen Typen abhängig.

Als ein weiteres Beispiel sei hier die unterschiedliche Nutzung und Wahrnehmung des Körnerparks in einem Neuköllner Wohnquartier angeführt. Eine Frau, die angab, ihr Wohnumfeld bzw. ihre Wohnung kaum zu verlassen, bewertete den Park in ihrer Nähe negativ. Sie verband negative Erfahrungen mit dem Park und formulierte in diesem Zusammenhang vorhandene Ressentiments gegenüber Menschen, denen sie eine Migrationsgeschichte zuschrieb:

„Ich nutze den nicht, weil da auch zu viele [...] Ich weiß nicht, also kann man das sagen? Zu viele Rumänen, also so zigeunermäßig. Und die machen zu viel Müll. Also man kann sich ja nirgendwohin setzen, ehrlich gesagt. Also ich weiß nicht, ob die [...] Zu viele Ausländer halt und die vermüllen alles. Und deswegen lohnt sich auch nicht, man kann sich ja auch nirgendwohin setzen.“ (P22: 23)

Andere interviewte Personen aus der Gegend, deren Mobilität viel häufiger über das Wohnumfeld hinausging, nahmen den Park dagegen positiver wahr. So erzählte eine befragte Person:

„Ja, der Körnerpark zum Beispiel, ja, das gefällt mir sehr. Ja. Na ja, die Feste auch, ne? Da gibt es viele Feste.“ (P32: 33)

Vor allem die im Sommer stattfindenden kostenlosen Musikkonzerte stellten für sie einen freudigen Anlass dar. Auch andere in Nord-Neukölln befragte Personen nutzen dieses Angebot gern.

Die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV stellte für die meisten befragten Personen kein Problem dar. Eine Bewohnerin aus dem Falkenhagener Feld betonte vor allem die Nähe zu einer Haltestelle:

„Na ja, weil wir haben ja jetzt hier den Bus vor der Tür. Man fällt in den Bus, auf Deutsch gesagt, rein.“ (P3: 106)

Nur in einem Einzelfall wurde berichtet, dass eine Haltestelle schwer erreichbar sei, weshalb die befragte Person auf ein Fahrrad zurückgriff, um zur nächsten Haltestelle zu kommen:

„Wenn ich hierher fahre zum Beispiel, fahre ich mit dem Bus; äh mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle. Ja, weil der 195er, mit dem ich hierherfahre, der fährt bei mir direkt, also da, wo ich wohne, nicht, sondern halt [...] Sind so knapp zehn Minuten Fußweg und die spare ich mir. Da nehme ich mir dann doch lieber das Fahrrad. Um dann zum Bus zu fahren.“ (P9: 9)

Trotz der positiven Wahrnehmung der Haltestellenversorgung wurden in den Quartieren, in denen nur eine Busversorgung besteht (Steilshoop, Osdorfer Born, Falkenhagener Feld), geringe Taktdichten und umständliche oder zu kurze Umsteigezeiten beklagt. In den Interviews berichteten betroffene Personen in diesem Zusammenhang von Erfahrungen mit überfüllten Bussen. Die Nutzung der überfüllten Busse wurde als anstrengend empfunden. So beschrieb eine alleinerziehende Mutter aus Steilshoop die Alltagssituation im Bus:

„Sehr anstrengend manchmal, weil die Leute keinen Platz machen. Die denken [...] Oder die drängeln sich dann rein oder raus und wo ich dann denke: Der Bus muss so lange stehen bleiben, bis alle draußen sind oder bis alle drin sind. Also es ist sehr anstrengend manchmal mit dem Kinderwagen. Also man denkt, man kommt immer locker rein oder so, aber ist nicht so. Gerade, wenn der Bus dann schon mit Kinderwagen voll ist, dann ist das noch mal sehr schwierig. Dann muss man auf den nächsten Bus meistens warten. Und das ist, ja, eigentlich sehr schrecklich. Weil wenn man dann Termine hat oder so und du musst unbedingt den Bus bekommen, dann ist das sehr blöd manchmal. Also [...] ja. Also dann ist das sehr problematisch, ne? Muss man dann schon [...] Manchmal sagt der Busfahrer dann auch schon: Bitte einmal den nächsten Bus nehmen. Also das ist dann schon sehr [...] Ich meine, ich versuche immer schon einen Bus früher zu nehmen, damit ich ein bisschen früher da bin. Aber das klappt meistens ja gar nicht, wenn der Kleine sich bockig stellt und sagt: Ich will keine Jacke anziehen oder so. Und dann diskutierst du erst mal fünf Minuten. Und dann verpasst man den Bus dann doch und dann muss man doch den nehmen. Und ja, das ist sehr anstrengend.“ (P5: 6)

In diesem Fall kalkulierte die Mutter die Situation der ständigen Überfüllung mit ein und entschied sich, wenn möglich, für eine frühere Verbindung. Ein Mann aus dem Falkenhagener Feld wählte eine andere Strategie, um der Überfüllung zu entgehen. Er nahm einen längeren Fußweg zu einer Haltestelle in Kauf, die von seinem Wohnort ein Stück entfernt liegt. Hier schätzte er die Wahrscheinlichkeit einen Sitzplatz zu bekommen höher ein, während an der nächstgelegenen Haltestelle seines Wohnorts viele Anwohner:innen des Wohnquartiers zustiegen:

„Da laufe ich immer so, dann hinten über so [...] Da gibt es ja zwei Wege von mir aus zur Bushaltestelle. Ich steige immer da ein, damit ich einen Platz kriege, weil ich gerne sitze. Stehen mag ich nicht so. Deshalb steige ich immer so ein statt so. Ja, eigentlich; es ist eigentlich relativ gut. Aber wenn der Bus voll ist, ist er halt voll, Hauptsache,

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

ich hab einen Sitzplatz. Das erlebe ich jeden Morgen, wenn so ein kleiner Bus kommt, der voll ist.“ (P33: 28)

Als eine weitere Barriere, die vor allem von den ÖPNV-Nutzer:innen aus den Randbezirken mit ausschließlicher Busanbindung genannt wurde, sind zu kurze Umsteigezeiten vom Bus in die S-Bahn oder Regionalbahn, um in die Innenstadt zu gelangen. In den Interviews wurden in diesem Zusammenhang Erlebnisse von missglückten Umstiegen angeführt. Zwei Beispiele aus dem Osdorfer Born und dem Falkenhagener Feld seien an dieser Stelle genannt:

„Oh Gott, nee, das klappt gar nicht hier. Das klappt gar nicht. Sie fahren auch [...] Manchmal fahren sie auch eine Minute vorher schon los oder zwei Minuten vorher los. Oder sehen, die Menschen laufen, und fahren trotzdem los.“ (P24: 57)

„Du hast 6 Minuten Umsteigezeit zwischen wo der Bus ankommen sollte und wo die Bahn fährt. Und aufgrund der Lage der Haltestelle der M37 am Rathaus, alleine der Weg vor, bis ich dann durch die Ampelschaltung über die Kreuzung in den Bahnhof. Das schafft man nicht in 6 Minuten, ist nicht zu machen.“ (P28:27)

Neben dem Warten auf den nächsten Bus wurden zwei Strategien genannt: der Versuch, die Zeit zu nutzen und zu Fuß zum Wohnstandort zu gehen, oder, da wo es möglich ist, dem Umstieg auszuweichen und eine längere Busfahrt in die Innenstadt auf sich zu nehmen:

„Also wenn ich jetzt mit der S-Bahn ankomme, dann ist der Bus meistens gerade weg. Dann muss ich auf den nächsten warten, 20 Minuten. Dann laufe ich nach Hause, da bin ich genauso schnell zu Fuß wie mit dem Bus.“ (P20: 23)

„Aber ich nehme ach dann 10 Minuten länger Fahrt in Kauf, wenn der Bus hierherfährt, ne? Also mein Sohn zum Beispiel, der mag das gar nicht, der fährt den schnellsten Weg. Klein Flottbek mit der S-Bahn und dann den 21er, als er hier noch gewohnt hat. Und der versteht nicht, dass ich lieber 10 Minuten länger fahre, aber im Bus dann eben, ne? Also die bequemere Variante und nicht diese: S-Bahn hinlaufen, dann zur S-Bahn und dann runter und dann zum Bus.“ (P24: 70)

Zusammenfassendes Fazit der subjektiven Wahrnehmung der Erreichbarkeit: Die Erreichbarkeit von Zielen der Gesundheitsversorgung und Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs wurde von den interviewten Personen als gut eingeschätzt. Ebenso stellte der Zugang zu Haltestellen des ÖPNV sowie zu Kitas und Schulen kein Problem dar. Jedoch waren alle befragten Personen darauf angewiesen, Ziele außerhalb des Wohnumfelds zu erreichen. Für die medizinische Versorgung mussten Personen z. B. Fachärzt:innen aufsuchen, die im Wohnumfeld nicht praktizieren, oder spezielle Therapieangebote, die ausschließlich in anderen Bezirken verfügbar sind. Wurden besondere Produkte benötigt, z. B. für das eigene Hobby (Malutensilien, Bastelarbeiten etc.) oder für Geschenke, gaben die Befragten in der Regel an, attraktivere Shop-

ping Malls aufzusuchen, die sich eher außerhalb des Wohnquartiers befinden. Die befragten Personen schätzten in diesen Shopping Malls das Angebot als vielfältiger ein und empfanden die Atmosphäre als kundenfreundlicher.

Auch erschienen weitere Destinationen wie etwa Freizeitmöglichkeiten in anderen Quartieren attraktiver. Tierparks, Schwimmbäder mit mehr Komfort oder kulturelle Veranstaltungen wurden als Wunschziele genannt, die es notwendig machen, den gesamten Stadtraum zu nutzen, um am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können. Es wurden aber auch Attraktionen im unmittelbaren Wohnumfeld besucht. Hier waren es vor allem Grünflächen, die von den Anwohner:innen genannt wurden und auch regelmäßig genutzt werden.

Die Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV wird als gut eingeschätzt. Vor allem in den städtischen Randquartieren mit ausschließlicher Buslinienführung wurde jedoch die Überfüllung von Bussen aufgrund von geringen Taktdichten beklagt. Zudem gestaltete sich der Umstieg zum schienengebundenen Verkehr Richtung Innenstadt für viele Befragte schwierig. Anschlüsse wurden verpasst und lange Wartezeiten mussten in Kauf genommen werden. Insgesamt führten diese erlebten Barrieren zu einer negativen subjektiven Wahrnehmung des ÖPNV. Dies könnte ein verstärkender Faktor sein, Wege nicht zu bewältigen. Zu finanziellen Abwägungen bei der Planung von Fahrten kommen Erfahrungen unkomfortabler und anstrengender Fahrten hinzu.

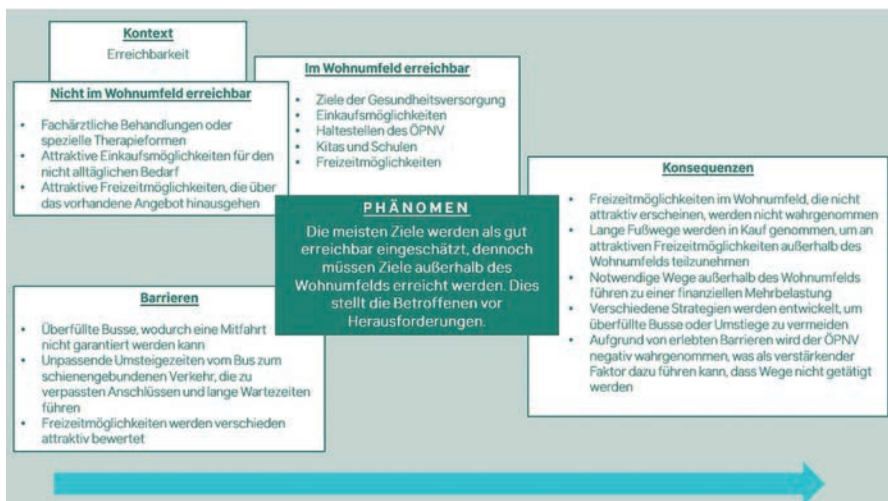


Abbildung 36: Subjektive Wahrnehmung von Erreichbarkeiten und Barrieren und deren Konsequenzen

4.2.5 Fahrradnutzung

Die Bewegung mit dem Fahrrad ist zwar eine Strategie, um Ausgaben durch den ÖPNV zu vermeiden, wurde aber von der Mehrheit der Befragten nicht genutzt, um den Mobilitätsalltag zu bewältigen. Die Fahrradnutzung ist für die befragte Gruppe einkommensarmer Personen also nicht selbstverständlich. Tatsächlich gaben 26 der befragten Personen (65%) an, nie Fahrrad zu fahren. Es sind vor allem Frauen (23 Personen), die berichteten, dass sie kein Fahrrad nutzen. 11 Personen besaßen zum Befragungszeitpunkt kein Fahrrad und 15 Proband:innen verfügten über ein Fahrrad im Haushalt, nutzten dieses jedoch nicht.

Als Auslöser für die Nichtnutzung eines Fahrrads erschien zumeist ein mobilitätsbiografischer Bruch, der mit dem Diebstahl oder der Beschädigung des Verkehrsmittels Fahrrad durch Dritte zusammenhängt. Der Verlust des Fahrrads konnte zumeist aus finanziellen Gründen nicht ausgeglichen werden. So steht die Aussage einer interviewten Person aus Hellersdorf exemplarisch für viele ähnlich berichtete Vorfälle. Ihr Fahrrad wurde vor zehn Jahren beschädigt. *„Und das Geld war auch nicht da für ein neues Fahrrad“ (P1: 32)*. Seit dem Verlust war die 35-jährige Frau kein Fahrrad mehr gefahren. Sollte die finanzielle Barriere wegfallen, könnte sich die befragte Person die Anschaffung eines Fahrrads sehr gut vorstellen. Sie sagte, sie würde Wege, die sie laut Wegetagebuch und Interview zu Fuß absolvierte, gerne mit dem Fahrrad bewältigen:

„Also mit dem Fahrrad würde ich halt so kleinere Wege machen, wenn ich jetzt halt zum Beispiel nach Mahlsdorf fahre oder hier unten zu meinem Postfach nach Kaulsdorf-Nord. So was halt. Oder halt einfach mal eine Radtour von Ahrensfelde bis nach Wuhletal oder von so was halt. Und zur Not würde ich wahrscheinlich auch mein Fahrrad mit der Bahn mitnehmen und mal eine kleine Radtour durch Prenzlau machen.“ (P1: 245)

Deutlich wird, dass finanzielle Barrieren nicht nur die Mobilität mit den Verkehrsmitteln des öffentlichen Nahverkehrs beeinflussten, sondern auch die situativ anfallenden Kosten bei Verlust oder notwendiger Reparatur des Fahrrads eine Herausforderung darstellten, die nicht sofort gelöst werden konnte. Dies betraf auch Kosten, die z. B. bei reparaturbedürftigen Haushaltsgeräten (Waschmaschine, Kühlschrank etc.) anfallen. *„Weil das Geld ja halt knapp ist. Zum Beispiel, meine Waschmaschine ist letztens kaputtgegangen plötzlich. Da musste ich halt erst mal dafür sparen“ (P22: 60)*.

Ähnlich dem beschriebenen Abwägungsprozess der Kosten bei der Nutzung des ÖPNV müssen die anfallenden Ausgaben für den Unterhalt eines Fahrrads mit abgewogen werden. Eine alleinerziehende Frau aus Hellersdorf sah sich z.

B. gezwungen auf die Nutzung des Fahrrads zu verzichten, da für die Familie wichtigere Kosten anstanden:

„Das ist aktuell leider kaputt. Also ja, ich hätte (schmunzelnd) eins, aber das ist halt auch dadurch [... Ich weiß nicht, das ist jetzt auch, glaube ich, schon anderthalb Jahre kaputt. Ich kriege es einfach nicht auf die Reihe, da irgendwie Ersatzteile zu kaufen. Da denke ich dann auch wieder an mein Kind, an die Familie und stecke das Geld da lieber rein.“ (P4: 53)

Wenn ein Fahrrad nicht unmittelbar ersetzt oder repariert werden konnte, entstand ein Bruch der Mobilitätsroutine, der bei Personen, die sich schon vor dem Verlust bei der Fahrradnutzung unsicher fühlten, irreversibel erschien. Eine 48-jährige Frau aus Neukölln berichtete, dass ihr Fahrrad im Hinterhof ihrer Wohnanlage gestohlen worden war. Aufgrund fehlender finanzieller Mittel konnte sie sich eine Wiederanschaffung nicht leisten. Vor dem Diebstahl fuhr sie zum Lebensmitteleinkauf und zu anderen Destinationen, die für ihren Alltag bestimmend sind, mit dem Fahrrad. Als wir nach der Wiederanschaffung eines Fahrrads fragten, zeigte sich die Person jedoch ambivalent. Auf der einen Seite fühlte sie sich durch das Interview wieder angeregt über den Kauf eines Fahrrads nachzudenken: *„Muss ich mal sehen, dass ich irgendein preiswertes kriege“ (P2: 186)*. Auf der anderen Seite fühlte sie sich nicht sicher auf dem Fahrrad. Diese Erfahrungen hielten sie von einem Wiedererwerb ab:

„Also ich; sehe immer so vor dem geistigen Auge, dass ich irgendwie einen Unfall habe mit Fahrrad. Und das ist; irgendwie ist es [...] Wirklich, das sehe ich richtig. Also da [...] Ich lasse da die Finger von.“ (P2: 199)

Vor allem das Gefühl der Unsicherheit zeigte sich als verstärkender Faktor, warum nach dem Verlust des Fahrrads die Wiederanschaffung nicht angestrebt wurde. Dieses Motiv tauchte in den Erzählungen, die vom Verlust eines Fahrrads handelten, immer wieder auf:

„Dann haben sie es mir geklaut. Und das, was ich noch im Keller habe, das hab ich dann nicht wieder hergerichtet, weil; weil das Geld mir auch fehlt, da noch mal alles; Schläuche neu zu machen und [...] Das hab ich bisher nicht investiert. Und ich fühle mich auch ein bisschen unsicher, ehrlich gesagt, ne?“ (P11: 24)

Als weiterer Faktor für die Nichtbenutzung des Fahrrads stellte sich eine selbstwahrgenommene Antriebslosigkeit heraus. Nicht Ängste und Unsicherheiten standen hier im Vordergrund, sondern es fehlte schlicht an Lust oder Energie sich ein Fahrrad zu besorgen und es zu benutzen. Vorausgegangen war auch hier der Verlust bzw. die Nichtverfügbarkeit des Verkehrsmittels:

„Nein. Ich bin ein sehr fauler Mensch. Doch, früher, als ich bisschen kleiner war so. Da hatte ich ein Fahrrad, aber es wurde mir permanent geklaut (lacht). Na ja, ich

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

hatte dann irgendwann, ja, weiß ich nicht, keine Lust mehr darauf. Also es wurde mir zu anstrengend, sage ich mal so. Und dann musste man ja gucken, dass man es entweder in den Keller stellt so, weil Schlösser, weiß ich nicht [...] Also ich hab zweimal ein Schloss, das wurde zweimal geknackt und, ja, das war mir; war mir zu blöd.“ (P10: 22)

Der geschilderte wiederholte Verlust des Fahrrads war, wie das Zitat zeigt, als zermürender Prozess erlebt worden, der letztendlich zur Aufgabe einer Mobilitätsoption geführt hatte.

Vor allem aber Personen, die sich eher im Wohnumfeld bewegten und nur sporadisch den gesamten Stadtraum nutzten, bezeichneten sich selbst als „faul“. Den Stellenwert der Mobilität erachteten diese Personen als nicht sehr wichtig. Die Selbstbezeichnung „faul“ zeigt jedoch kein Unbehagen oder Unzufriedenheit an, sondern wird eher als selbstverständlich hingenommen:

„Aber wie gesagt, ich bin Passivsportler, ich bin zu faul. Das ist nicht so meine Welt. Macht dann viel mehr Spaß, rauszugucken, zu träumen und jemand anders fährt.“ (P27: 7)

Personen, die über ihren eigentlichen Aktionsraum hinaus keine weiteren Wunschziele formulierten, zeigten sich seltener in der Lage oder gewillt, das Fahrrad in die Bewältigung des Mobilitätsalltags mit einzubeziehen. Eine allgemeine Lethargie schien hier alle Lebensbereiche zu durchziehen. Fehlende Tagesstrukturierung, Depressionen etc. zeigten sich als begleitende Faktoren, die zu einer Verfestigung des Ausschlusses eines Verkehrsmittels führten. Im Extremfall wurde trotz der Verfügbarkeit eines Fahrrads im Haushalt das Verkehrsmittel nicht mehr genutzt. Folgende Interviewsequenz mit einem 45-jährigen Mann aus dem Falkenhagener Feld sei hier als Textbeleg angeführt:

I: Haben Sie ein Fahrrad?

B: Ja, nutze ich aber nicht.

I: Warum nicht?

B: Nee, weil ich nicht weiß, wo ich damit hinfahren soll. Das steht noch in der Wohnung und [...] Ja.

I: Also jetzt könnten Sie auch die Fahrten, die Sie im Wegetagebuch aufgeschrieben haben mit dem Fahrrad machen, oder?

B: Hm nö, das nicht. Ich laufe lieber oder fahre mit dem Bus. Bin bisschen fahrradfaul.

I: Okay, also das Fahrrad ist in Ordnung, es [...]

B: Ist in Ordnung, ja. Ich bin fahrradfaul.

I: Fahrradfaul?

B: Total, ja.

I: Also nicht so, dass Sie sagen: Das ist mir zu unsicher, oder so?

B: Nö, das nicht. Das nicht.

I: Oder weil das zu anstrengend ist, also zu treten?

B: Nee, einfach nur so. Einfach so.“ (P29: 16)

Neben der persönlichen Barriere durch Antriebslosigkeit waren es aber auch körperliche Einschränkungen, die eine Fahrradnutzung verhinderten. In vier Interviews gaben die befragten Personen an, körperlich nicht zum Fahrradfahren in der Lage zu sein (z. B. aufgrund einer Sehbehinderung). So schilderte eine Probandin, dass sie das Fahrrad aufgrund einer Operation nicht mehr nutzen könne:

„Die OP war 16, nee, 15, also jedenfalls bin ich am Knie operiert worden und Meniskus und was weiß ich. Mein Orthopäde hat gesagt, ja, ich soll Fahrrad fahren. So, dann hab ich's probiert, bin aber nur bis zur Kreuzung gekommen, musste meine Mutter anrufen und die musste mich mit ihrem Rollator abholen. Weil ich hatte so ein Knie, konnte nicht mehr laufen. Dann war ich danach zur Kur und von der Kur aus hatte dann die Orthopädin gesagt, ich darf nicht mehr.“ (P3: 86)

Als weiteren Grund für die Nichtnutzung des Fahrrads gaben Befragte an, dass sie nicht Fahrrad fahren könnten oder die sichere Führung des Verkehrsmittels nicht gelernt hatten. Vor allem Menschen mit Migrationsbiografie berichteten, dass sie nicht Fahrrad fahren könnten oder entsprechende Routinen nicht ausbilden können. So berichtete eine 36-jährige Frau aus Wilhelmsburg:

„Ich hab; ich hab Fahrrad, also meine Tochter hat Fahrrad, mein Mann hat Fahrrad, aber ich kann nicht. Nee, nee, mein Mann sagt zu mir, er will es mir lernen, aber erste Mal meine Tochter hat gelacht und dann [...] Ich; ich laufe gerne zu Fuß. Als Fahrrad. Also ich weiß nicht, mit Fahrrad, wenn ich sehe, meine Tochter, sie kann [...] Mama, guck! Sie sehr freuen und so. Aber ich; ich kann das nicht. Also [...] Ja. Mein Mann hat letztes Mal gesagt: Ja, ich muss dir ein wie Dreirad geben. Vielleicht nächstes Jahr ich lerne auch mit Fahrrad fahren.“ (P12: 32)

Im Haushalt der Familie waren hier Fahrräder verfügbar, die von der kleinen Tochter und ihrem Mann genutzt wurden. Der Mann unterstützte seine Frau darin, das Fahrradfahren zu lernen, jedoch wirkten das Auslachen der Tochter oder die Bemerkung des Mannes ihr ein Dreirad zu besorgen nicht motivationsfördernd. Zum Zeitpunkt des Interviews hatte sie nicht das nötige Selbstbewusstsein, sich über diese Bemerkungen und Reaktionen hinwegzusetzen.

In einem anderen Haushalt wurde eine bereits bestehende Mobilitätsroutine mit dem Fahrrad durch den Mann unterbrochen, indem er das Fahrrad seiner Frau verkaufte und damit die Fahrradnutzung beendete:

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

„Hat mein Mann vielleicht verkauft. Denke, verkauft. [...] Ich bin runtergefallen. Ich war schwanger. Und mein Mann hatte gesagt: [...] Ja, jetzt ist Schluss. Ja, nee, nicht wegen jetzt finanziell.“ (P16: 53)

In den Interviews zeigte sich, dass finanzielle Barrieren Auswirkungen auf die Verfügbarkeit der Fahrräder für Kinder und Jugendliche in einkommensarmen Familienhaushalten hatten. In der Gruppe der interviewten Alleinerziehenden und Familien mit vielen Kindern strebten viele der Befragten an, den Kindern ein Fahrrad zur Verfügung zu stellen. So wurden vor allem für die Kinder zumeist gebrauchte Fahrräder besorgt. In den Haushalten wurde Fahrradfahren (ähnlich wie das Schwimmen) als wichtige Kompetenz angesehen, die es den Kindern zu ermöglichen galt. Auch hier unterbrachen Diebstahl und Reparaturbedarf notwendige Routinebildungen, denn die Ausgaben für den Verlust des Fahrrads eines Kindes waren für die Betroffenen nicht ohne Weiteres aufzubringen. Demnach erschienen Kinder und Jugendliche aus einkommensarmen Haushalten besonders vulnerabel dafür, sich auf das zu Fuß Gehen und die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs beschränken zu müssen.

Vier Personen gaben in den Interviews an, dass sie täglich oder fast täglich das Fahrrad für ihre Alltagswege nutzten. Sieben interviewte Personen berichteten, dass sie mindestens einmal in der Woche mit dem Fahrrad führen. Diese Gruppe unterschied sich vor allem im Vergleich zu den Nichtnutzer:innen durch einen beobachtbar größeren Aktionsraum. Der Stadtraum wurde von dieser Gruppe intensiver genutzt. Außerdem konnte diese Gruppe mehr Wunschziele benennen, die zumeist wesentlich über den eigentlich realisierten Aktionsraum hinausgingen. In der Form und in den genannten Gründen für die Wahl des Verkehrsmittels Fahrrad ließen sich typenabhängige Unterschiede erkennen (vgl. Kapitel 5.3).

Die große Mehrheit des untersuchten Samples war nicht fahrradaffin. Einen Einzelfall gab es jedoch: einen 53-jährigen Mann aus Wilhelmsburg, der fast ausschließlich mit dem Fahrrad unterwegs war und sogar lange Strecken und Ausflüge mit dem Fahrrad bewältigte. Er berichtete, dass er durchaus mit dem Fahrrad von Hamburg-Wilhelmsburg an die Ostsee führe (z. B. nach Travemünde) und sich auch sonst den Stadtraum Hamburgs mit dem Fahrrad intensiv erschließe. Den öffentlichen Nahverkehr des HVV nutzte er dagegen nicht. Er hatte drei Fahrräder zur Verfügung, die er sich mehr oder weniger selbst zusammengebaut hatte. Ging eines kaputt, konnte er auf ein anderes zurückgreifen:

„Ich nehme einfach ein anderes Fahrrad. Ist auch viel einfacher. Na ja, die Möhre, die ich jetzt fahre, die nenne ich Möhre, die hält sich wacker, schon den; den zweiten Winter jetzt. Aber das ist auch, ja, eine Möhre. Aber die Kette ist verkleidet, Kettenschutz, vorbildliche Schutzbleche. Also es ist wie gemacht für den; ja. Ist aber letztendlich;

also die anderen sind ganz; sind sportlicher als Möhre. Ja, das andere ist Weiß und das andere ist Schwarz und auch so ein bisschen [...] (Pause) Na ja, ich hab sie ja irgendwie selbstgebaut, die Dinger, letztendlich. Also die sind auch so gesehen [...] Also Black Pearl ist auch so ein bisschen schwarze Rakete und dann wieder ein bisschen angeschliffen. Da kommen so gebrau; wie Gebrauchsspuren sieht das schon aus. Also so Sachen, wo [...] Aber mir gefiel das so. Es ist nicht rostig, es ist ja nur [...] Es sieht irgendwie schartig aus so ein bisschen, ne?“ (P18: 66)

Zusammenfassendes Fazit zur Fahrradnutzung:

Obwohl das Fahrrad früher als Arme-Leute-Verkehrsmittel angesehen wurde, ist ausgehend von unserer Forschung zu konstatieren, dass die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad für einkommensarme Menschen, die schon länger arbeitslos sind und in einer finanziell prekären Situation leben, nicht selbstverständlich scheint. Die überwiegende Mehrheit der befragten Personen gab an, nie Fahrrad zu fahren. Ein erheblicher Anteil hatte gar kein Fahrrad zur Verfügung. Diebstahl oder Beschädigung hatten zumeist eine vorausgehende Nutzung des Fahrrads auf Dauer beendet. Unsicherheiten und Ängste verhinderten neben finanziellen Grenzen eine Neubeschaffung. Als weitere Barrieren des Wiedereinstiegs in die Nutzung zeigten sich körperliche Einschränkungen und fehlende Fähigkeiten, das Fahrrad sicher zu bedienen. Die Wahrscheinlichkeit für die Nutzung eines Fahrrads war unter den befragten einkommensarmen Personen bei jenen höher, die den Stadtraum intensiv nutzten, viele Wunschziele angaben, die über den gegenwärtigen Aktionsraum hinausreichten, und die über die entsprechenden Fähigkeiten verfügten.

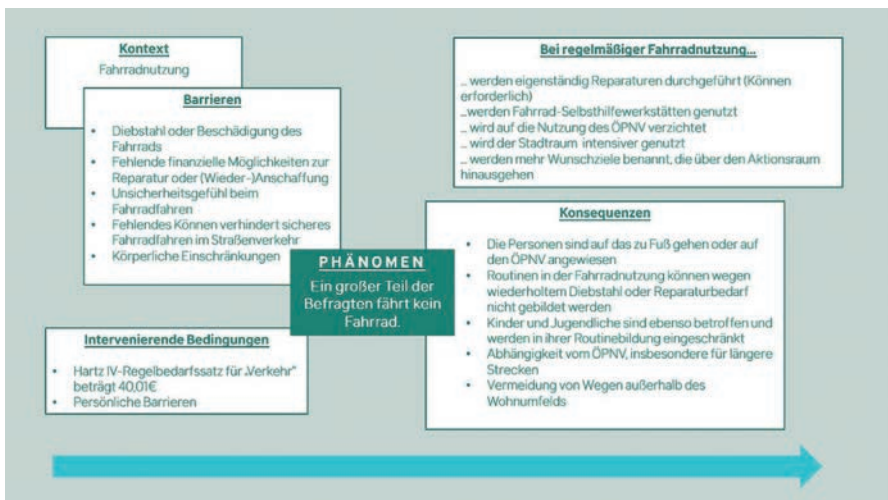


Abbildung 37: Barrieren und Konsequenzen bei der Fahrradnutzung

4.2.6 Subjektiv wahrgenommener Möglichkeitsraum

Neben der finanziellen Barriere stellte sich für die Beschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion der subjektiv wahrgenommene Möglichkeitsraum als ein bestimmendes Moment heraus. Er beschreibt die Benennung potenzieller Ortsveränderungen. In den Interviews wurden diese konkret thematisiert, wenn eine Person in den Wegetagebüchern nicht gemachte Wege dokumentiert hatte. In diesen Fällen konnten die gewünschten Wege nicht angetreten werden. Durch Detaillierungsfragen konnten weitere Wunschziele erfragt werden, die im Verlauf des Interviews in Erinnerung gerufen wurden. Es handelte sich dabei um potenzielle Ortsveränderungen, die außerhalb der zu dokumentierenden Woche lagen.

Die Ursache für nicht realisierte Wunschziele lag auch hier häufig in der finanziellen Barriere. Nach Abwägen der Mobilitätskosten entschieden sich die von uns Befragten häufig gegen ihr Wunschziel. Die Differenz zwischen dem Möglichkeitsraum und dem tatsächlichen Aktionsraum wurde dabei durchaus reflektiert und als einschränkend empfunden. Diejenigen, die nicht versuchen, trotz bestehender Hürden die Wunschziele zu realisieren, wirkten eher resigniert und litten häufiger unter der empfundenen Aussichtslosigkeit. Statements aus dieser Gruppe der Befragten deuten darauf hin, dass sie sich mit dem Status Quo abfinden:

„Und deswegen, wie gesagt, ich versuche das jetzt irgendwie so anders aufzuholen mit den Sportaktivitäten oder kulturellen Aktivitäten, aber das ist natürlich kein Ersatz. Es gibt keinen Ersatz dafür, dass man gerne abends weggeht, tanzen geht oder ins Theater geht. Und gut, manchmal gibt es Vorstellungen nachmittags, aber ansonsten, ja, was soll ich machen? Es gibt keinen Ersatz. Und, ja, das ist eben traurig.“ (P2: 232)

„Wer würde nicht gerne mal irgendwo in Urlaub fahren oder so? Aber das sind halt, sage ich mal, Sachen, die hat man dann nicht.“ (P28: 178)

Die nicht angetretenen Wege betrafen vor allem kulturelle Veranstaltungen oder Freizeitaktivitäten. Auch berichteten die Interviewpartner:innen von nicht angetretenen Wegen, die sich auf soziale Kontakte bezogen. So gaben einige an, dass sie auf den Besuch bei Freund:innen oder Verwandten verzichtet hätten, da sie nicht im unmittelbaren Wohnumfeld wohnten.

Die freizeitbezogenen Bedürfnisse wurden zumeist von außen „geweckt“. So machten Freund:innen und Bekannte auf mögliche Ziele aufmerksam, die dann zu Wunschzielen wurden. Als Beispiel sei hier ein geplanter Besuch eines Abendflohmarkts in Lüneburg genannt, den eine interviewte Person aus Hamburg-Wilhelmsburg aus finanziellen Gründen in dem erhobenen Zeitraum nicht realisieren konnte:

I: Gehen wir noch mal weiter, hier ist Lüneburg. Also das war dann ein Abendflohmmarkt.

B: Ja, da war ein Abendflohmmarkt, tja, wollte man gerne dahin, aber [...]

I: Waren Sie da schon mal?

B: Nee. In Lüneburg war ich, aber da nicht. Das hat [...] In Lüneburg wohnt ein Bekannter von uns. Und der hat uns empfohlen, dass wir dorthin gehen, weil da sind gute Sachen zu günstigen Preisen. Kann man sich was kaufen, aber wie gesagt, Lüneburg-Hamburg ist schwierig.“ (P17: 31)

Aber auch die Orientierung an einkommensstärkeren Gruppen bestimmte die Wunschziele. Im Vergleich mit den Mobilitätszielen wohlhabenderer Personen schien die Ausgrenzung für einige Befragte am deutlichsten erfahrbar. So erzählte eine Frau aus Hellersdorf:

„Darum ja, also man sieht immer bei anderen, die machen Urlaub in Ägypten, am Bodensee, in [...] Hier, wie heißen diese komischen Wälder da, keine Ahnung. Man sieht es halt immer bei anderen so, wo halt auch einer von beiden immer nur gut verdient, und das ja beim Jobcenter ja auch angerechnet wird so. Man sieht immer bei anderen, die, weiß ich nicht, sind alle drei Wochen mal im Tierpark, alle zwei Tage in der Schwimmhalle oder da oder da. Das sind Dinge, wo ich denke so: Und ich bin hier in meinem kleinen Käfig und komme nicht weiter, weil ich jeden Cent dreimal umdrehen muss. Das ist halt [...] Ja, das reicht alles vorne und hinten nicht, also das fängt bei Kleinigkeiten wie der Fahrkarte an.“ (P4: 136)

Letztendlich erschienen die benannten Ziele beliebig, da es Ziele der Anderen sind, die nicht mit eigenen Wünschen und Erlebniserwartungen verbunden wurden. Die Realisierung von Urlaubsreisen an weiter entfernte Orte wurde hier als ein Distinktionsmerkmal wahrgenommen.

Bei der Erhebung kristallisierte sich schon frühzeitig heraus, dass sich die Befragten im Verhältnis von subjektiv wahrgenommenem Möglichkeitsraum und Aktionsraum unterschieden und sich Gruppen bilden ließen. Somit wurde das Verhältnis zwischen Aktionsraum und Möglichkeitsraum zu einem wesentlichen Ankerpunkt für die Identifizierung von Mobilitätstypen. Über das Missverhältnis von Wunschzielen und Möglichkeiten zu deren Realisierung ließ sich anhand der im Wegetagebuch dokumentierten nicht zurückgelegten Wege leicht ins Gespräch kommen. Zudem gab es zwei weitere Gruppen, die erst durch die Frage nach möglichen Wunschzielen im Interview oder durch die Erzählungen eines Mobilitätsalltags (der stark durch Individualbedürfnisse geprägt war) identifiziert wurden.

So gab es eine Gruppe, die keine Wunschziele benennen konnte und deren Aktionsraum sich auf die Realisierung von Grundbedürfnissen (z. B. Einkaufen von Waren des täglichen Bedarfs) beschränkte. Interviews in dieser Grup-

pe gestalteten sich insofern schwierig, als keine Erzählungen zu einem Möglichkeitsraum zu Stande kamen. Auch wiederholtes Nachfragen konnte keine Erzählungen zu möglichen Wunschzielen generieren. Allerdings sind Erzählungen das entscheidende Material, um im Rahmen von qualitativen Auswertungen Aussagen treffen zu können, weshalb der Interviewer durch weitere Detaillierungsfragen mehrfach versuchte, auf potenzielle Ziele zu sprechen zu kommen. Das Fremdverstehen als ein wesentliches Prinzip der qualitativen Forschung stellte in Bezug auf diese Gruppe eine besondere Herausforderung dar, da keine Differenz zwischen Aktionsraum und Möglichkeitsraum beobachtbar war. Diese Differenz wurde von den befragten Personen dieser Gruppe entweder tatsächlich nicht wahrgenommen oder sie konnte nicht artikuliert werden. Anders als in der Mehrheit der Interviews fielen in diesen Gesprächen auch keine Äußerungen, den Mobilitätsalltag verändern zu wollen. An dieser Stelle seien exemplarisch zwei Interviewpassagen dokumentiert. Die erste stammt aus einem Gespräch mit einer Frau, die in Nordneukölln lebte und angab, sich im Wesentlichen in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld zu bewegen. Sie konnte keine Wunschziele benennen:

„I: Jetzt hast du keine Wege notiert, die du jetzt gerne gemacht hättest, aber nicht realisierbar waren. Kommt das mal vor, wo du sagst: Mensch, da wäre ich gerne hingefahren.“

B: Eher nicht.

I: Also du bist der Meinung, du kannst alle Wege realisieren, die du möchtest.

B: Ja. Ich bin so ein Mensch, ich plane immer alles so vor, also für den Tag, was ich halt vorhabe. Und dann mache ich halt auch meistens die Sachen, was ich vorgehabt habe. Aber ich bin ja so ein Mensch, ich suche mir fast alles in der Nähe aus, halt wo ich [...] Auch wenn ich irgendwohin fahren muss, dann gucke ich halt so, dass es trotzdem noch nah dran ist, also dort, wo ich hinfahren muss, damit ich nicht zu viel zum Beispiel S-Bahn so bleiben muss oder zu viel umsteigen muss. Ich suche mir halt immer so die kürzesten Strecken aus.“ (P22: 44)

Die zweite Interviewpassage ist dem Interview mit einer Frau aus Hellersdorf entnommen, die in einer vom Jobcenter geförderten Maßnahme arbeitete und von einem sozialen Träger bei der Kinderbetreuung unterstützt wurde. Auch in ihrem Fall waren die Routinen des Alltags so dominant, dass Wunschziele kaum benannt werden konnten. Im Gegensatz zu anderen alleinerziehenden Müttern benannte sie auch keine Wunschziele, die die Wünsche und Bedürfnisse der Kinder betreffen:

„I: Ja. Also es gibt hier keinen so einen Eintrag in der Form, dass Sie einen Weg jetzt gern gemacht hätten und ihn nicht gemacht haben. Kommt das so nicht vor?“

B: Nee, weil [...] Nö, also ich habe dann nach Arbeit auch überhaupt eigentlich gar keine Zeit, um, sage ich mal, jetzt noch irgendwie großartig irgendwas zu machen.

Weil, ich bin froh, wenn ich dann zu Hause angekommen bin und meine Ruhe habe, in Anführungsstrichen so. So, also das wäre mir dann auch zu anstrengend. Bis auf, wenn mein Freund jetzt mir sagt: Ja, gut, wir holen dann gleich die Kinder ab und gehen noch mal Einkaufen. Denke ich mir auch: Nein, okay, ich möchte jetzt erst mal nach Hause, mich ausruhen. Also es ist schon schön, wenn ich endlich mal zu Hause angekommen bin“ (P10: 69).

Ein Teil der Befragten benannte viele Wunschziele. Ihr Möglichkeitsraum war wesentlich größer als der Aktionsraum und reichte bei einigen sogar über den Stadtraum hinaus. Der Stellenwert der Mobilität war für sie sehr hoch und sie strebten an, trotz der Beschränkungen die potenziellen Wege zu verwirklichen. Wenn sie daran scheiterten, wurde ihnen die Differenz zwischen Aktionsraum und Möglichkeitsraum am schmerzlichsten bewusst. Sie benannten konkrete Ausgrenzungserfahrungen und ihr Möglichkeitsraum war geprägt durch besondere Individualbedürfnisse (z. B. Hobbys, Interesse an Kultur- und Sportveranstaltungen, Naturerlebnisse).

Ein Teil der Befragten verknüpfte die Mobilität mit dem Begriff der Teilhabe. In dieser Gruppe zeigten sich die Vorstellungen zur Verbesserung des eigenen Mobilitätsalltags am konkretesten (z. B. Beseitigung von finanziellen Barrieren bei der Nutzung des ÖPNV, Informationen zu Mobilitätsangeboten). Das Spektrum ihrer Wunschziele war auch durch vorangegangene Mobilitätserfahrungen beeinflusst worden. Reisen innerhalb Deutschlands oder ins Ausland hatten den Möglichkeitsraum beeinflusst und dazu geführt, dass neue Wunschziele formuliert wurden, die mit finanziellem Aufwand (durch Einsparungen in anderen Lebensbereichen) realisiert werden sollten. Ein Beispiel für die ständige Erweiterung des Möglichkeitsraums stellt z. B. die Nutzung von Fernbussen dar, ein Verkehrsmittel, das von denjenigen, die einen großen Möglichkeitsraum formulierten, in den Gesprächen thematisiert wurde.

So berichtete ein Befragter aus Hamburg-Wilhelmsburg, dass er gerne nach Berlin fahren würde. Er gab an, schon eine positive Erfahrung mit der Nutzung eines Fernbusses gemacht zu haben:

„Ich hätte gerne noch mal [...] Berlin war ich noch nie. Das werde ich mir aber noch mal vornehmen, dass ich das auf jeden Fall [...] Vielleicht im Sommer, dass ich das; mir das noch mal vornehme. Und dann würde ich auch mit Flixbus fahren, weil mir das andere einfach zu teuer ist. Ja.“ (P19: 63)

Auch für eine Frau aus Berlin-Hellersdorf war die Fahrt mit dem Fernbus nach Budapest ein Wunschziel, das sie auch realisieren konnte:

„Ach, ich bin einmal, also kurz nach unserem Auslandspraktikum, mit einem aus unserer Truppe ein Wochenende noch mal nach Budapest mit Flixbus. Das sind 13 Stunden, nie wieder. (lacht) Also es stand drin 11,5 Stunden, aber wir sind 13 Stunden gefah-

4.2 Ergebnisse der qualitativen Interviews

ren. Also wir sind morgens um, ich glaube, kurz nach acht am ZOB los und wir kamen abends um 23 Uhr irgendwie an. Also wir hatten ja auch Zwischenhalte und so in, weiß ich nicht, Venedig, Prag und so. Aber würde ich mir nicht noch mal antun, also da würde ich dann lieber auf diesen Flug sparen. Ich meine, wir haben so für hin und zurück jeweils immer nur 19 Euro bezahlt, also 40 Euro hin und zurück. Aber das würde ich nicht noch mal machen. Wir haben halt da auch Bekanntschaften geschlossen, wo wir dann dort schlafen konnten, ohne dass uns das irgendwas gekostet hat, wurden da bekocht von der Mama, also das war schon toll, ja.“ (P4: 113)

Zusammenfassendes Fazit zum wahrgenommenen Möglichkeitsraum:

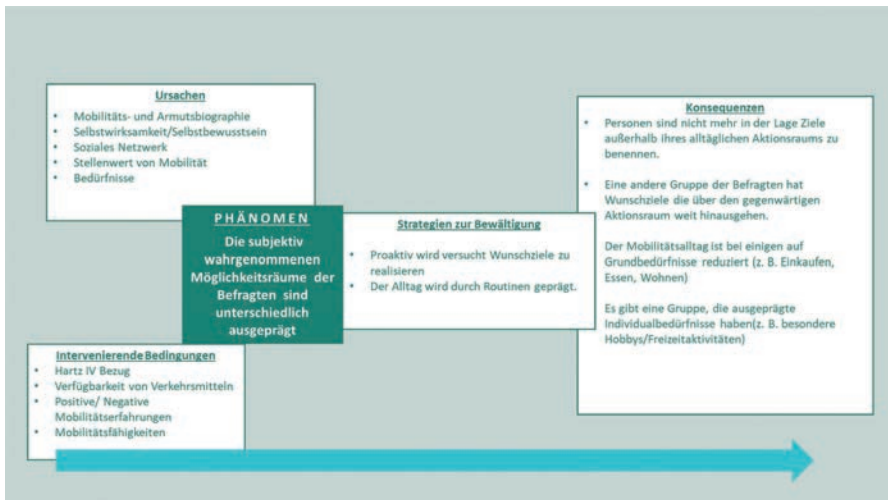


Abbildung 38: Subjektiv wahrgenommener Möglichkeitsraum

Am Verhältnis zwischen Aktionsraum und Möglichkeitsraum wird die Erfahrung von mobilitätsbezogener Exklusion am deutlichsten. Die Erzählungen des Verzichtes darauf, Individualbedürfnisse zu realisieren, etwa Verwandte und Freunde zu besuchen, sind ein Beleg, dass potenzielle Ortsveränderungen nicht umgesetzt werden konnten. Die unterschiedliche Größe des Möglichkeitsraums (der vorstellbaren Mobilität) ist ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal, um verschiedene von Einkommensarmut geprägte Mobilitätstypen zu identifizieren. So reichte das Spektrum von Menschen, die keine Wunschziele formulieren konnten oder wollten bis hin zu Personen, die über einen sehr großen Raum vorgestellter Mobilität verfügten. Der Möglichkeitsraum bestimmte, welche Strategien gewählt wurden, um eigene Ziele zu erreichen. Ein großer Möglichkeitsraum bedeutete einen großen organisatorischen Aufwand, um gewünschte Ziele auch tatsächlich zu erreichen. Ohne finanzielle Einsparungen in anderen Lebensbereichen war die Realisierung dabei nicht zu

bewerkstelligen. Auch das eigene soziale Netzwerk, eigene Mobilitätserfahrungen sowie eingeübte bzw. nicht vorhandene Strategien im Mobilitätsalltag beeinflussten die Zielauswahl und den Möglichkeitsraum.

5 Identifizierung von räumlichen Mustern und Typen mobilitätsbezogener sozialer Exklusion

Inhalt: Zentral für die Beschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion ist der Möglichkeitsraum, also die vorstellbare Mobilität einkommensarmer Person. Einige von ihnen sind nicht (mehr) in der Lage, Wunschziele außerhalb ihres alltäglichen Aktionsraums zu benennen. Andererseits gibt es jene, deren Wunschziele über den Aktionsraum weit hinausgehen. Sie leiden am meisten unter ihrer eingeschränkten Mobilität. Auf der Grundlage von 40 qualitativen Interviews lassen sich sieben Typen abgrenzen. Sie unterscheiden sich in ihrer unterschiedlich intensiven Nutzung des Stadtraums und ihrer Fähigkeit, Wunschziele zu formulieren und diese zu realisieren. In diesem Kapitel wird der methodische Weg zur Identifizierung dieser Typen beschrieben.

Relevanz: Die Herleitung von Typen bietet einen geordneten Überblick über die Ausprägungen des Mobilitätsalltags von Menschen, die in Einkommensarmut leben. Darüber hinaus verdeutlichen die Ergebnisse die Heterogenität der untersuchten Gruppe. Die Auflösung der finanziellen Barriere ist ein Schlüssel zur Beseitigung von mobilitätsbezogener Exklusion. Jedoch sind verschieden ausgeprägte Mobilitätspraktiken zu berücksichtigen, um verhaltensbezogene Interventionen gestalten zu können. Auf Basis der beschriebenen Typen lassen sich zielgruppenspezifische Maßnahmen des Mobilitätsmanagement entwickeln.

Zielgruppe: Die Beschreibung des methodischen Vorgehens richtet sich an ein wissenschaftliches Publikum und macht das Zustandekommen bzw. die Darstellung der Ergebnisse nachvollziehbar. Die Ergebnisdarstellung ist für politische Entscheidungsträger:innen und Arbeitende in der sozialen Infrastruktur (z. B. Sozialberater:innen, Anleiter:innen von Maßnahmen zur Eingliederung in den Arbeitsmarkt etc.) interessant. Die vorgestellten Typen machen es möglich, die Vielfalt von Bewältigungsstrategien für den Mobilitätsalltag unter prekären ökonomischen Bedingungen zu verstehen.

5.1 Methodik: Integrierte Karten

Die Identifizierung von räumlichen Mustern und Typen mobilitätsbezogener sozialer Exklusion wurde im Projekt MobileInclusion anhand von zwei Methoden untersucht. Ihre jeweiligen Ergebnisse wurden mithilfe sogenannter integrierter Karten zusammengeführt. Sie setzen individuelle räumliche Mobilitätsmuster in Beziehung zu den in der räumlichen Analyse erstellten Indikatoren (vgl. Kapitel 3.2). Diese gemeinsame Betrachtung lieferte einen wichtigen Beitrag zur Untersuchung des komplexen Wirkgefüges von sozialer Exklusion und Mobilität. Neben einem Überblick und einer ersten Analyse des gesammelten Datenmaterials bildete die Darstellung des geografischen Aktionsraums eine wichtige Vergleichsdimension für die anschließende Typologisierung.

Die Typenbildung erfolgte in vier Phasen. Sie begann mit einer qualitativen visuellen räumlichen Analyse in Form der integrierten Karten und endete mit einer Beschreibung der Typen.

Alle Phasen wurden in einem Gruppenprozess, der mit einem Audiogerät aufgezeichnet wurde, zumeist mit vier Personen kommunikativ erarbeitet. Zusätzlich gab es Kurzprotokolle über die jeweiligen Arbeitssitzungen.

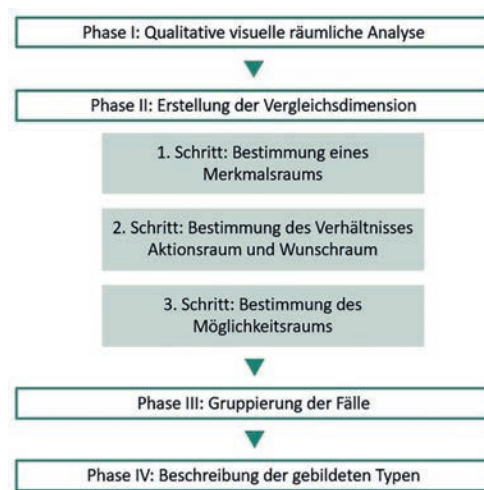


Abbildung 39: Phasen im Prozess der Typenbildung

Das Ziel des Forschungsprojekts MobileInclusion war es, die sozialen und räumlichen Gegebenheiten, in denen sich mobilitätsbezogene Exklusion manifestiert, zu entdecken und zu beschreiben. Hierbei war es ein Anspruch des Projekts, die Analysen von Teilhabemöglichkeiten in Form räumlicher Er-

reichbarkeit (Bocarejo und Oviedo 2012; Delmelle und Casas 2012) und deren subjektive Wahrnehmung zu erfassen. Ein Schwerpunkt lag dabei auf der Anbindungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Bezug auf die gesellschaftlichen Bedürfnisse, insbesondere benachteiligter Gruppen (Currie 2004, 2010; Jaramillo et al. 2012). Durch die systematische Verbindung der subjektiven Wahrnehmung von Möglichkeitsräumen einkommensarmer Bevölkerungsgruppen und den zugrundeliegenden objektiven Raumstrukturen wurde die Erfassung des komplexen Wirkgefüges von sozialer Exklusion und Mobilität angestrebt, um daraus mögliche politische Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Der besondere methodische Anspruch von MobileInclusion bestand darin quantitatives und qualitatives Datenmaterial sinnvoll miteinander zu verknüpfen. Bei den im Verlauf des Forschungsprojektes stetig stattfindenden Sitzungen wurde das quantitative mit dem qualitativen Datenmaterial in Relation gesetzt. Dabei wurden nicht nur Ergebnisse abgeglichen, sondern Erkenntnisse anderer Methoden einbezogen.

Als wesentlicher Baustein im Forschungsprojekt entwickelte sich **die Arbeit mit integrierten Karten** mit GIS, die die quantitativen und qualitativen methodischen Ansätze kombinieren. Die gemeinsame Analyse in Karten bot im Rahmen des Projektes zwei Vorteile: Zum einen weist das Thema Mobilität an sich bereits einen hohen räumlichen Bezug auf. Dies schlägt sich nicht nur in der quantitativen Analyse räumlicher Muster nieder, sondern auch im erhobenen qualitativen Datenmaterial. Zum anderen ermöglichte die Integration verschiedener Informationen mit GIS eine gemeinsame Betrachtung von Kontext und Inhalt in der räumlichen Dimension (Skinner et al. 2005). Quantitative und qualitative Materialien wurden durch die Lokalisierung in einer Karte miteinander in Bezug gesetzt. Im Sinne der Datentriangulation (Flick 2011) konnten so Ergänzungen, aber auch Widersprüche bezogen auf die Wechselbeziehung von Infrastruktur, Prozessen und subjektivem Handeln und Wahrnehmen, die soziale Exklusion und Mobilität bestimmen, erarbeitet werden.

Beim Erstellen der integrierten Karten wurden zahlreiche zuvor erledigte Projektschritte relevant. Sie machen quantitative Komponenten zugänglich, zu denen beispielsweise die sozioökonomischen Bevölkerungsdaten Berlins und Hamburgs zählen. Diese wurden durch die im Projekt entwickelten Indikatoren zur Messung der Verkehrsangebotsqualität (Bedienung, Erschließung, Verbindung, Tarif) ergänzt. Der Vergleich dieser quantitativen Merkmale ist Schwerpunkt des Arbeitspakets 2 (AP2), in dem statistische Zusammenhänge zwischen sozioökonomischer Deprivation und Merkmalen der Verkehrsangebotsqualität berechnet wurden. Diese Berechnungen zur Manifestation räumli-

cher Muster mobilitätsbezogener Exklusion bieten erste wichtige Erkenntnisse für planerische und politische Maßnahmen und Instrumente aus einer Makro-Perspektive.

Erste Ergebnisse der qualitativen Interviews (und der Literatur) zeigten jedoch, dass diese Muster keine abschließenden Ableitungen zur Verzahnung von Verkehrs- und Sozialpolitik zulassen. Die 40 qualitativen Interviews ließen neben der räumlichen Erreichbarkeit auf eine Vielzahl von Barrieren schließen, in denen sich Exklusion im Zusammenhang mit der individuellen Mobilität manifestiert. Mithilfe einer räumlichen Untersuchung sollte überprüft werden, inwieweit sich diese Barrieren in der individuellen Mobilität der Interviewpartner:innen niederschlugen.

Die integrierten Karten erfüllen somit zwei maßgebliche Funktionen: Zum einen setzen sie quantitative und qualitative Daten in Bezug zueinander und bieten so einen ersten Überblick über das vorhandene Datenmaterial. Zum anderen beantworten sie qualitative Fragen der räumlichen Repräsentation mobilitätsbezogener Exklusion, auf deren Grundlage die folgende Typologisierung stattfinden konnte.

5.1.1 Datenaufbereitung

Zielführend war der Ansatz, die tatsächlichen Ortsveränderungen und nicht gemachten Wege, belegt durch die Angaben in den Wegetagebüchern und die Erzählungen in den qualitativen Interviews, in ein Geoinformationssystem einzuführen. Anschließend wurden sie in einem interpretativen Prozess mit den quantitativen Datensätzen in Beziehung gesetzt. Ausgangspunkt war zunächst die einfache Frage, ob sich Einschränkungen im Aktionsraum der befragten Personen anhand der visuellen Betrachtung der Karte erkennen lassen und in welchem Zusammenhang diese zu den quantitativen Gegebenheiten stehen.

Als vorbereitenden Schritt wurden für alle befragten Personen die Angaben aus dem Wegetagebuch und die Erzählungen zum Mobilitätsalltag zu konkreten Orten in einer Excel-Tabelle aufbereitet. Diese umfasst:

1. Informationen, die von den Proband:innen in den Wegetagebüchern vermerkt wurden:
 - a. alle Ziele
 - b. und alle vermerkten „nicht gemachten Wege“.
2. Informationen aus den qualitativen Interviews:
 - a. ergänzende Informationen und Erzählungen zu den Eintragungen in den Wegetagebüchern,

- b. sonstige Ziele, die (auch geografisch verortbar) benannt wurden und die für die Proband:innen offenkundig relevant waren und eine Rolle in ihrem Leben spielten (dazu zählen Beschreibungen zur Erreichbarkeit von Supermärkten/Ärzt:innen/Apotheken, sowie Erzählungen zu Zielen aus dem Bereich Freizeit/Job etc.),
- c. Ziele, die als schwer/nicht erreichbar beschrieben wurden,
- d. und Ziele, die als „besonders“ klassifiziert wurden. Dies war immer dann der Fall, wenn aus dem qualitativen Material hervorging, dass eine Person das Ziel nur sehr selten aufsuchte (bspw. Eine einmalige Urlaubsreise) oder das Ziel in einer Art und Weise beschrieben wurde, die darauf hindeutet, dass die Aktivität für die Person emotional bedeutsam und somit besonders war.

Die Tabelle enthält somit gesammelte Ziele und Informationen, die von den Personen schriftlich oder mündlich geäußert wurden, inklusive der dazugehörigen Interviewtranskripte. Gerade bei den Wegen außerhalb des unmittelbaren Wohnumfelds sowie den nicht gemachten Wegen waren die dazugehörigen Erzählungen zu diesen Ereignissen bzw. „Nichtereignissen“ relevant, da diese mit spezifischen Bewältigungsstrategien oder realen und subjektiv wahrgenommenen Einschränkungen verbunden waren.

Da die Tabelle mit dem Ziel erstellt wurde, die genannten Orte zu kartieren, sind keine Angaben zu Orten enthalten, die von der Person im Interview nur als sehr theoretisch oder abstrakt, ohne konkrete Ortsangabe, beschrieben wurden. Diese Informationen wurden jedoch zu einem späteren Zeitpunkt bei der Aufbereitung eines Merkmalsraums als Grundlage für die Typologisierung berücksichtigt. Auch sind Äußerungen zu Orten, die von einer Person abgelehnt und somit als „nicht relevant“ eingestuft wurden, nicht Bestandteil der Tabelle.

Als mögliche „Ziele“ bzw. „Wunschziele“ wurden häufig Ziele gefasst, die von den Proband:innen auf die Frage hin genannt wurden, was sie tun würden, wenn Geld keine Rolle spielen würde. Diese Ziele sind nicht immer Teil der Excel-Tabelle. Ein Ziel dieser Art wurde aufgenommen, sofern

- a) es tatsächlich aufgesucht worden war oder
- b) aus dem Gesagten herausgelesen werden konnte, dass die Person sich bereits intensiv mit dem Ziel auseinandergesetzt hatte (d. h. nicht nur spontan und instruiert durch die Interview-Frage) und konkret plante, dieses zu, oder im Interview Gründe benannte, weshalb sie das Ziel nicht erreichen konnte.

Die Orte in den so erstellten Tabellen wurden mit zahlreichen Informationen ergänzt. Diese umfassten unter anderem, soweit vorhanden, das benutzte Verkehrsmittel, die Begleitung, die Häufigkeit des Weges. Diese Wegetagebücher

wurden im Sinne der Grounded Theory stetig im Prozess weiterentwickelt und anhand der Beobachtungen überprüft. So zeigte sich beispielsweise, dass die Häufigkeit, mit der eine Person ein Ziel aufsuchte, von entscheidender Bedeutung für die Ausarbeitung der Typen war.

Die vollständige Auflistung aller kartierbaren Orte aus den qualitativen Erhebungen wurde durch Personenmerkmale und weitere Hintergrundinformationen ergänzt. Sie umfassten Daten aus einem Kurzfragebogen und Informationen zur Art der Ticketnutzung.

5.1.2 Geografische Kartierung

Insbesondere bei den Orten, die aus den Interviews extrahiert wurden, war eine genaue Ortsangabe abgefragt worden. Anhand der in der Excel-Tabelle erfassten Informationen und dem Hintergrundwissen des Interviewers wurde daher jedem Ziel mittels Internetrecherche eine exakte Adresse zugeordnet. In einigen Fällen musste die Zuordnung gröber gehalten werden, da aus den Erzählungen der Interviewpartner:innen keine eindeutigen Ortszuordnungen gewonnen werden konnten. Einträge, bei denen dies nicht möglich war, wurden dementsprechend markiert.

Im Anschluss an die Erfassung der Adressen wurden diese mittels ArcMap geokodiert und anschließend in QGIS visualisiert. Die Geokodierung in QGIS basiert auf *OpenStreetMap* und lieferte weniger umfassende Ergebnisse. Die Visualisierung umfasste die Art des jeweiligen Ziels und wenn gewünscht das benutzte Verkehrsmittel. Da keine Informationen zu den gemachten Wegen vorhanden waren, wurde die Entfernung zwischen Wohnort und Ziel mittels sogenannten „Spinnenarmen“ dargestellt, die keine geografische Information liefern, aber visuell die zu überbrückende Distanz hervorheben (siehe Abbildung 40). Mit diesen Informationen konnten für jeden Fall individuelle Karten der Aktionsräume erstellt werden, die den Ausgangspunkt der qualitativen räumlichen Analyse bildeten.

Darüber hinaus wurden weitere Layer (Kartenansichten) aus der räumlichen Analyse in das QGIS-Projekt übernommen, um in der anschließenden Analyse quantitative und qualitative Daten gemeinsam betrachten zu können. Dies umfasste für alle kartierten Zielkategorien die berechneten Indikatoren, Sozialdaten wie Einwohnerdichte und SGB-II-Quote, sowie geografische Hintergrundinformationen wie das betreffende Untersuchungsgebiet und die Stadtgrenze. Über *OpenStreetMap*-Karten konnten zusätzlich einfache Verkehrssysteminformationen zugeschaltet werden. Die Layer wurden sorgfältig visualisiert, um die gemeinsame Betrachtung mit Wissenschaftler:innen verschiedener Fachrichtungen im Anschluss zu erleichtern (siehe Abbildung 41).

5.1 Methodik: Integrierte Karten

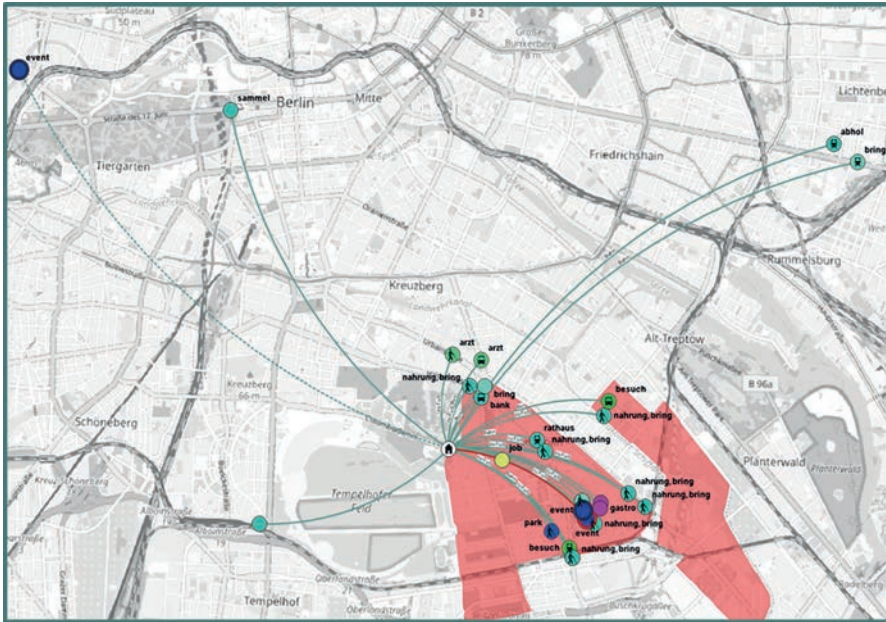


Abbildung 40: Aktionsraumkarte Fall 6

5.1.3 Analyse

In gemeinsamen Auswertungssitzungen wurden die einzelnen Fälle besprochen. Die Auswertungssitzungen wurden mit einem Audiogerät aufgenommen, um den Auswertungsprozess intersubjektiv nachvollziehbar zu machen und das Material für die Typenbildung zu nutzen. Hierbei etablierte sich für die Betrachtung der einzelnen Fälle ein regelmäßiges Vorgehen. Im Mittelpunkt stand eine gemeinsam betrachtete integrierte Karte, in der verschiedene Layer mit Informationen dargestellt werden konnten.

Die Auswertung eines Einzelfalles begann mit der visuellen Beschreibung der kartierten Orte. Diese wurde bewusst von einer Person vorgenommen, die den Fall bzw. das Interview nicht in seiner Gänze kannte, um möglichst offen an die Analyse heranzugehen. Eine Beschreibung durch die Forschenden, die sich mit der Erhebung und Auswertung der qualitativen Interviews beschäftigt hatten, hätte dem zentralen Prinzip qualitativer Forschung der Offenheit schaden können (Lamnek 2005, S. 21ff.), da die Gefahr bestanden hätte, die visuelle Beschreibung vorschnell zu interpretieren und zu kontextualisieren.

In einem zweiten Schritt wurden die Textsegmente zu den auf der Karte abgebildeten Orten hinzugenommen, um eine qualitative Kontextualisierung herzu-

stellen. In der weiteren Betrachtung wurden die entsprechenden Daten zu möglichen Erreichbarkeitszielen und verfügbaren Daten zum ÖPNV-Netz, SGB-II-Quote, Einwohner:innendichte, Kaufkraft etc. zugeschaltet. Dadurch sollten die subjektiven Daten auf Mikroebene mit quantitativen Daten kontextualisiert werden. GIS-Anwendungen bieten zwei wesentliche Vorteile für die Datentriangulation. Zum einen gelingt es durch den gemeinsamen Raumbezug Informationen, die in unterschiedlichen Forschungsprozessen gewonnen wurden, miteinander zu vergleichen. Dadurch können die Datenverarbeitung und Analyse verfeinert werden, indem sich verschiedene Perspektiven ergänzen, aber auch widersprechen dürfen. Ein Beispiel für diesen Abgleich lieferte eine Person, die ihre Schwierigkeiten mit der Bus-Anbindung im Falkenhagener Feld beschrieb:

[...] weil der 131er, der ist ja nur im 20-Minuten-Takt. Und wenn man den natürlich verpasst, jep, dann muss man laufen. Nee, ich laufe viel, an der frischen Luft. Weil teilweise sind auch die Busse zu voll. Dann kann ich auch das Stückchen laufen." (P3: 65)

Demgegenüber stehen die überdurchschnittlichen Abfahrtszahlen von Bussen des Verkehrsangebots-Indikators. Der Vergleich der beiden Informationen verdeutlicht Grenzen großräumlicher Daten und liefert durch den Vermerk auf volle Busse Hinweise für die Messung der Verkehrsangebotsqualität. Zugleich wird aber auch deutlich, wie schwer es ist, von qualitativen Daten auf eine umfassende Erhebung der örtlichen Situation zu schlussfolgern. In der gemeinsamen Betrachtung der unterschiedlichen Perspektiven gelingt es, die unterschiedlichen Dimensionen mobilitätsbezogener sozialer Exklusion zu erfassen und somit Annahmen zu überprüfen und zu erweitern. Der Zusammenschnitt der Perspektiven verdeutlicht darüber hinaus, dass in der gemeinsamen Betrachtung von qualitativen und quantitativen Daten mit GIS, neben dem gemeinsamen räumlichen Bezug, der jeweilige Betrachtungsmaßstab von hoher Bedeutung ist. Insbesondere durch die Möglichkeit des Herein- und Herauszoomens bei der visuellen Analyse können so verschiedene Ebenen miteinander verglichen und sowohl auf kleinräumlicher als auch auf großräumlicher Maßstabsebene analysiert werden. So kann auf lokale Besonderheiten eingegangen und die jeweilige Analyse auf die adressierte Informationsebene angepasst werden. In einem letzten Schritt der Einzelfallbetrachtung wurde eine Kontextualisierung durch die qualitativ Forschenden vorgenommen, um sowohl Informationen des ganzen Interviews als auch wichtige Informationen aus der Erhebungssituation oder dem Feldzugang einzubeziehen.

Für die weiteren Schritte stellten sich insbesondere die Ausprägung des Aktionsraums als Zone, innerhalb dessen sich eine Person auf alltäglicher Basis bewege, und der Wunschraum als geografischer Umfang, innerhalb dessen

5.1 Methodik: Integrierte Karten

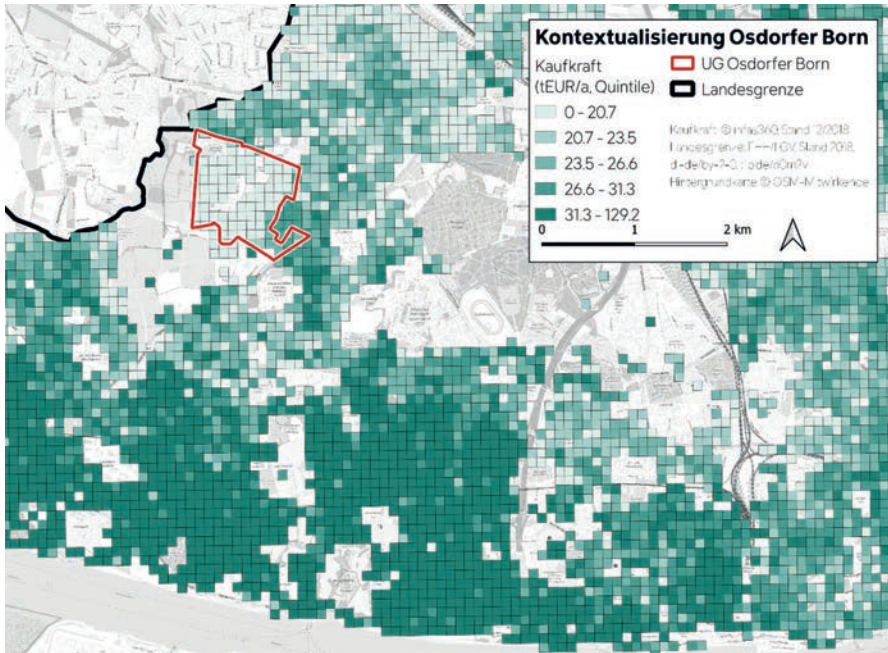


Abbildung 41: Kontextualisierungskarte der visuellen qualitativen Analyse für einen Fall in Hamburg-Osdorfer Born

Mobilität vorstellbar ist, als entscheidend heraus. Die Herausarbeitung dieser beiden Informationen prägte immer mehr die eingangs erfolgte Beschreibung der einzelnen Wegemuster. Nach einer Reihe von Fällen wurde dieser Ablauf ergänzt, indem mögliche Gemeinsamkeiten von Proband:innen (z. B. Mobilität mit Kindern, typische räumliche Muster bei Proband:innen, die ein Hobby haben) thematisiert bzw. diskutiert wurden. Bei der ersten Exploration von Gemeinsamkeiten ergaben sich in einem diskursiven Prozess erste Merkmale, die für die Ausprägung der räumlichen Muster der befragten Personen als bedeutsam anzusehen sind. Relevant schienen folgende Merkmale zu sein: persönliche Barrieren (körperlich, psychisch), vorhandene Hobbys, die Ausprägung eines sozialen Netzwerks, die persönliche Bewertung von Mobilität, die starke Prägung der Mobilität durch zu versorgende Kinder. Diese Merkmale waren so signifikant, dass sie eine Gruppierung ermöglichten.

5.2 Methodik: Typologisierung

Des Weiteren war es der Anspruch der Analyse, nicht auf einer Fallebene zu bleiben, sondern eine Typologie zu gewinnen, die über in bisheriger Forschung gebildete Typologien für die Gruppe einkommensarmer Personen hinausgeht (Daubitz 2013) oder diese ergänzt. Als Typologie wird im Sinne von Udo Kelle und Susann Kluge (1999) das Ergebnis eines Gruppierungsprozesses verstanden, in dem auf Basis verschiedener Merkmalsausprägungen eine Einteilung der befragten Personen in Gruppen oder in Typen möglich ist. Hierbei ist zu beachten, dass ein gebildeter Typus sowohl möglichst viele Gemeinsamkeiten hat (interne Homogenität) als auch sich von einer anderen Gruppe unterscheidet (externe Heterogenität).

Damit eine Typologie gewonnen werden kann, müssen Vergleichsdimensionen gefunden werden. Diese wurden in unserem Fall in der Interpretation der qualitativen Interviews generiert. Geschärft wurden sie durch eine Kontextualisierung der Interviews mit Angaben zur Soziodemographie und dem Verkehrsverhalten sowie der gemeinsamen diskursiven räumlichen Analyse der Fälle. Die Typen gründen sich auf einen Eigenschafts- und Merkmalsraum (Kelle und Kluge 1999). Hierunter ist kein geografischer Raum zu verstehen, sondern eine tabellarische Aufbereitung relevanter Merkmalskombinationen (vom Einzelfall über den Vergleich mit anderen Fällen), die Grundlage für die Typenbildung sind. Im Folgenden werden die Schritte zur Erstellung der Vergleichsdimension und die Bildung der Typen beschrieben.

5.2.1 Erstellung der Vergleichsdimension, 1. Schritt: Bestimmung eines Merkmalsraums

Das Fundament der Typologisierung bilden Merkmalsräume, die für die Beschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion relevant sind. Die in der ersten Stufe des Auswertungsprozesses als relevant identifizierten Merkmale wurden in einer Tabelle *Merkmalsraum* zusammengestellt, um auf dieser Basis eine Gruppierung der Fälle und die Exploration empirischer Regelmäßigkeiten vorzunehmen.

Die Sammlung der Merkmale ergab sich zum einen aus den relevanten Kategorien, die aus der Auswertung der qualitativen Interviews gewonnen wurden. Zum anderen wurden relevante Merkmale der einzelnen Personen quantifiziert. Dazu zählen die Anzahl der aufgesuchten Ziele, die Anzahl der Zielkategorien, der beobachtbare Aktionsraum und die Erzählungen zu möglichen Zielen. Die einzelnen Merkmale wurden kurz beschrieben und qualitativ kategorisiert. Neben der kurzen Kategorisierung der Merkmale wurden die entsprechenden

5.2 Methodik: Typologisierung

Einwohnerdichte, Wohnlage, Beschreibung	SGB II	SGBI, Beschreibung	Kaufkraft, Beschreibung	Wohnumfeld Wahrnehmung (Städtebau, soziökonom. Kriterien)	Textbeleg Wohnumfeld (Städtebau, soziökonom. Kriterien)	Stellenwert Mobilität	Textbeleg Stellenwert Mobilität
Dichte 6% über dem Durc0,17 (0,10)	überdurchschnittliche A	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	Flugzeuge (Einfachschneise Tegel) werden nicht als wahrgenommen. Recht ruhig und alles Negative Bewertung der Bibliothek im Wohnumfeld (soziökonom. Kriterien)	3:40 3:41 3:81 3:105 3:113	Zweck. Wichtig. "dass man eben von A nach B kommt."	3:147
Dichte 6% über dem Durc0,17 (0,10)	überdurchschnittliche A	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	Flugzeuge (Einfachschneise Tegel) werden nicht als wahrgenommen. Recht ruhig und alles Negative Bewertung der Bibliothek im Wohnumfeld (soziökonom. Kriterien)	23:37 23:43 23:69	"Schön wichtig. Also bzw. man merkt, wenn man es nicht hat, sehr	23:51
Dichte 6% über dem Durc0,17 (0,10)	überdurchschnittliche A	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	Flugzeuge (Einfachschneise Tegel) werden nicht als wahrgenommen. Recht ruhig und alles Negative Bewertung der Bibliothek im Wohnumfeld (soziökonom. Kriterien)	27:28 27:30 27:34 27:46 28:84 28:78 28:75 28:79 28:84 28:86 28:129 28:133	"sauerlich" Selbstständigkeit Unabhängigkeit "Damit man halt auch am	27:37
Dichte 6% über dem Durc0,17 (0,10)	überdurchschnittliche A	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	18368 gibt es mehrere EFi-Kaufkraft im UG ist gering, 4000 € unter Durchschnitt. Im UG	Flugzeuge (Einfachschneise Tegel) werden nicht als wahrgenommen. Recht ruhig und alles Negative Bewertung der Bibliothek im Wohnumfeld (soziökonom. Kriterien)	27:28 27:30 27:34 27:46 28:84 28:78 28:75 28:79 28:84 28:86 28:129 28:133	"sauerlich" Selbstständigkeit Unabhängigkeit "Damit man halt auch am	27:37

Abbildung 42: Ausschnitt der Tabelle Merkmalsraum

Datenquellen (z. B. Textbelege aus qualitativen Interviews oder Angaben aus Wegetagebüchern und Kurzfragebögen) in die Tabelle aufgenommen. Durch das Referenzieren der Textbelege konnte der originäre Text wieder aufgegriffen werden und inhaltliche Sinnzusammenhänge und vorgenommene Kategorisierungen bzw. Beschreibungen so erneut überprüft werden. Eine präzise Definition der einzelnen Merkmale wurde nicht in allen Fällen von vornherein vorgenommen, sondern induktiv erschlossen oder in der Zusammenschau wissenschaftlicher Vorarbeiten rekonstruiert. In der Tabelle *Merkmalsraum* wurden die Anzahl der Ziele für jeden Fall und die Zielkategorien ausgezählt (z. B. Apotheken, Jobcenter). So konnten aufgrund der Anzahl der Wege und der angestrebten Zielkategorien bereits Unterschiede festgestellt werden. Aufgrund der visuellen Analyse der Aktionsraumkarten ergab sich eine erste Kategorisierung des Aktionsraums:

Wohnumfeld: Stadtteil des Untersuchungsgebiets (direktes Wohnumfeld)

Wohnumfeld+: nicht der ganze Stadtraum, aber Ziele im weiteren Umkreis des Wohnumfelds (ergibt sich durch qualitative Einschätzung)

Stadt: Aktionsraum innerhalb des gesamten Stadtgebiets

Überregional: Reisen außerhalb des Stadtgebiets

Der alltägliche Aktionsraum wurde für jeden untersuchten Fall in einem kurzen Satz erneut beschrieben, um die vorgenommene Kategorisierung nachvollziehen zu können.

Für die potenziellen Ortsveränderungen wurden die Kategorisierungen äquivalent zum Vorgehen des Aktionsraums übernommen. Bei dem potenziellen Aktionsraum handelt es sich um die Wege, die im Berichtszeitraum nicht gemacht werden konnten oder in den Interviews berichtet wurden.

In dem Merkmal Wunschraum wurden die weiteren Wunschziele, unter der Vorstellung frei von Restriktionen zu sein, dokumentiert. Die Wunschräume wurden von den befragten Personen nicht nur räumlich verstanden, sondern auch mit Wünschen (wie z. B. dem Erwerb eines Autos) verknüpft. Das folgende Schaubild zu zwei sehr unterschiedlichen Fällen soll die Dokumentation

5 Räumliche Muster und Typen mobilitätsbezogener sozialer Exklusion

Altäglicher Aktionsraum (gemachte Wege)	Altägl. Aktionsraum,	Potenzieller Aktionsraum (potenzielle Ortsveränderungen, Wünsche, nicht gemachte Wege)	Potenzieller Aktionsraum,	Wunschraum, Was-Wäre-Wenn-Geld-Keine-Rolle-Spielen-Würde,	Textbeleg Möglichkeitsraum ...
Region +/Stadtweit	sehr umfangreiche Ziele innerhalb Hamburgs, aber auch Ausflüge außerhalb	Deutschlandweit	Ausflug nach Wolfsburg (persönliche Bemühungen) zum VW Konzern nicht möglich, da Anreise zu teuer.	Rumgesponnen: Auto kaufen (Transporter+Sportwagen), "Geld verdirbt den Charakter", Realer Wunsch: mehr Geld für Ausflüge mit Kindern	40:138
Wohnumfeld +	viele Wege innerhalb des Wohnumfeldes, Ärzte weiten den	Stadtweit	drei nicht gemachte Wege, die sich im Stadtgebiet befinden	Keine Aussage	

Abbildung 43: Ausschnitt aus der Tabelle Aktionsraum Wunschraum

noch einmal verdeutlichen: Bei der weiteren Erstellung der Merkmalstabelle wurden alle relevanten Merkmale, die finanzielle und persönliche Barrieren (siehe Kapitel 4) betrafen, in die Dokumentation aufgenommen. Angaben zur Mobilitätsbiografie, zur Familiensituation, zum sozialen Netzwerk und zu Hobbys wurden schon in dieser Phase der Typologisierung als wichtige Merkmale identifiziert und in die Tabelle aufgenommen. Subjektive Wahrnehmungen zu Erreichbarkeiten und dem eigenen Wohnumfeld wurden ebenso vermerkt.

Zu diesem Zeitpunkt zeigte sich bereits, dass die Äußerungen zum Stellenwert der Mobilität im eigenen Leben ein wichtiges Merkmal für die Ausprägung des Aktionsraums und weiterer Mobilitätswünsche waren. Je mehr Bedeutung der Mobilität im Leben beigemessen wurde, desto ausgeprägter waren der Aktionsraum und der Wunschraum der befragten Teilnehmer:innen.

5.2.2 Erstellung der Vergleichsdimension, 2. Schritt: Bestimmung des Verhältnisses Aktionsraum und Wunschraum

Die Tabelle *Merkmalsraum* bildete das Fundament der Typenbildung. Gelang es in einem ersten Schritt der visuellen Analyse die individuellen Erfahrungen und Perspektiven mit der räumlichen Dimension zu verbinden und diese in der Tabelle *Merkmalsraum* zu dokumentieren, konnte in einem weiteren Schritt zwischen dem Verhältnis von Aktionsraum (tatsächliche Ortsveränderungen) und Wunschraum (formulierte Wunschziele) eine wichtige Vergleichsdimension ausgemacht werden. In einer dritten Tabelle mit dem Titel *Aktionsraum/Wunschraum* wurde nun eine Zuordnung der Fälle nach dem Verhältnis von Aktionsraum und Wunschraum vorgenommen. In der Tabelle *Aktionsraum/Wunschraum* wurden die räumlichen Kategorien *Wohnumfeld*, *Wohnumfeld+*, *Stadt* und *überregional* aus der Tabelle *Merkmalsraum* übernommen. Die Tabelle *Aktionsraum/Wunschraum* enthält darüber hinaus eine Spalte für

5.2 Methodik: Typologisierung

Aktionsraum Wohnumfeld	Aktionsraum Wohnumfeld +	Aktionsraum Stadt (sporadisch)	Aktionsraum Stadt (intensiv)	Aktionsraum Region und Mehr	Wunschraum = Wohnumfeld	Wunschraum Stadt	Aktionsraum Region und Mehr	Auswertung/E rgebnis	Kommentar
			X	X			X	AR <= WR	Ticketsituation: Sozialkarte Ja, Abo-HVV- Teilzeitmonatskarte wird als einschränkend wahrgenommen, zusätzliche finanzielle Belastung durch Schnellbuszuschlag, Gefühl der
			X	X			X	AR <= WR	Stellenwert Mobilität: sehr hoch, vorrangig wegen den Kindern Lebenssituation: X Jahre arbeitslos, aktuell Weiterbildung, außerdem Aushilfe bei der Tafel,

Abbildung 44: Ausschnitt aus der Tabelle Aktionsraum/Wunschraum II

einen qualitativen Kommentar, die relevante Kontextinformationen zum jeweiligen Fall beinhaltet. Die Zuordnung wurde in einem Team von vier Personen vorgenommen und dieser Prozess, wie bei den Auswertungsschritten zuvor, mit einem Audiogerät zur Dokumentation aufgezeichnet. Dabei wurde deutlich, dass eine reine Zuordnung nach dem Verhältnis von Aktionsraum und Wunschraum nicht ausreichte, um das Verhältnis der beiden Raumkategorien zu konstruieren: Es zeigte sich ein Unterschied in der Intensität der Nutzung des gesamten Stadtraums. So gab es eine Gruppe, die nur sporadisch ihr Wohnumfeld verließ und den gesamten Stadtraum nutzte. Beispielsweise verließ eine Person ihr Wohnumfeld zumeist nur ein- oder zweimal im Monat, um einen Friedhofsbesuch in einem entfernteren Stadtteil zu machen. Die Häufigkeit der Stadtraumnutzung nicht zu berücksichtigen, hätte einen falschen Eindruck vermittelt, denn für diese Gruppe stellten die Fahrten außerhalb des Wohnumfelds eine Ausnahme dar. Elf Personen konnten identifiziert werden, die lediglich ein- bis zweimal im Berichtszeitraum den gesamten Stadtraum genutzt hatten bzw. in den qualitativen Interviews geäußert hatten, dass sie selten ihr Wohnumfeld verließen. Ihnen wurde für den Aktionsraum der Wert Stadtraum, „sporadisch“ zugewiesen. Eine intensive Nutzung des Stadtraums wurde dagegen dokumentiert, wenn mehr als zwei Ziele im Bereich des gesamten Stadtraums benannt worden waren.

Folgende Verhältnisse dieser Räume konnten auf empirischer Grundlage festgehalten werden:

Aktionsraum (AR): Hier wurden von den Befragten keine Wunschziele benannt. Es lagen für diese neun Fälle lediglich Daten zu den tatsächlichen Ortsveränderungen vor. Dabei gestaltete es sich schwierig, die Gründe dafür zu erschließen. Entweder waren tatsächlich keine Wunschziele vorhanden bzw. denkbar oder vorhandene Wunschziele konnten nicht artikuliert werden. Es wurde in den Interviews versucht, mögliche Wunschziele durch Nachfragen zu ergründen, jedoch gab es trotz der Intervention durch die Befragenden keine Antwort. Exemplarisch sei hier folgende Interviewsequenz angeführt:

„I: Es gibt da auch keine Ziele, wo du da jetzt sagen würdest: Da möchte ich jetzt unbedingt hin.“

B: Nee, nicht wirklich.“ (P27: 53)

Aktionsraum gleich Wunschraum (AR=WR): Der formulierte Wunschraum dieser Personengruppe entsprach dem dokumentierten Aktionsraum und wies nicht über diesen hinaus. Frei von Restriktionen würde sich die Mobilität in der Vorstellung also nach Angaben der Befragten nicht verändern. Acht Personen konnten so gruppiert werden.

Eine typische Antwort für dieses Verhältnis findet sich in folgendem Zitat:

„Gar nicht. Ich würde weiter bei den Öffentlichen bleiben. Und das Einzige wäre halt, dann könnte ich es mir eben leisten, wenn ich eben zum Beispiel mir Malersachen hole, Farbe oder so was, ja? Ich tue öfter mal meine Wohnung umstreichen, dann kann ich mir ja ein Taxi nehmen, ja? Oder wenn ich mir im Baumarkt irgendwas hole, kann ich mir ein Taxi nehmen.“ (P30: 88)

Aktionsraum kleiner gleich dem Wunschraum (AR≤WR):

Bei dieser befragten Gruppe war der formulierte Wunschraum etwas größer als der beobachtbare Aktionsraum. Potenziell neue Ziele wurden zwar formuliert, orientierten sich aber am bekannten machbaren Mobilitätsalltag, der von Restriktionen bestimmt war. Zwölf Personen konnten hier zugeordnet werden.

Exemplarisch sei hier folgender Textbeleg angeführt:

„Wir haben ja so viele schöne angrenzende Stadtteile oder; ja, Stadtteile, wo ich nicht hinfahren kann oder eben zahlen muss irgendwie, und nicht wenig, ne? Also so jetzt nach Elmshorn zum Beispiel kostet mich 15 Euro. Das würde ich mir wünschen, einfach dass ich mobil bin, an das Netz; an das komplette Netz und nicht begrenzt.“ (P24: 149)

Aktionsraum kleiner dem Wunschraum (AR<WR):

Die formulierten Wunschziele reichten in dieser Gruppe weit über den Aktionsraum hinaus und wurden zumeist überregional, manchmal sogar international formuliert. Elf Personen konnten einen großen Wunschraum benennen. Ein typischer Textbeleg für diese Zuordnung ist folgendes Zitat:

„Ich würde gern nach Tel Aviv fliegen. Ich weiß nicht, warum, aber ich würde gerne nachts fliegen. Und ich würde gerne eine große Kirche in Palästina sehen.“ (P13: 35)

5.2.3 Erstellung der Vergleichsdimension, 3. Schritt: Bestimmung des Möglichkeitsraums

Als weitere wichtige Vergleichsdimension für die Herausbildung der Typen wurde der individuelle Möglichkeitsraum erkannt. Diese Kategorie resultiert aus den räumlichen, physischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen, den Fähigkeiten, Kenntnissen, Bedürfnissen und deren subjektiver Wahrnehmung (Schwedes et al. 2022). Hier konnten in den konstituierenden Merkmalen des Möglichkeitsraums regelmäßige Muster erkannt werden, die eine Gruppierung der Fälle im Zusammenspiel mit der Kategorie Aktionsraum/Wunschraum ermöglichte.

Um diesen Auswertungsschritt durchführen zu können, wurde eine Excel-Tabelle *Möglichkeitsraum* erstellt und die konstituierenden Indikatoren für jeden Fall eingeordnet. Folgende Indikatoren wurden bewertet:

Bedürfnisse:

Hier wurden drei Bedürfnisklassen identifiziert. Die Klassifizierung ergab sich zum einen aus dem interpretativen Prozess des Interviewmaterials und ließ sich gut in Einklang bringen mit den von Clayton Alderfer (1967; 1969) vorgeschlagenen Bedürfnisklassen. So konnte zwischen **Grundbedürfnissen (GB)** (z. B. Lebensmittelkauf, Jobcentertermin), in denen materielle und physiologische Motive gefasst wurden, **sozialen Bedürfnissen (SB)**, die in Zusammenhang mit Beziehungen zu anderen Personen stehen (z. B. Besuche bei Verwandten, Freund:innen), und **Individualbedürfnissen (IB)**, die sich auf die Kreativität oder Produktivität einer Person und ihre Umwelt beziehen (z. B. Hobbys, Besuch von Sport- oder Kulturveranstaltungen), unterschieden werden. Hatte eine Person im Interview nur Grundbedürfnisse genannt, so wurde in einer Spalte der Kode *GB* vergeben. Waren alle Bedürfnisklassen einer Person zuzuordnen, wurde der Kode *GB+SB+IB* vergeben. Diese Art der Kategorisierung half, Gruppen zu bilden und sie mit ähnlich kategorisierten Indikatoren des Merkmalsraums in Bezug zu setzen.

Stellenwert Mobilität:

Auf Grundlage der ausgewählten Textsegmente zum Stellenwert der Mobilität wurde eine Kategorisierung in *hoch*, *mittel*, *gering* bzw. *keine* vorgenommen. *Hoch* war der Stellenwert der Mobilität bei Personen, wenn sie dies ausdrücklich gesagt und mit erklärenden Sätzen begründet hatten. Als *mittel* wurden die Aussagen von Teilnehmer:innen kategorisiert, die auf die Wichtigkeit anderer Lebensbereiche hingewiesen und die Mobilität zumeist zweckdienlich dargestellt hatten. Der Stellenwert von Mobilität wurde als *gering* kodiert, wenn nur oberflächliche Äußerungen gemacht und diese nicht weiter erklärt worden waren. Keine Aussagen gemacht zu haben, führte zum entsprechenden Kode *keine*.

Soziale Ressourcen:

Bei den sozialen Ressourcen handelt es sich um die Kontakte zu Verwandten, Freund:innen, Kontaktpersonen der sozialen Infrastruktur und Kontakte durch Hobbys. Hier konnte das empirische Material qualitativ in *hoch*, *durchschnittlich* und *kaum* bzw. *wenig* unterschieden werden. Die sozialen Ressourcen wurden als *hoch* kodiert, wenn viele Mobilitätsziele mit Außenkontakten genannt worden waren. Neben einem großen Verwandten- und Bekanntenkreis betrifft dies vor allem Kontakte, die mit der Realisierung von Individualbedürfnissen verbunden sind. *Durchschnittlich* wurden soziale Ressourcen kategorisiert, wenn neben wenigen Verwandten bzw. Freund:innen noch Bezüge zu einer sozialen Infrastruktur vorlagen. In die Kategorie *kaum* bzw. *wenig* gingen Fälle mit maximal zwei Außenkontakten ein. Darüber hinaus wurden Fälle so klassifiziert, bei denen nur noch Kontakt zu Personen der sozialen Infrastruktur bestand.

Erfahrungen:

Das Merkmal Erfahrungen ist mobilitätsbiografisch geprägt. Hier wurde die qualitative Bewertung nicht nur danach vorgenommen, ob die Proband:innen möglichst viele Mobilitätserfahrungen gemacht hatten, sondern auch danach, ob sie damit *positive* oder *negative Erfahrungen* verbanden. Beispielsweise wurden in dieser Kategorie negative Erfahrungen durch einen Fahrradunfall vermerkt.

Kenntnisse und Fähigkeiten:

Vorhandene Kenntnisse und Fähigkeiten im Bereich der Mobilität wurden dreistufig kategorisiert. Unter dem Merkmal Fähigkeiten wurde angegeben, ob die Person Auto bzw. Fahrrad fahren konnte oder routiniert Fernbusse, Fernzüge oder ÖPNV nutzte. Die Fähigkeiten wurden als *gering* eingeschätzt, wenn eine Person lediglich zu Fuß ging und den ÖPNV eher sporadisch nutzte. Standen der Person ein Führerschein Auto und ein Fahrrad zur Verfügung, wurde die

Fähigkeit als *hoch* eingeschätzt. Unter Kenntnissen wurden die Möglichkeiten gefasst, z. B. Mobilitätsportale zur Recherche zu nutzen, Smartphones für die Wegeplanung einzusetzen oder sich über die Tarifmöglichkeiten genau zu informieren.

Verfügbarkeit:

Hier wurde die Anzahl der Art der verfügbaren Verkehrsmittel im Haushalt betrachtet. Für die anschließende Gruppierung waren die Autoverfügbarkeit und die Möglichkeit, ein eigenes Fahrrad zu nutzen, als Unterscheidungskriterien relevant.

Verantwortlichkeit:

Als letztes bestimmendes Element für den Möglichkeitsraum wurde das Kriterium der Verantwortlichkeit gewählt. Unter diesem Begriff wurden Äußerungen gefasst, die auf eine normative Basis für Mobilitätsentscheidungen hinwiesen. Dazu zählen begründende Statements, die auf eine bewusste Verkehrsmittelwahl aufgrund einer Verantwortung gegenüber der Umwelt hindeuteten: „*Du brauchst auch eigentlich kein Auto. Geht ja auch; um die Schadstoffe zu verringern*“ (P36: 9). Der Faktor, aus Umweltgründen nahmobil unterwegs zu sein, wurde nur von wenigen Befragten thematisiert und war ein eher schwaches erklärendes Merkmal für die Unterscheidung von Typen.

Die Merkmale der Tabelle *Möglichkeitsraum* wurden in einem Team von zwei Personen kategorisiert und das Ergebnis anschließend kommunikativ validiert. Zu jeder Kategorisierungsspalte wurden die Textbelege für die Bewertung aufgeführt, um eine intersubjektive Überprüfung zu ermöglichen.

5.2.4 Gruppierung der Fälle

In einem ersten Gruppierungsschritt wurden die einzelnen Fälle aufgrund ihres Aktionsraums und dem Verhältnis des formulierten Wunschaums zu dem beobachtbaren Aktionsraum einzelnen Feldern im *Typen-Tableau* zugeordnet. Hier konnten erste Gruppen voneinander unterschieden werden. Auffällig war, dass es nur wenige Fälle gab, die sich in ihrem Aktionsraum (AR) ausschließlich auf das unmittelbare Wohnumfeld oder das Wohnumfeld+ beschränkten: Die Zuordnung wurde im Team kommunikativ validiert. Insbesondere Einzelfälle wurden eingehend betrachtet und aufgrund einer weiteren Prüfung des empirischen Materials eingeordnet. Bei einem Fall stellte sich beispielsweise heraus, dass es Textbelege für die sporadische Nutzung des Aktionsraums Stadt gab und somit eine neue Zuordnung für diesen Fall vorgenommen werden musste (Pfeil in Abbildung 45). Ebenso gab es neue Zuordnungen von Fällen im Verhältnis von Aktionsraum und Wunschaum. Im weiteren Ver-

5 Räumliche Muster und Typen mobilitätsbezogener sozialer Exklusion

	AR	AR=WR	AR>WR	AR < WR	AR ≤ WR
Stadt (intensiv)	2;16;31; 32;12	12;11;;38; 35;;14;33		30;1;4;25; 6;26;13;17;21; 28;	9;24;39:40:36; 18;37
Stadt (sporadisch)	3;27;10;7;23	34;22;8	23	29;15	20
Region und Mehr	10;16	37;38; 35;12;14;33	23	26	9;24;39:40:36; 18
Wohnumfeld +				5	
Wohnumfeld	8			19	

Abbildung 45: Gruppierung der Fälle Phase I

lauf wurde das *Typen-Tableau* angepasst, um den Prozess der vorgenommenen Gruppierungen nachzuvollziehen.

Nach dieser Gruppierung wurden mit Excel Registerkarten angelegt, die die vorgenommene Gruppierung darstellen (z. B. *AR<WR Stadtraum intensiv* oder *AR=WR Stadtraum sporadisch*). In diesen Registerkarten wurden für die jeweiligen Personen die Angaben zur Vergleichsdimension aus der Tabelle *Möglichkeitenraum*, die Angaben aus der Tabelle *Merkmalsraum* und die individuellen Karten der Personen dokumentiert.

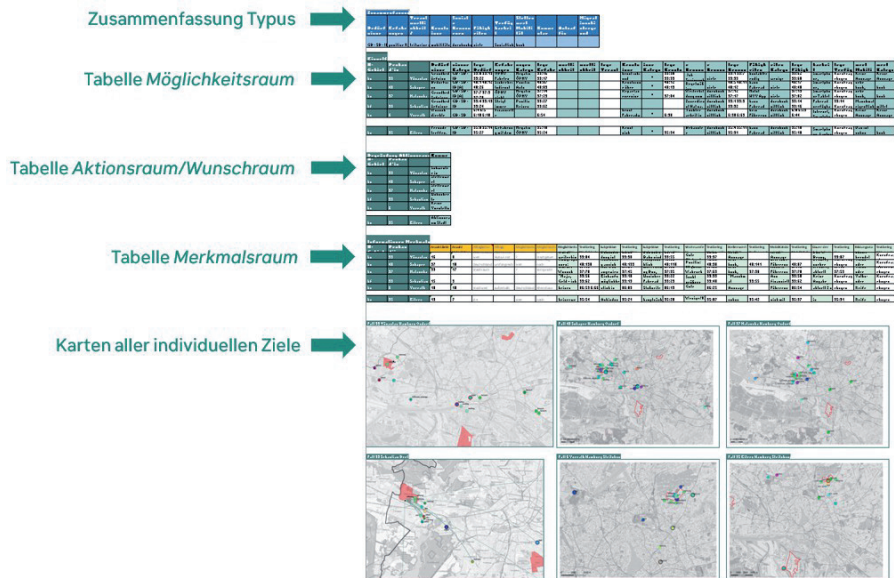


Abbildung 46: Gruppierung der Fälle Phase II

5.2 Methodik: Typologisierung

Mit dieser Aufbereitung wurden nun die Vergleichsdimensionen *Aktionsraum/Wunschraum* und *Möglichkeitsraum* zusammengeführt. Hier ließen sich bereits plausible Muster erkennen und eindeutige Gruppen bilden. Einzelne Fälle mussten überprüft und, wo notwendig, neu zugeordnet werden. Nur bei der Gruppe $AR \leq WR$ bei intensiver Stadtraumnutzung erschloss sich in der Zusammenführung aller aufbereiteten Information nicht sofort eine eindeutig beschreibbare Gruppe. Hier handelte es sich zum einen um Personen mit großen Familien bzw. Alleinerziehende und zum anderen um Einzelpersonen, die aus unterschiedlichen Motiven den Stadtraum intensiv nutzten. Bei beiden beschriebenen Gruppen war der Stellenwert der Mobilität sehr hoch und Individualbedürfnisse wurden formuliert. Durch die Anforderungen der Familiensituation unterschieden sich die Gruppen jedoch qualitativ voneinander. Da der erzählte Mobilitätsalltag bei den Alleinerziehenden bzw. den befragten Vätern und Müttern sehr durch die Mobilität mit den Kindern geprägt wurde, war also eine Zuordnung nach dem Verhältnis zwischen Aktionsraum und Wunschraum der Nutzung des Stadtraums nicht hinreichend. Neben den Hol- und Bringwegen waren die Freizeitziele im Stadtraum bei dieser Gruppe sehr stark an den Bedürfnissen der Kinder ausgerichtet. Daher wurden in der Weiterentwicklung des Tableaus zwei Gruppen $AR \leq WR$ gebildet (siehe die zwei Spalten rechts außen in Abbildung 47).

	AR	AR=WR	AR < WR	AR ≤ WR (1)	AR ≤ WR (2)
Stadt (intensiv)	16;31; 32;12	11;38;30 14	1;4;25; 26;13;17;21 ;28;	39;40: 37;6;33;35	9;18;24;36;2
Stadt (sporadisch)	3;7;10;27;23	34;22;8	29;15	20	

Abbildung 47: Gruppierung der Fälle Phase III

In den Registerkarten konnte abschließend eine Zusammenfassung der Typen vorgenommen werden. Die entsprechende Bewertung wurde im Kopf jeder Registerkarte dokumentiert und farblich abgesetzt. Diese Zusammenfassung beschreibt die ausgewählten Fälle, die sich hinsichtlich vieler Merkmalsausprägungen gleichen.

Bedürfnisse	Erfahrungen	Normativer Rahmen für Mobilität	Kenntnisse	Soziale Ressourcen	Fähigkeiten	Verfügbarkeit	Stellenwert Mobilität	Kommentar	Autoaffin	Migrationshintergrund
GB + SB	positive Reiseerfahrungen	Keiner	Keine	Wenige	Wenige	Sozialticket	niedrig	biographische Brüche, alleinstehend	X	Nein

Abbildung 48: Zusammenfassung des Typus

Nach diesem Gruppierungsprozess konnten mit der vorgenommenen Typologisierung eine grafische Darstellung vorgenommen, ein beschreibender Titel ausgewählt und letztendlich die gebildeten Typen beschrieben werden.

5.2.5 Beschreibung der gebildeten Typen

In einer Übersicht der bestgeeigneten Textsegmente für die jeweiligen Typen wurde eine Beschreibung konstruiert, die aus mehreren realen Fällen jeweils einen Typus zusammenfasst. In Anlehnung an Kuckartz (1988, S. 224) wurde durch die Herausstellung der wesentlichen Merkmale der Gruppe und dem Weglassen des „Unwesentlichen“ ein Idealtypus vorgestellt.

In einem ersten Schritt wurden Kurzbeschreibungen des jeweiligen Typus ausformuliert, damit außenstehende Leser:innen eine Vorstellung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden zwischen den Typen nachvollziehen können. Den jeweiligen Typen wurde eine repräsentative Überschrift gegeben. Die Charakterisierung eines Typus durch eine kurze Überschrift ergab sich in einem Fall unmittelbar aus dem empirischen Material im Sinne eines in-vivo-Codes (Strauss 1991, S. 64). So hatte die Äußerung in einem Interview so viel metaphorische Dichte, dass sie dem Typus *Familiäre Profis* seinen Namen gab:

„Ich meine, wir sind ja Profis in der Organisation, das haben wir gelernt durch die vielen Kinder.“ (P40: 74)

Die weiteren Titel ergaben sich in einem kommunikativen Prozess des Auswertungsteams aus den Kurzbeschreibungen und der nochmaligen Rückbesinnung auf die entscheidenden Textsegmente für die jeweiligen Typen.

Darüber hinaus wurden Webkarten entwickelt, die den Mobilitätsalltag von vier der Typen für ein breiteres Publikum für ein breites Publikum nachvollziehbar machen. Auf Grundlage des empirischen Materials wurden vier fiktive Kurzgeschichten geschrieben, die jeweils einen Tag einer betroffenen Person beschreiben.

Methodenkritik:

Da es wenig vergleichbare Mixed-Method-Ansätze mit GIS, insbesondere im Bereich der Mobilitätsforschung, gibt, wurde ein eigenständiger methodischer Ansatz erarbeitet. Der offene, sich immer überprüfende Forschungs- und Analyseprozess führte dazu, dass einige Schritte, die unternommen wurden, sich im Nachhinein als nicht zielführend herausstellten. Einige quantitative Informationen waren für die qualitative Analyse bedeutsamer als andere. So stellte sich heraus, dass im interpretativen Prozess, in der Zusammenschau mit dem

qualitativen Textmaterial, quantitative Daten zur Verbindungsqualität einzelner Quartiere relevant wurden. Quantitative Daten zur SGB-II-Quote und der Kaufkraft in den Quartieren hatten für die weitere Zuordnung der Gruppen dagegen keine Relevanz.

Neben den Wegetagebüchern dienten die qualitativen Interviews zur Rekonstruktion des Mobilitätsalltags. Diese Rekonstruktion musste „detektivisch“, in einigen Fällen mit viel Aufwand, aus dem Textmaterial erschlossen werden. Eine stärkere Integration geografischer Methoden bereits im Prozess des Interviews würde eine Optimierung dieser Rekonstruktion darstellen. Dabei gilt es jedoch zu beachten, dass das erzählerische Element qualitativer Interviews nicht unterdrückt wird und dass nicht einfach nur Zielkategorien abgefragt werden.

5.2.6 Kommunikative Validierung mit Expert:innen

In jeweils einem Faktenblatt für Berlin und Hamburg wurden die Typen grafisch aufbereitet (Daubitz und Aberle 2020a, 2020b). Die grafische Darstellung orientierte sich in Form einer „Kartoffelgrafik“ an der bekannten Darstellungsform für Sinus-Milieus (vgl. Kapitel 5.3). Diese Darstellungsform erschien geeignet, um das Verhältnis zwischen Aktionsraum und Wunschraum und die Intensität der Stadtraumnutzung nachvollziehbar zu machen.

Die Faktenblätter wurden mit 14 Expert:innen aus Wissenschaft, Politik und der sozialen Infrastruktur in telefonischen Interviews kommunikativ validiert. Zu den Faktenblättern wurden den Expert:innen zur Vorbereitung fünf Kernfragen vorgegeben. Für das Interview wurde ein Leitfaden entwickelt, der in den Telefonaten eingesetzt wurde. Der Leitfaden wurde in Form einer Mindmap aufbereitet.

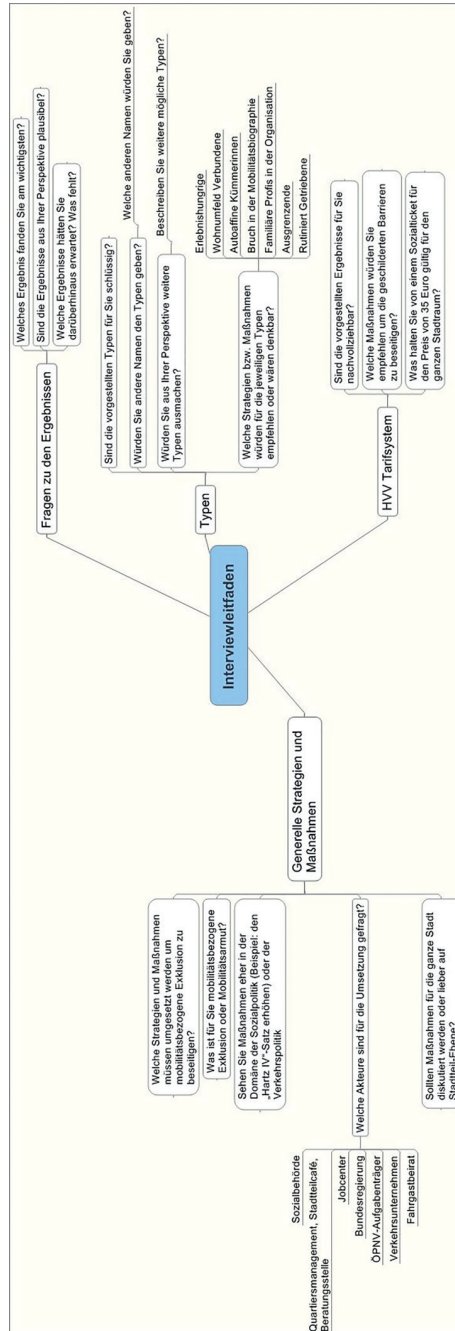


Abbildung 49: Leitfaden Expert:inneninterview

Die kommunikative Validierung ist eine Methode der qualitativen Analyse (vgl. Flick 2007). Den Expert:innen wurde der Zwischenstand der räumlichen Analyse und der Typologien mit der Bitte um Feedback präsentiert. Konstruktive Kritik sollte dabei in die abschließende Formulierung der Typologien und die weiteren Berechnungen der räumlichen Analyse einfließen. Auch mögliche andere Gruppierungen wurden nachgefragt, um die erhobenen Typen auf ihre Plausibilität zu überprüfen.

Ursprünglich war angedacht gewesen, die Ergebnisse in Fokusgruppen zur Diskussion zu stellen. Aufgrund der Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie wurde jedoch auf die Erhebungsform des Telefon-Interviews ausgewichen. Letztendlich hatte dies den Vorteil, dass die Expert:innen noch ausführlicher auf die Plausibilität der Ergebnisse eingehen konnten. In einem Themenblock wurden mögliche Strategien und Maßnahmen thematisiert, die für die Entwicklung von Strategien und Maßnahmen auf Basis einer SWOT-Analyse genutzt wurden. Auch hier hatten die Expert:innen genügend Freiraum, ihre Vorstellungen zu äußern. Die Diskussion zwischen den verschiedenen Professionen musste aufgrund der pandemiebedingten Einschränkungen entfallen.

Die ausgewählten Expert:innen setzen sich wissenschaftlich bzw. politisch mit dem Thema Mobilität und Armut auseinander. Die Teilnehmer:innen aus der sozialen Infrastruktur hatten das Forschungsprojekt MobileInclusion bei der Feldphase begleitet. Durch den persönlichen Kontakt zu den Interviewpartner:innen der Feldphase hatten sie einen direkten Bezug zur Zielgruppe. Folgende Expert:innen nahmen an den Interviews teil:

- **Prof. Dr. Joachim Scheiner** mit dem Forschungsfeld Verkehrsverhalten und Mobilität im Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung an der Technischen Universität Dortmund
- **Prof. Dr. Katharina Manderscheid** für den Fachbereich Soziologie, insbesondere Lebensführung und Nachhaltigkeit an der Universität Hamburg
- **Carsten Senkbeil**, Mitarbeiter des Hamburger Verkehrsverbundes, verantwortlich für den Bereich Tarif und Vertrieb
- **Ole Thorben Buschhüter**, Hamburger Abgeordneter der SPD für Rahlstedt, Oldenfelde und Meiendorf
- **Rosa Domm**, Abgeordnete der Hamburger Bürgerschaft in der Fraktion Die Grünen, Sprecherin für Klimapolitik und Mobilitätswende
- **Heike Sudmann**, Abgeordnete in der Hamburger Bürgerschaft, Fraktion Die Linke, Fachsprecherin für Stadtentwicklungs-, Wohnungs- und Verkehrspolitik

- **Jochen Biedermann**, Bezirksstadtrat für Berlin-Neukölln in der Fraktion Die Grünen, Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Soziales und Bürgerdienste
- **Mira Licina**, Mitarbeiterin des sozialen Trägers einfal GmbH in Hamburg-Wilhelmsburg
- **Margarete Haller**, Sozialberatung der Ev.-Luth. Kirchengemeinde Maria-Magdalena, Hamburg-Osdorf
- **Karl-Heinz Fricke**, Quartiersmanagement Falkenhagener Feld
- **Isabel van Gemert**, Quartiersmanagement Hellersdorfer Promenade, Berlin
- **Andrea Voigt**, Demokratieprojekt im Schillerkiez, Bezirk Berlin-Neukölln, Vielfalt e.V.
- **Kristian Ronneburg**, Berliner Abgeordneter für die Fraktion Die Linke in Marzahn-Hellersdorf, Sprecher für Verkehr und Petitionen
- **Alexander Kaas Elias**, Sprecher für klima- und sozialverträgliche Mobilität des Verkehrsclub Deutschland (VCD)

Bezüglich der Bildung der Typen ergaben sich aus den Interviews keine grundlegenden Veränderungen. Im Wesentlichen wurde die ausführliche Ergebnisdarstellung der Typen präzisiert, um zielgruppenspezifische Strategien und Maßnahmen ableiten zu können. Auch die Benennung der Typen wurde nur punktuell in Frage gestellt. Eine Umbenennung der Typen ergab sich daraus nicht.

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

Auf Basis der Wegetagebücher („Wo sind Sie mobil?“) und der vorstellbaren Mobilität („Wo wären Sie gern mobil?“) konnten die Befragten in sieben Typen eingeteilt werden, die in Abbildung 50 zu sehen sind. Die Form des Diagramms folgt der Darstellung, die häufig für Sinus-Milieus verwendet wird; durch die Form der „Kartoffelgrafik“ werden gesellschaftliche Gruppen voneinander abgegrenzt. In unserem Fall unterscheiden sich die Typen in ihrer unterschiedlich intensiven Nutzung des Stadtraums und ihrer Fähigkeit, Wunschziele zu formulieren und diese zu realisieren: Die identifizierten sieben Typen beschreiben die Heterogenität der mobilitätsbezogenen Exklusionslagen. Darüber hinaus sollen sie eine Grundlage dafür schaffen, zielgruppenspezifische Maßnahmen und Hilfsangebote zu entwickeln und durchzuführen. Gemeinsam ist allen Typen die prekäre finanzielle Lage. Alle Befragten richteten sehr viel Aufmerksamkeit darauf, wie sie mit ihren Finanzen auskommen, was einen hohen Energieaufwand im alltäglichen Leben bedeutete. Die Zusatzkompetenz des finanziellen Abwägens erforderte, ständig alle Faktoren von verschiedenen Lebensbereichen im Blick zu behalten. Hier wurden verschiedene Praktiken

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

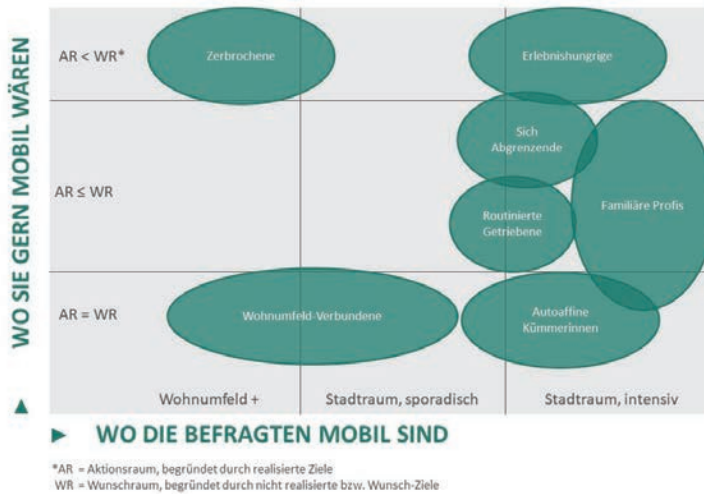


Abbildung 50: Mobilitäts-Typologie von einkommensarmen Menschen in Hamburg und Berlin

umgesetzt, um den Mobilitätsalltag zu bewältigen. Dabei stellten das Verhältnis des beobachtbaren Aktionsraums und die Wunschziele der Befragten einen wesentlichen Ausgangspunkt für die Herausbildung unterschiedlicher Mobilitätsformen dar.

5.3.1 Typ 1: Wohnumfeld-Verbundene

Neun der 40 befragten Personen haben eine enge Bindung an ihren eigenen Wohnort und keine ausgeprägten Wunschräume. Nach Wunschzielen befragt, konnten die Proband:innen entweder keine Ziele benennen oder lediglich Ziele, die sie bereits in ihre alltägliche Mobilitätsroutine integriert hatten. Einige dieser Personen konnten sich vorstellen, die Wege zu den benannten Wunschzielen, die tatsächlich bereits Teil ihrer alltäglichen Ziele waren, mit dem Auto durchzulegen, um beispielsweise Einkäufe komfortabler zu gestalten:

„Wenn Geld keine Rolle spielte, würde ich einen Führerschein machen und mit dem Auto unterwegs sein, weil man mehr Bagage schleppen könnte. (Pause) Na ja, und am Wochenende oder eben abends wäre man nicht so sehr auf in ,10 Minuten kommt der Bus‘ und wenn [...] Man wäre ein bisschen freier. Aber ob das wirklich so sehr viel ausmachen würde, wage ich zu bezweifeln. Aber eben, ja, man kann mehr mitschleppen, das ist klar. Ist nicht die ganze Zeit belastet bzw. füllt das ganze Fahrzeug aus, sprich, im Bus oder so.“ (P27: 40)

In diesem Fall wurde eine Inflexibilität beklagt, jedoch keine weiteren möglichen Ziele benannt. Diejenigen, die zur vorstellbaren Mobilität nichts sagen

konnten, gaben auch an, meist zu Hause zu bleiben und innerhalb der Wohnung diversen Freizeitbeschäftigungen nachzugehen (z. B. Lesen, DVDs anschauen, CDs hören, Playstation oder Computer spielen). Individualbedürfnisse wurden in dieser Gruppe ausschließlich zu Hause befriedigt. Hobbys oder Freizeitaktivitäten, bei denen Fahrten notwendig sind, übten sie nicht aus.

Die *Wohnumfeld-Verbundenen* formulierten keine Unzufriedenheit mit der räumlichen Ausprägung ihres Aktionsraums. Der Aktionsraum setzte sich aus stets wiederkehrenden Alltagswegen zusammen, die kurz sind und in der Regel zu Fuß absolviert werden können. Fahrräder wurden weder für den Mobilitätsalltag noch für Freizeitwege genutzt. Es wurde keine Ambivalenz zur eigenen Mobilitätssituation geäußert. Eine Interviewpartnerin, die im Verlauf des Interviews keine konkreten Wunschziele benennen konnte, zeigte sich beispielsweise mit ihrer Mobilitätssituation zufrieden:

„I: Machst du denn so Ausflüge oder so was?

B: Nee.

I: Also du bleibst dann hier?

B: Hmhm, ich bin eher so häuslich.“ (P22: 17)

Auch benannte die befragte Person keine wichtigen Orte im Wohnquartier, die sie gerne regelmäßig besuchte. Das Zentrum ihres Aktionsraums beschränkte sich im Wesentlichen auf ihre eigene Wohnung.

Die Personen des Typus der *Wohnumfeld-Verbundenen* wiesen außerdem eine starke biografische Orientierung auf, waren in ihrem jeweiligen Quartier aufgewachsen oder lebten schon lange dort. So berichtete eine 46-jährige Frau aus dem Falkenhagener Feld, dass sie im Quartier aufgewachsen sei und dieses auch nicht verlassen wolle. Sie identifiziere sich mit ihrem Wohnumfeld und verlasse dieses sehr ungern. Sie gab an, Besuch von engsten Verwandten zu empfangen, ihr Wohnumfeld selbst allerdings nicht zu verlassen:

„Ja, mein Bruder, der ist ja auch hier geboren. Der ist im Waldkrankenhaus geboren. Der ist ja nach Wedding gezogen, seit (Pause) 25 Jahren oder so wohnt er jetzt im Wedding. Ja, 20 Jahre. Na ja, wenn er nach Hause, also zu mir kommt oder so, sage ich immer [...] Sagt er: Was denn jetzt? Ich sage: Hallo? Du bist von Wedding nach Spandau? Weißt du das damals noch mit die Zugbrücken? Wegezoll. Lachen wir natürlich dann immer[...]. Also wegziehen? Nee. Gut, okay, vielleicht wenn meine Mutter [...] Wenn das nicht geklappt hätte mit der Wohnung von meiner Mutter, dann wäre ich vielleicht [...] Aber innerhalb von Spandau, nicht in einen anderen (lachend) Bezirk.“ (P3: 144)

Die Erzählung der interviewten Frau ist typisch für die Gruppe der *Wohnumfeld-Verbundenen*. Die Fahrt in die Stadt hinein oder ein Besuch aus

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

der Stadt wurden von Vertreter:innen dieser Gruppe bereits als besonders wahrgenommen. Überwiegend handelte es sich dabei um Fahrten, um enge Freund:innen oder Verwandte zu besuchen.

Das Wohnumfeld wurde von dieser Gruppe meist positiv wahrgenommen. Betont wurden in diesem Zusammenhang häufig die Ruhe oder vorhandene Grünflächen. Auch wenn die Proband:innen im Falkenhagener Feld innerhalb einer Flugschneise eines Flughafens leben, gaben die meisten an, sich nicht daran zu stören:

„Nein. Ist auch abends. Ich meine, gut, okay, ich hatte vorher im 4. Stock gewohnt und dann hab ich das natürlich immer schön gesehen, wie dann die Flugzeuge [...] Jetzt sehe ich es leider nicht so, jetzt wohnen wir ja Parterre. Aber ich fand das interessant.“ (P3: 40)

An Belastungen passten sich die *Wohnumfeld-Verbundenen* an, verdrängten sie oder schienen sie überhaupt nicht wahrzunehmen.

Alle *Wohnumfeld-Verbundenen* hatten mindestens Zugang zu einem guten Angebotsniveau von Bussen. In den Gebieten, in denen eine Schienenanbindung fehlt, wurde dies nicht als Mangel thematisiert. Um das Angebot zu verbessern, benannten die *Wohnumfeld-Verbundenen* im Falkenhagener Feld zwar die Möglichkeit einer Anbindung an den Schienenverkehr, das Thema wirkte allerdings nicht so präsent wie in den Hamburger Untersuchungsgebieten Steilshoop oder Osdorfer Born. Die *Wohnumfeld-Verbundenen* beschäftigten sich meist nicht mit der politischen Debatte um den Schienenverkehr. Ob eine S-Bahn zu einem Aufschwung oder zu einer Steigerung der Mietpreise führen würde, war für sie nicht relevant. Zukünftige Entwicklungen wurden grundsätzlich kaum thematisiert, entscheidend waren eher die alltäglichen Herausforderungen.

Der Stellenwert von Mobilität ist bei diesem Typus als gering einzuschätzen. Über die Bedeutung von Mobilität wurde wenig erzählt, zumeist waren es kurze Stellungnahmen, in denen Mobilität als Mittel zum Zweck gedacht wurde: *„Dass man eben von A nach B kommt.“ (P3: 147)*

Eine 22-jährige Frau aus Berlin-Hellersdorf verknüpfte die Mobilität sehr stark mit den Anforderungen ihres Alltags und den notwendigen Einkäufen. In diesem Zusammenhang tauchte auch in ihrem Fall die Idee auf, dass die Verfügbarkeit eines Autos dabei helfen könnte, den Alltag leichter zu bewältigen:

„Ja, ich denke mir [...]. Also ich denke auch, ja. Also ich sage mal, also es wäre schon schön, mobil zu sein, also selber. Weil man ist halt nicht so eingeschränkt, sage ich mal jetzt. Man kann halt einfach mal sagen: Gut, okay, ich setze mich jetzt kurz in ein Auto, zehn Minuten, fahre ich noch mal ganz kurz das holen. Oder weiß ich nicht, wir haben

kein Klopapier, dann holen wir schnell mal Klopapier. Ja, also es wäre schon schön, es muss aber nicht sein. Also ich glaube, selbst wenn ich ein Auto habe, würde ich es nicht täglich benutzen.“ (P10: 49)

Der Typus der *Wohnumfeld-Verbundenen* beschreibt keine sozial isolierte Gruppe: Alle Befragten dieses Typs verfügten über soziale Ressourcen, die sich zwar übersichtlich in der Anzahl, jedoch sehr stabil darstellten. In den Interviews wurden vor allem soziale Kontakte mit Verwandten, engen Bekannten und Freund:innen angegeben. Diese unterstützten in unterschiedlicher Form den Mobilitätsalltag. Hauptsächlich wurde von Bring- und Holdiensten bei Einkäufen berichtet. So besaß beispielsweise ein Verwandter einer befragten Person ein Auto und konnte sie so bei Großeinkäufen von Lebensmitteln unterstützen. Als weitere Unterstützungsform wurde die Hilfe von nahen Verwandten bei der Nutzung des Smartphones bzw. des Computers genannt, wenn besondere Wegeziele geplant werden mussten. Hierbei übernahmen sie beispielsweise die Recherche der Verbindungen:

„Manchmal kann ich die Schrift nicht richtig lesen oder eben Internet ist nicht mehr so gut. Wenn irgendwelche Strecken sind, dann drucke ich das vorher aus, hier bei Google Maps oder was das da ist, das mache ich mit meiner Tochter zusammen. Drucke ich mir das aus und dann kann ich noch mal genau gucken, in welche U-Bahn ich einsteigen muss und wie lange das dauert.“ (P3: 35)

Dem Typus der *Wohnumfeld-Verbundenen* konnten drei Haushalte mit alleinerziehenden Eltern zugeordnet werden. Die Freizeit der Kinder fand zumeist in der Wohnung der Mütter statt. Anders als beim Typus der *Familiären Profis* formulierten die alleinerziehenden Mütter nicht das Ziel, Möglichkeitsräume durch Mobilität für die Kinder zu eröffnen. Die Familien der *Wohnumfeld-Verbundenen* wurden alle durch eine sozialpädagogische Familienhilfe unterstützt. Freizeitangebote für die Kinder außerhalb der Wohnung fanden zumeist bei einem sozialen Träger innerhalb des unmittelbaren Wohnumfelds statt. Somit stellten soziale Träger für diese Familien eine wichtige soziale Ressource dar.

Die *Wohnumfeld-Verbundenen* verfügten über keine besonderen Kenntnisse des ÖPNV-Tarifsystems. Die Nutzung beschränkte sich auf wenige Fahrten im Monat, für die sie den Bartarif nutzten. Im Hintergrund stand hier die Reduktion von Mobilitätskosten, um mehr finanzielle Ressourcen für Waren des täglichen Bedarfs aufwenden zu können. In Berlin griffen einige in der Gruppe der *Wohnumfeld-Verbundenen* auf das Sozialticket zurück. Hinter solchen Entscheidungen standen keine ökonomischen Abwägungsprozesse, sondern Gewohnheiten und Routinen. Das folgende Zitat macht deutlich, dass der Kauf des Sozialtickets für ein Sicherheitsgefühl steht:

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

„Ich nehme immer das Sozialticket. Ich hab; hole meins immer. Im Notfall [...] Kann ja immer irgendwie sein, kriege einen Anruf: Du, kannst du mal [...] Weil dann brauche ich nicht extra da die 2,70/80, keine; ich weiß es nicht mehr, ob es 2,70 oder 2,80 [...] Weil ich hab meine Monatskarte. Die zeige ich dann vor und [...] Jeden Monat. Sofern jetzt das Hartz IV drauf ist, hole ich mir gleich eine Monatskarte.“ (P3: 89)

Zusammenfassendes Fazit des Typus *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 (z. B. Nutzung des Fahrrads) sind schwach ausgeprägt. 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 Mobilität anders zu gestalten.

5.3.2 Typ 2: *Erlebnishungrige*

Acht Personen ließen sich dieser Gruppe zuordnen. Anders als die *Wohnumfeld-Verbundenen* schienen sie um den Wunschraum zu wissen, der ihnen nicht oder nur schwer zugänglich ist. Sie hatten ein klares Bild von den Chancen jenseits ihres Budgets und versuchten, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten Wege außer der Reihe wahrzunehmen. Gemeinsam war ihnen, dass sie neben den Grund- und Sozialbedürfnissen über ausgeprägte Individualbedürfnisse verfügten: Die Interviewten nannten besondere Hobbys unterschiedlicher Bereiche (z. B. Tanzen, Basketball spielen, Schwimmen, Bastelgruppen, Museums- oder Kinobesuche). Um diesen Hobbys nachzugehen, mussten sie den Stadtraum in seiner Gänze nutzen.

Der Wunschraum der *Erlebnishungrigen* gestaltete sich wesentlich größer als ihr Aktionsraum und wurde mit sehr konkreten Zielen benannt, die in den Individualbedürfnissen begründet lagen und über den Stadtraum hinausreichten. So erzählte eine alleinlebende 31-jährige Frau aus dem Falkenhagener Feld von Cosplay, einem Hobby, bei dem sie mit einem selbstgeschneiderten Kostüm eine Figur aus einem japanischen Manga möglichst originalgetreu darstellte und dieses auf organisierten Treffen vorstellte:

„Also das ist eine Convention, eine Manga und Cosplay Convention. Weil ich bin Cosplayer, das sind sozusagen Leute, die sich anziehen wie Charaktere aus einem

Anime oder aus einem Manga oder so was, oder Computerspielen. Und da gibt's halt; ab und zu gibt's da richtige Messen in ganz Deutschland, nicht nur hier in Berlin. Und das war jetzt zum letzten Mal, das war die AnimaCo in Reinickendorf im Oktober. Dann hatten wir jetzt im Januar noch in der Urania das Japanfestival, da war ich auch. [...] Ja, also da gibt's auch richtig große wie die DocuMe in Köln. Also der Hauptstandpunkt für diese Szene ist hauptsächlich in Köln, Düsseldorf Großraum. Berlin ist da eher nicht so mit angebunden. Aber das heißt ja nicht, dass wir nicht dort zugegen sind. Also wenn ich das Geld hätte, würde ich auch dorthin fahren, aber das ist dann nicht machbar.“ (P28: 120)

Die genannten Wunschräume dieser Gruppe umfassten jedoch nicht nur den städtischen Raum oder das Bundesgebiet, sondern es wurden auch internationale Ziele benannt. Mit den Erzählungen zu Wunschzielen waren auch konkrete Vorstellungen verbunden, was eine Person sehen oder erleben wollte. Dies unterscheidet die Gruppe von denjenigen, die Fernziele benennen konnten, ohne zu begründen, warum sie diese ausgewählt hatten. So wünschte sich ein Mann aus Wilhelmsburg, der aus dem Irak stammte, nach Tel Aviv zu reisen, um die Bauhaus-Architektur zu sehen und in Kontakt mit anderen Menschen zu kommen:

„Ja, und das auch eine Häuserform, was die machen, ich würde die zweite sehen, die von; die große Kir; alte Kirchs; Kirche [...] sehen und ich möchte die andere auch sehen, das ist eine Moschee, sehen. Das ist Schöne für mich. Es gibt einen Strand für Schwule, ich möchte das auch gerne sehen, ist schön, ja. Das eigentlich. Ja, ist schön, wenn man mit in die Kultur kennenlernen [...] Ja. Und weitersehen, und mit die Leute auch unterhalten ist auch schön, ja.“ (P13: 36)

Die interviewte Person, die zum Interviewzeitpunkt einen Deutschkurs besuchte, hatte den Irak wegen Diskriminierungserfahrungen aufgrund ihrer Homosexualität verlassen. Für den Befragten stellte die Migration nach Deutschland eine Befreiung dar. Er wollte trotz finanzieller Barrieren möglichst viel erleben und seine Mobilitätsfähigkeiten in jeder Hinsicht erweitern. Dazu gehörte es neben dem Erwerb eines Führerscheins auch, Schwimmen zu lernen:

„Muss man ein bisschen Geduld haben. Wenn ich Arbeit habe, Job, und ich mache einen Führerschein. Ja, muss das. Ja. Danach ich möchte gern Schwimmen lernen. Das auch wichtig, wenn man schwimmen kann.“ (P13: 16)

Das Autofahren und die Fähigkeit zu Schwimmen, verstand die befragte Person als Teil ihrer Integration. Das Ziel war es, Autonomie zu gewinnen und unabhängig zu leben. Ein 38-jähriger Mann aus Neukölln verortete seine Wunschziele ebenfalls außerhalb Europas. Er interessierte sich vor allem für die Weltreligionen Buddhismus und Hinduismus. Entsprechende Veranstaltungen dieser Religionsgemeinschaften hatte er in Berlin besucht. Auch wenn er keine konkreten Ziele im Interview benannte, wollte er unbedingt die Welt

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

kennenlernen. Das Reisen wurde in seiner Wunschvorstellung mit Sinnsuche und Kommunikation verbunden:

„Also mich persönlich interessieren natürlich alle Länder, aber vor allem die indigenen Völker so, also die bisschen ursprünglichen Völker noch, Indien ist ja eine uralte Religionsgeschichte, Hinduismus und Buddhismus. Aber auch in Afrika, da würde ich auch gern mal hin und schauen: Wie ist das da vor Ort?“ (P25: 146)

Er erzählte, dass Begegnungen mit fremden Kulturen für ihn auch in Berlin möglich seien und dass er diese sehr schätze. Dennoch wünschte er sich Begegnungen mit Menschen in anderen Ländern. Zur Zeit des Interviews nutzte er den Stadtraum intensiv für Begegnungen und Hobbys. Fahrten außerhalb des Stadtgebiets konnte er aus finanziellen Gründen nicht durchführen.

Eine Frau aus Hellersdorf, die durch einen sozialen Träger die Möglichkeit hatte, ein Auslandspraktikum in Budapest zu absolvieren, hatte ihren Bewegungsradius seitdem, sofern möglich, auf den gesamten Stadtraum erweitert. Durch das Praktikum habe sich ihr Wunschraum verändert. Sie war in Hellersdorf in einer Familie in ALG-II-Bezug aufgewachsen und dachte nun darüber nach, Hellersdorf zu verlassen. Ihr großer Wunsch war es, nach Budapest zurückzukehren:

„Also ich will mir zum Geburtstag – ich habe Weihnachten Geburtstag – Geld schenken lassen, dann will ich über Silvester nach Budapest beispielsweise. Ja, da haben wir auch schon geguckt, da gibt es recht gute Angebote. Also 102 Euro mit Flug und Hotel, das ist in Ordnung, das kann man dann mal machen. Aber das ist halt ein großer Traum. Meine Mutter hält mich für verrückt (lacht), wo ich gesagt habe: Das ist [...] Ich mache bei denen Urlaub, die können bei mir Urlaub machen. Ich meine, man ist ja deswegen nicht aus der Welt.“ (P4: 106)

Durch ihre finanzielle Situation stieß sie mit ihren Plänen an Grenzen. In dem Bewusstsein, dass ihr Wunschraum größer ist als ihr Aktionsraum, fühlte sie sich gefangen:

„Das ist halt dann auch wieder so ein eingeschränktes Fenster. Man möchte mehr erleben als nur das, was in seinem Käfig ist, sage ich jetzt mal. Und dazu gehört zum Beispiel auch eine Fahrt an die Ostsee oder, ich weiß nicht, dass man einfach mal an den Bodensee fahren kann oder pff, ich weiß nicht. Ja, selbst wenn es nur irgendwelche anderen Wälder sind so, dass man einfach mal was anderes sieht anstatt nur den Käfig, in dem man hier, für mich, gefangen ist.“ (P4: 132)

Die Gruppe der *Erlebnishungrigen* versucht zwar durch Praktiken möglichst viele Wunschziele zu erfüllen, ist sich aber auch der Grenzen am schmerzlichsten bewusst. Sie leiden am meisten daran, nicht mobil zu sein. Der Stellenwert von Mobilität ist bei ihnen sehr hoch. Alle interviewten Personen dieser Grup-

pe betonten die Wichtigkeit, mobil zu sein und setzten dies in Bezug zu ihren Wunschzielen bzw. Individualbedürfnissen.

So betonte die Frau, die gerne zu Cosplay-Veranstaltungen ging, zur Bedeutung von Mobilität für ihr Leben:

„Damit man halt auch am sozialen Leben teilhaben kann. Und soziales Leben ist teuer, gerade halt für Leute, die nicht viel Geld haben. Und natürlich heißt soziales Leben [...] Natürlich führt das auch dazu, dass man die öffentlichen Verkehrsmittel mehr benutzt, wenn man eine Messe hat, wo man hingeht. Wie zum Beispiel, ich war; im Oktober war ich in Reinickendorf zur Convention. Das sind so Sachen, da kostet halt der Eintritt 35, 36 Euro für einen Tag, die man dort dann verbringt. Aber man ist angebunden, man ist im sozialen Netz, man kommt mal raus, man sitzt nicht nur zu Hause. Aber das sind halt, sage ich mal, alles Euros, die man sich dann mühsam von der Backe abspart. Aber man kann dann sagen: Gut, ich komme dahin, ich kann in die Bahn steigen, ich kann dort hinfahren. Was man halt sonst nicht so hat.“ (P28: 112)

Alle Personen in der Gruppe der *Erlebnishungrigen* verließen jeden Tag die Wohnung und versuchten möglichst viele Wunschziele, die jenseits von der Erfüllung von Grundbedürfnissen lagen, zu realisieren. Sie verfügten über diverse mobilitätsbezogene Kenntnisse. Hierzu gehörten beispielsweise Kenntnisse zu Fahrradwerkstätten in der Wohnumgebung, der Fernbusnutzung oder von digitalen Mobilitätsportalen. Die meisten *Erlebnishungrigen* konnten Fahrrad fahren und nutzten das Fahrrad im Alltag. Smartphones und Internet wurden für die Planung besonderer Fahrten als Informationsquelle genutzt. Die Berliner Befragten nutzten das Sozialticket. In Hamburg versuchten die Befragten, mit dem Kauf eines ÖPNV-Tickets eine möglichst große Mobilität zu erlangen. Hierfür nahmen sie finanzielle Einschränkungen in anderen Bereichen des Gesamtbudgets in Kauf. Personen dieser Gruppe verfügten über reichhaltige positive Reiseerfahrungen.

Durch ihre Hobbys oder die Realisierung von Individualbedürfnissen verfügten sie über ein relativ großes soziales Netzwerk, das über den Verwandtenkreis hinausging. Verwandtschaftsbeziehungen spielten als soziale Ressource eine eher untergeordnete Rolle. Die meisten der befragten Personen lebten in ihrer Wohnung alleine oder gemeinsam mit Partner:innen.

Zusammenfassendes Fazit des Typus *Erlebnishungrige*:

Die Differenz zwischen Wunschraum und 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 Lebensbereichen ein. Die Reaktion der *Erlebnishungrigen* wird darin deutlich, wie sie ihr Geld einteilen. In Hamburg kauften sie sich ein teures HVV-Ticket, nehmen hierfür aber Abstriche im Alltag in Kauf. Ausgeprägte Individualbedürfnisse sind für diese Personen sehr wichtig. Wie auch die Gruppe der *Familiären Pro-*

fis wenden sie lösungsorientierte Strategien an, um die Wunschziele dennoch zu realisieren.

5.3.3 Typ 3: Familiäre Profis

Sechs Personen konnten dem Typus *Familiäre Profis* zugeordnet werden. Bei ihnen handelte es sich um Personen, die in kinderreichen Haushalten lebten, wobei einige von ihnen alleinerziehend waren. Der Name für diese Gruppe stammt aus einem Interview, in dem ein Vater von sechs Kindern den Mobilitätsalltag der Familie beschreibt, der ein hohes Maß an Planung voraussetzt:

„Ich meine, wir sind ja Profis in der Organisation, das haben wir gelernt durch die vielen Kinder.“ (P40: 74)

Befragte Personen dieses Typus nutzten den gesamten Stadtraum sehr intensiv. Neben den Alltagswegen versuchten sie möglichst viele Freizeitziele mit ihren Kindern zu erreichen, den Kindern viele Eindrücke zu vermitteln und trotz der finanziellen Einschränkungen Erlebnisse zu ermöglichen, die über den Alltag im Wohnumfeld hinausgehen. So ging ein Familienvater aus dem Falkenhagener Feld mit seinem Kind regelmäßig zum Fußball:

„Mit dem Kleinen gehe ich mal zum hier; zu Fußball, Hertha. Zu den Amateuren erst mal. Bei den Profis kostet es Geld und bei den Amateuren nicht, weil ich den Ausweis habe. Deswegen ist das immer da. Aber ich hab vor, am Wochenende für den 21.4. eine Karte zu holen, weil er unter 14 ist, gehe ich da nachfragen auf der Geschäftsstelle. Und gegen; gegen Hannover dann. Das weiß er bloß noch nicht. Er soll es auch noch gar nicht bis da wissen. Er weiß, dass ich mir eine Karte holen werde. Aber von ihm ist noch keine Rede. Aber er kommt dann umsonst rein.“ (P33: 34)

Die befragten Hamburger:innen versuchten, mit dem Kauf eines ÖPNV-Tickets eine möglichst flexible Mobilität zu realisieren. In Berlin wurde das Sozialticket genutzt. Mobilität bedeutete für die *Familiären Profis*, aus den begrenzten Möglichkeiten das Beste herauszuholen – zum Wohl der Kinder und für die eigene Teilhabe. Bezogen auf die Realisierung und Aufrechterhaltung der eigenen Mobilität wurden z. B. Praktiken der Informationsbeschaffung und der proaktiven Kommunikation angewandt. *Familiäre Profis* informierten sich über anfallende Kosten zu Freizeitdestinationen und suchten routiniert nach kostenlosen Angeboten oder Rabatten:

„Das ist Alltag. Genau so haben wir unseren Alltag gebaut. Weil mit vielen Kindern und wenig Geld bist du halt gehalten, auch nach günstigen Alternativen zu suchen für die Freizeitgestaltung. Wir sind am Sonntag im Wildpark gewesen. Also es gibt den Forst Klövensteen in Hamburg-Rissen. Das ist dann immer mal einen Ausflug wert, Tiere sozusagen in der freien Naturbahn zu sehen und dafür keinen Eintritt zu bezahlen. Dafür kostet das Leben auf der anderen Seite halt ein bisschen mehr und du

schiebst halt die Leistung, die du hast, hin und her, klar. [...] Das ist wie mit einem Urlaub, den man plant und dann monatlich ein kleines bisschen Geld zur Seite packt. Wir sind natürlich so Pfennigfuchse, zwangsweise Pfennigfuchse. Ich weiß nicht, wie es wäre, wenn wir über mehr finanzielle Mittel verfügen würden. Dann würden wir mit den Kindern auch mal am Dienstag auf den Dom gehen. Ich sage deswegen Dienstag, weil Mittwoch ist Familientag auf dem Hamburger Dom. Es war ein Jahresfest, ein Rummelplatz, riesengroß. Und dort gibt es dann immer mittwochs einen Familientag, das heißt, die Preise sind zwischen 50 Cent und 1 Euro reduziert. Und dann haben alle unsere Kinder ein gewisses Budget, meist sind das 15–20 Euro.“ (P40: 1)

Die *Familiären Profis* wussten genau über ÖPNV-Tarife Bescheid und ordneten beispielsweise ihre Bedürfnisse der Zeitbeschränkung unter, die ihnen eine Teilzeitkarte abverlangte. Dafür nutzten sie es aus, wenn das Ticket als Abokarte am Wochenende im ganzen HVV-Gebiet ganztägig gilt. Sie wussten, dass die Elbfähre 62 eine günstige Alternative zur Hafenrundfahrt bietet und nahmen diese Gelegenheit wahr. So berichtet eine alleinerziehende Mutter aus dem Osdorfer Born:

„So, und wir fahren aber ab und an auch mal nach Landungsbrücken und dann gibt es ja die Fähre, die von Landungsbrücken nach Finkenwerder rüberfährt, und die ist ja auch im HVV mit inbegriffen. Und damit die mal Boot fahren, dann fahre ich auch damit. Dann fährt man einmal rüber, geht man drüben ein Eis essen und fährt wieder zurück so. Weil diese normalen Hafenrundfahrten und so was, das ist ja [...] Nee, das mache ich auch nicht, da sind meine Kinder auch noch zu klein für. Aber ich finde, das reicht auch so für das Alter, dass sie einfach mal auf dem Wasser sind und sehen das, und das ist ja schön für sie. Ja.“ (P37: 53)

Mobilität hatte für die *Familiären Profis* einen hohen Stellenwert:

„Genau wie Atmen, Trinken, Essen. Ja, das ist mein Statement zur Mobilität.“ (P40: 141)

Deshalb versuchten die Mütter und Väter auch die Mobilität der Kinder zu fördern und Möglichkeitsräume zu eröffnen. So bemühten sie sich z. B. darum, ihren Kindern Fahrräder zur Verfügung zu stellen. Neben der Nutzung von Fahrradwerkstätten wurden dabei auch proaktiv neue Wege der Mittelbeschaffung beschritten. Ein Familienvater aus dem Osdorfer Born beschrieb, dass er die Fahrradverfügbarkeit seiner Familie über die Hamburger Abendblatt-Stiftung „Von Mensch zu Mensch – Kinder helfen Kindern“ herstellen konnte:

„Die haben wir kurzerhand kontaktiert und haben das Problem geschildert. Ich hätte mir erhofft von dieser Stiftung, einen Betrag, irgendwie 200 bis 500 Euro, zu bekommen, damit ich die Fahrräder der Kinder mal so richtig auf Vordermann bringen kann. Ja, die Stiftung, die hat das gehört und die haben beraten, dass es keine bessere Familie geben kann, der sie Hilfe geben können. Und dann bekamen wir einen Betrag von ca. 2.000 Euro für nagelneue Fahrräder unserer Kinder. Puh, das war eine Aktion, mir stehen auch jetzt fast die Tränen wieder in den Augen. Jedes Kind hat das

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

Geld für ein neues Fahrrad bekommen. Wir haben das bei einem Discounter hier im Stadtteil, Real am Grandkuhlenweg, eingelöst quasi, diese 2.000 Euro. Jedes Kind ein neues Fahrrad, ein ordentliches Schloss, damit diese neuen Fahrräder auch lange die Fahrräder unserer Kinder sind.“ (P40: 77)

Insgesamt war der Mobilitätsalltag der *Familiären Profis* zum einem auf die Kinder und ihre Individualbedürfnisse ausgerichtet und zum anderen dadurch geprägt, Lebensmittel, Bekleidung etc. möglichst kostengünstig zu erhalten. Hier wurden z. B. Kleiderkammern, Lebensmitteltafeln oder Preisreduzierungen von Discountern zum Ladenschluss genutzt. Um solche Gelegenheiten zu nutzen, beschränkte sich der Aktionsraum nicht nur auf das unmittelbare Wohnumfeld. Freizeitmöglichkeiten für Kinder im unmittelbaren Wohnumfeld wurden genutzt und als wichtige Orte identifiziert, jedoch erschienen auch Ziele außerhalb des Wohnumfeldes als attraktiv. Diese Ziele bildeten den Wunschraum und orientierten sich an dem alltäglichen Aktionsraum. Ziele, die weit über den Stadtraum hinausgehen, wurden nicht benannt. Von der Verfügbarkeit eines Autos versprachen sich einige eine Erleichterung des Alltags. Dieses Motiv wurde in der Gruppe der *Familiären Profis* dominant formuliert und war mit Erleichterungen von Transportanforderungen verbunden:

„Oh Gott, was für ein Traum. Ich denke, ich würde mir vielleicht ein Auto kaufen, wenn ich wirklich viel Geld hätte. Ja, natürlich würde ich mir dann ein Auto kaufen, ne? Wenn ich Geld hätte, würde ich jetzt den Führerschein direkt machen, würde ein Auto kaufen, bestimmt aber ein großes, dass ich auch alles immer mittransportieren kann. Und dann würde ich mich bestimmt darüber aufregen, dass schon wieder Stau auf der Straße ist. Würde mich über eingefrorene Fensterscheiben eins; da hätte ich bestimmt was Anderes zu meckern.“ (P35: 54)

„Also das Auto, um die Kinder zur Schule zu fahren, wäre vielleicht ein Transporter, so was wie ein Bulli, also dann aber kein T3 oder T4, sondern schon den T5 mit [...] wie auch immer. [...] Aber alles mit dem Bewusstsein, dass Fahrgemeinschaften gebildet sind, dass viele Personen mit einem Fahrzeug transportiert werden können. Also wie gesagt, so ein T5, der hat acht Sitze, neun Sitze. Da kriege ich die ganze Familie in einem Schwung von A nach B.“ (P40: 138)

Eine alleinerziehende Mutter hatte zum Interviewzeitpunkt den Führerschein-erwerb in Angriff genommen. Die Mobilität mit den Kindern im ÖPNV war für sie anstrengend und der Wunsch nach interpersoneller Distanz inzwischen so stark geworden, dass sie eine Aversion gegenüber dem ÖPNV entwickelt hatte:

„Dann würde ich mir ein Auto kaufen. Also, ja, dann würde ich das gar nicht mehr nutzen. Weil, das ist einfach nur anstrengend und nervig. Die Gestänke, Gerüche, die Lautstärken im Bus, die Kinder mit ihren lauten [...] Und man muss ja mittlerweile sogar Angst haben, wenn man irgendwie über 15-Jährige anspricht, dass sie nicht kommen und: Na ja, sei mal nicht so frech, sonst [...] Es ist ja wirklich heutzutage

so. Dann heißt es: Iss keinen Döner im Bus. Wie viele Leute steigen ständig mit Döner, Pommes und so ein. Das ist einfach ekelhaft. Gerade im Sommer, wenn die Luft sowieso steht, dann wird auch noch Döner gegessen. Also das muss nicht sein. Oder [...] Nee. Also deswegen sage ich, wenn es möglich wäre, dann würde ich es gar nicht mehr nutzen. Aber halt auch, weil einfach auf vieles nicht geachtet wird. Oder wie oft sitzt man im Bus, dann sind da irgendwelche Besoffenen. Das eine Mal saß ich in irgendeinem Bus, hat sich einer in die Hose gekackt, die Wurst hing da unten raus, da hat der Busfahrer nichts gesagt, der ganze Bus hat gestunken. Und dann erwarte ich doch vom Busfahrer, dass der aufsteht und sagt: So, du musst hier aussteigen, das geht nicht, das belästigt die anderen Fahrgäste. Nee, das hat den gar nicht interessiert. So, und das sind alles so [...] Aus den Gründen würde ich das gar nicht mehr nutzen, wenn es nicht nötig wäre.“ (P37: 94)

Personen dieses Typus verfügten über ein gutes soziales Netzwerk, das durch weitere Familienmitglieder (Geschwister, Eltern) und Menschen, die bei sozialen Trägern arbeiten, geprägt war. Diese konnten sie auch bei Mobilitätsproblemen (wie etwa anstehenden Fahrradreparaturen) unterstützen. Die befragten Personen dieser Gruppe hatten eine hohe Mobilitätskompetenz gemein. Sie wussten über Mobilitätsmöglichkeiten Bescheid, nutzten z. B. Mobilitätsportale, hatten auch schon mal ein Fernbusangebot genutzt, um beispielsweise Familienbesuche in einem anderen Bundesland zu realisieren und konnten in der Regel Fahrrad fahren.

Zusammenfassendes Fazit des Typus *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 sie auch Abstriche in anderen Lebensbereichen in Kauf. Hierfür haben sie Kompetenzen entwickelt (z. B. Kleidung selbst nähen), um Kosten einzusparen. Der Wunschraum orientiert sich sehr stark an den Routinen des Aktionsraums. In der Gruppe gibt es keinen Zugriff auf ein Auto, dies wird jedoch stark gewünscht, da man sich davon eine wesentliche Erleichterung des Alltags verspricht.

5.3.4 Typ 4: Sich Abgrenzende

Fünf interviewte Personen konnten diesem Typus zugeordnet werden. Die Befragten hatten festgefügte Meinungen, die ihre Mobilitätsentscheidungen beeinflussten. Beispielsweise führte der ausgeprägte Wunsch nach interpersoneller Distanz oder der Abgrenzung von anderen zur bewussten Entscheidung, den ÖPNV wenig oder gar nicht zu nutzen. Subjektive Wahrnehmungen von Stigmatisierung während der Fahrten mit dem ÖPNV wurden thematisiert oder waren Anlass dafür, Ziele zu meiden oder andere äquivalente Ziele aufzusu-

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

chen. Die Wahrnehmung von Exklusion wurde in den Interviews thematisiert und führte zu der Reaktion sich bewusst abzugrenzen.

Beispielhaft ist die Erzählung eines 53-jährigen Mannes aus Wilhelmsburg, der fast ausschließlich Fahrrad fuhr:

„Ansonsten, wie gesagt, hab ich ja schon gesagt, ich störe mich auch an der Bezeichnung öffentliches Verkehrsmittel, man wird nebenbei kriminalisiert, wenn man ohne Ticket unterwegs ist. Manchmal ergibt sich das ja, man muss irgendwohin und dann macht man es einfach. Ja. Also früher bin ich schon Bahn gefahren. Ohne Fahrkarte. Aber das ist auch eigentlich auch nicht so lustig. Also die Leute selbst nerven mich eigentlich gar nicht. Die Atmosphäre eher. Weil die sind auf dem Weg zur Arbeit [...], sind irgendwo anders. Vielleicht ist es das eher, was mich stört. Die sind mit allem Möglichem beschäftigt. Die sind nicht; nicht hier und jetzt. Also man kann sich selbst gegenüber sitzen und die sehen einen nicht. Weil die sind gar nicht da letztendlich. Mit dem Kopf sind die irgendwo [...] Die ich irgendwann so als anstrengend empfunden hab. Beim Fahrradfahren hab ich da doch eher meine Ruhe.“ (P18: 6)

Die befragte Person ging dem Gefühl ausgeschlossen zu sein bewusst aus dem Weg und nutzte das Fahrrad als Verkehrsmittel. Dabei nutzte sie das gesamte Stadtgebiet intensiv und erreichte sogar Ziele darüber hinaus. Im Sommer fuhr sie sogar mit dem Fahrrad an die Ostsee und übernachtete am Strand.

Das Tarifsystem des HVV wurde von den Hamburger:innen dieses Typus als ausgrenzend empfunden. Das Tarifsystem grenzt Einkommensarme speziell zur Rushhour aus, was von einer betroffenen Person hier zum Ausdruck gebracht wurde:

„Der Ballast muss dann wegbleiben, weil dann fahren die vernünftigen Leute Bus und Bahn. Also müssen wir schnell weg irgendwie von der Bildfläche, so ungefähr.“ (P24: 97)

Der Stadtraum wurde von den *Sich Abgrenzenden* intensiv genutzt. Mobilität war neben den alltäglichen Besorgungswegen mit Freizeitzielen verbunden, die schon oft angefahren wurden. Auch Ausflüge in das Umland wurden von diesem Typus realisiert. Den befragten Personen war es ein Bedürfnis, das nahmobile Umfeld zu verlassen und etwas Anderes zu sehen. Hierzu nutzten sie Mobilitätskenntnisse, etwa, dass man die Fähre des HVV für eine Hafenrundfahrt nutzen kann:

„Sind ja viele Fähranleger hier: Blankenese, Teufelsbrück und wie auch immer, und dann rüber ins Alte Land und [...] Ja, Natur, rüber. Und viele nutzen immer noch diese Hafenrundfahrt, wo ich denke: So was brauchen die eigentlich gar nicht. Weil dieses HVV-Schiff – normale Fahrkarte und man fährt alle Stellen ab, den Elbstrand usw. usf., kann aussteigen, kann die nächste wieder nehmen, rüber irgendwie zum Musical, ne?, ‚König der Löwen‘ und so. Also das nutze ich mindestens zweimal im Monat, mindestens. Nach Övelgönne rüber und [...] Das ist so ein Highlight. Also

da ist Hamburg wirklich, glaube ich, auch Vorreiter irgendwie, dass die so was mit anbieten, also auf der Elbe zu fahren. Und da fühlt man sich dann schon ein bisschen mittendrin irgendwie, ne? Wenn man so die Hafenrundfahrt-Leute sieht irgendwie mit ihren Hafenschiffen da. Wir können das auch irgendwie. Und das ist okay. Und das ist schön, oben auf dem Deck zu sitzen. Und man kann auch dauernd im Kreis fahren irgendwie mit denen, ne? Also man muss ja nicht aussteigen, gibt keine Endstation. Hin, zurück, hin, zurück. Das ist herrlich, das kann ich nur empfehlen.“ (P24: 167)

Eine interviewte Frau aus Steilshoop berichtete ganz ähnlich:

„Hamburg ist doch eine [...] schöne Stadt. Also oder auch der Weg nach Hause. Oder wenn ich nach Altona fahre, fahre ich auch oft von Landungsbrücken mit dem Schiff. Oder wenn ich zum Fischmarkt fahre. Wenn das Wetter jetzt wieder besser wird, [...] fahre ich von Messehallen nach Landungsbrücken und nehme dann für die Station das Boot. Oder fahre dann, wenn die Sonne scheint, auch noch mal rüber und zurück. Das mache ich öfters. In der Woche ist das gut. Oder auch, wenn Hafengeburtstag ist, ist das gut, ein paar Tage vorher, dann siehst du die ganzen Schiffe schon kommen. Da ist es noch nicht so voll. Auch schön. Also auf alle Fälle diese Wasseranbindung, das ist ganz toll.“ (P36: 33)

Die interviewten Personen identifizierten sich innerhalb der Stadt mit vielen Orten, die sie schön finden und die sie gerne aufsuchen. Es waren zumeist Orte, an denen sie für sich sein und ihre Ruhe haben konnten. So berichtete ein Mann aus Hellersdorf, dass er gerne zum Angeln an den Müggelsee gehe. Nach weiteren möglichen Zielen befragt, benannte er weitere Seen im Umland, die durch den öffentlichen Nahverkehr nur schwer zu erreichen sind:

„Wie gesagt, das hatte ich eben schon zum Ausdruck gebracht, dass ich da draußen nicht mehr so gerne Angeln gehe in den letzten Jahren, weil es für mich nicht mehr so schön ist. Und andere Seen sind für mich eben schlecht erreichbar. Bloß, wie gesagt, nur damit ich Angeln kann, wird wahrscheinlich nicht; niemand da eine Verkehrslinie langlegen, was natürlich durchaus verständlich ist. Da, ja [...] Da bräuchte ich tatsächlich ein bisschen mehr Geld und ein kleines eigenes Fahrzeug.“ (P9: 92)

Der Wunschraum war in dieser Gruppe etwas größer als der Aktionsraum und sehr durch die herausgebildeten Mobilitätsgewohnheiten geprägt. Große Reiseziele wurden nicht benannt, obwohl einige der befragten Personen Fernbusserfahrungen hatten. Der Stellenwert der Mobilität war bei diesem Typus sehr hoch. Exemplarisch seien hier zwei Aussagen einer Hamburgerin aus dem Os-dorfer Born und einer Berlinerin aus Neukölln zitiert:

„Also ohne Mobilität [...] würde ich krank werden. Also wenn ich das nicht hätte irgendwie, dass ich so irgendwie mit dem Bus fahren, also eher Bus natürlich; überall hinkomme, wo ich möchte und hier auf meinen Stadtteil nur noch [...] Würde ich kaputtgehen, Entschuldigung. Aber würde ich wirklich kaputtgehen wie die Primel.“ (P24: 162)

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

„Für mich hat das normalerweise einen relativ hohen Stellenwert. Das hatte ich, glaube ich, auch schon gesagt. Weil es einfach für mich auch Lebensqualität bedeutet. Und eben Beweglichkeit beruflicher Art und auch privater Art. Es nützt mir jetzt nichts, wenn ich irgendwie eine Fernbeziehung habe und ich kann denjenigen nicht sehen, oder bin immer drauf angewiesen, dass der kommt. Also das würde mich dann auch schon nerven. Also es hat einen sehr großen Stellenwert für mich.“ (P2: 294)

Die befragten Personen hatten Freund:innen und Bekannte, mit denen sie hin und wieder etwas unternahmen. Diese halfen auch aus, wenn es z. B. um kostenlose Übernachtungen an der Nordsee ging. Jedoch waren die Befragten dieses Typus meist allein unterwegs und lebten auch alleine in ihrer Wohnung. Sie verfügten über umfassende Mobilitätserfahrungen und kannten sich damit aus, mit möglichst geringen Kosten zu reisen. Auch war diese Gruppe die einzige, die politische Forderungen bezüglich ihrer Mobilität formulierte. Beispielsweise wurde ein kostenloses ÖPNV-Ticket oder ein Wochenendticket gefordert. Sie waren aber auch beinahe die Einzigen in der Gesamtgruppe der Interviewten, bei denen die aktive Jobsuche noch eine Rolle spielte bzw. thematisiert wurde. Bei einer interviewten Frau aus Neukölln war die Jobsuche ein wesentliches tagesstrukturierendes Element im Mobilitätsalltag. Sie gab jedoch an, mit ihren Bewerbungen schon seit Langem erfolglos gewesen zu sein. Hin und wieder konnte sie als Komparsin beim Film einen Zusatzverdienst ergattern.

Der abgrenzende Charakter dieses Typus wurde nicht nur verbal formuliert, sondern äußerte sich auch durch den Habitus, bei einigen z. B. durch die Wahl der Kleidung (z. B. Tragen einer Lederjacke mit der Aufschrift „König der Narren“, Tragen von Gummistiefeln oder einer in Gold glitzernden Basecap).

Die befragten Interviewpartner:innen wurden bezüglich ihres Aussehens angesprochen oder angegangen. So berichtete eine Neuköllnerin von einer Begegnung in ihrem Wohnviertel, bei der sie von einem Mann verbal angegriffen worden war:

„Und der hat mich dann also nicht nur verletzt, so wie ich denn rumrenne, sondern hat dann wirklich gesagt auch: Ja, es ist ja auch kein Wunder, so wie du rumrennst, dass du keinen Job kriegst und so. Ich sage: Ja, so? Wieso? Weil im Radio rennen die alle so rum. Und ich immer mit meinem Basecap und wie das alles so aussieht und so. Ich sage: Ja, wieso? Also ich fühle mich jetzt so ganz normal, er solle sich mal angucken mit seiner Stoffhose und sein; ich fände ihn nicht normal.“ (P2: 264)

Zusammenfassendes Fazit des Typus *Sich Abgrenzende*:

Der Typus *Sich Abgrenzende* fühlt sich von der Gesellschaft ausgeschlossen und macht dies auch an den Angeboten von Mobilität fest. Sie sind in ihrer Haltung 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 dementsprechend 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 Einzelgänger:innen.

5.3.5 Typ 5: Routiniert Getriebene

Vier Fälle konnten dem Typus *Routiniert Getriebene* zugeordnet werden. Gemeinsam war den Mitgliedern dieses Typus, dass diese schon seit langer Zeit nicht mehr in Arbeitszusammenhängen gestanden hatten. Die Personen konnten zum Teil den Zeitpunkt des Eintritts in die Arbeitslosigkeit nicht mehr benennen. Mit der Arbeitslosigkeit hatte sich ein Mobilitätsalltag herausgebildet, der sich fast vollständig auf die Besorgung von Lebensmitteln und Gütern des täglichen Bedarfs konzentrierte. *Routiniert Getriebene* nutzen den Stadtraum intensiv. So wurden beispielsweise Lebensmitteltafeln oder Angebote sozialer Träger genutzt, um kostenlos Lebensmittel zu erhalten. Eine interviewte Frau aus Neukölln versuchte, durch das Sammeln von Pfandflaschen ihren Lebensunterhalt finanziell aufzubessern. Sie war deshalb fast täglich auf festen Routen unterwegs, um ausreichend Flaschen zu sammeln und diese bei Discounter abzugeben:

„Ja, na, ich gehe auch oft in Supermärkten, weil ich trinke Bier und kaufe mir dann keine Vorräte. Und wenn ich dann [...] Dann kriege ich ja Pfand wieder, ne? Und dann gucke ich immer, dass ich es auch loswerde. Und wenn ich dann bisschen was gefunden hab, dann kaufe ich was. Deswegen sind da. ... Da sind eigentlich noch mehr Supermärkte, wo ich auch dann war, ne? Und weil ich; das wiegt ja, ne? So eine Glasflasche wiegt ja schon, wenn du dann drei Flaschen hast am [...] Ich hab auch keine Rucksäcke, weil mir das zu umständlich ist, immer den wieder abzumachen. Weil ich hab am liebsten hier diese Taschen, ne?, an der Schulter. [...] Und ein Wagen kommt für mich gar nicht in Frage, ne? So ein Wägelchen, ne? Das zu ziehen, da macht man auch diese Geräusche, da würde ich irre werden, ne? Und deswegen, wenn ich da eine bestimmte Menge habe und da kommt ein Supermarkt in Sicht [...] Und das ist ja auch eine Wissenschaft für sich: Welcher Supermarkt nimmt welche Flaschen, ja? Und das weiß ich natürlich schon ein bisschen. Und so steuere ich die dann auch an auf meinen Wegen. Wenn ich da irgendwo dann bin und weiß, da geht das, da geht jenes. Um das Gewicht loszuwerden einerseits, Geld natürlich zu kriegen, nachzutanken. Und natürlich, weil da und da geht die und die Flasche, ne? [...] Oder es gibt sogar Supermärkte, die verkaufen Flaschen und der Automat nimmt sie nicht. Da muss

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

man das wissen, dass sie die verkaufen und dann an der Rezeption fragen. [...] Hatte ich nämlich heute gerade wieder, das Problem, ne? Der Edeka [...] Ich hab ja diese Bändchen geholt heute, Levetzowstraße, ne? Und dann bin ich zum Aufwärmen in den Edeka rein, auch weil ich ein paar Flaschen hatte. Und die verkaufen die, aber der Automat nimmt sie nicht. Und auch dieser Typ da, der da war, der war irgendwie von Tchibo, keine Ahnung. Und auch die an der Kasse war blöd. Dann hab ich sie dann mit zu Karstadt genommen, weil da gehen sie im Automat auch nicht, aber die nehmen sie mir dann so an, ne? Die nehmen sogar welche an, wenn das so zerkratzt ist, ne? Dieses Zeichen, ne? Dieses Pfandzeichen.“ (P11: 7; P11: 50)

Die Frau verfügte über ein Erfahrungswissen, das sie täglich einsetzte. Der Mobilitätsalltag der *Getriebenen* war darauf fokussiert, mit möglichst wenig Geld zu leben. Die finanzielle Lage war äußerst prekär und wurde auch als solches wahrgenommen. Vertreter:innen dieses Typus zeigten sich für jede finanzielle Entlastung dankbar. So wurde etwa die Herabsetzung des Sozialticketpreises in Berlin von den interviewten Personen begrüßt. Eine langzeitarbeitslose Frau aus dem Falkenhagener Feld erzählte:

„Man merkt es, das ist eine große Entlastung. Ja, das ist schon [...] Wenn man nicht viel Geld hat, ich hab im Monat 250 Euro zum Leben, ja? Und da sind; wie es vorher war, mit den 36 noch was, da hab ich dann am Anfang des Monats schon immer: Oh, (flüsternd) Scheiße.“ (P30: 17)

Ähnlich wie die Pfand sammelnde Frau waren auch die weiteren befragten Proband:innen in dieser Gruppe immer auf der Suche nach Möglichkeiten, ihre finanzielle Situation zu erleichtern. Das heißt, dass die Personen dieses Typus durchaus in der Lage waren, neue Mobilitätsangebote wahrzunehmen und diese in ihren Mobilitätsalltag zu integrieren. So nutzte eine Frau aus dem Osdorfer Born das Ridepooling-Angebot *ioki* für den Transport von Lebensmitteln von der Lebensmitteltafel zu ihrer Wohnung. Die Nutzung des Angebots war für HVV-Fahrgäste kostenfrei, bevor Anfang April 2019 eine Service-Gebühr von einem Euro pro Fahrt eingeführt wurde:

„Und ab und zu hab ich jetzt auch schon dieses ioki-Taxi benutzt. Ja, es ist nicht schlecht. Wenn du die anrufst und, weiß ich, ich gehe ja zur Tafel, da kriegst du ja so viele Sachen. Dann bestelle ich die, aber die kommen natürlich nicht dahin. Dann muss ich ein ganzes Ende laufen mit den schweren Tüten. Und dann ist es ganz gut, nur das Gebiet ist noch zu klein: Lurup-Osdorf. So wie jetzt [...] Iserbrook ist nicht viel weiter. Ich sage: Warum fahrt ihr da nun nicht hin? Weil da wohnt mein Sohn.“ (P38: 35)

Die befragten Personen zeigten sich offen für Möglichkeiten, die ihnen einen unmittelbaren Nutzen brachten, und konnten diese sehr schnell in ihre Alltagswege einbauen. Sie waren durch ihre langjährigen Erfahrungen Expert:innen für mögliche mobilitätsbezogene Hilfestellungen. Eine befragte Person aus

dem Falkenhagener Feld war z. B. sehr aufgeschlossen gegenüber dem Thema Lastenrad. Sie empfand aber die Standorte der kostenlos zu entleihenden Lastenräder als nicht hilfreich. Sie machte im Gespräch den Vorschlag, das Angebot der kostenlosen Ausleihe gleich am Ort der Lebensmittelvergabe umzusetzen. Wunschziele konnten die *Routiniert Getriebenen* nicht benennen oder wenn dann sehr unspezifisch:

„Irgendwie aufm Land mal hin so.“ (P14: 51)

Der Stellenwert der Mobilität wurde von diesem Typus als hoch eingeschätzt, dabei aber vor allem als Notwendigkeit gesehen:

„Also Mobilität ist eigentlich [...] Ja, da kann ich ja glatt eine 1 geben, weil das braucht man. Wenn es gar nichts geben würde, wie soll man überall hinkommen? Nicht jeder hat ein Auto. Man muss [...] Ich bin nun viel unterwegs, eigentlich jeden Tag. Und ich bin auf den Bus angewiesen.“ (P38: 76)

Informationen erhielten die *Routiniert Getriebenen* auf informellem Weg. Durch regelmäßige Begegnungen mit Mitarbeiter:innen sozialer Träger oder mit Bekannten in einer ähnlichen Lebenssituation wurden mögliche Angebote mündlich verbreitet. Das soziale Netzwerk war des Weiteren durch bestehende Familienbindungen oder alte Freund:innen geprägt.

In Berlin nutzten die Proband:innen das Sozialticket. In Hamburg wurden situationsbezogene Strategien gewählt, um den Mobilitätsalltag zu bewältigen. Dazu gehörte beispielsweise, sich von einer Freundin auf deren Fahrkarte „mitnehmen zu lassen“, gelegentlich außerhalb der gültigen Zone zu fahren, strategisch Kurzstrecken-Tickets zu kaufen oder auf Gruppentickets mitzufahren. Die interviewten Personen dieses Typs gaben an, Fahrrad fahren zu können, wobei ihnen zum Befragungszeitpunkt kein Fahrrad zur Verfügung stand.

Zusammenfassendes Fazit des Typus *Routiniert Getriebene*:

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

5.3.6 Typ 6: Gebrochene

Drei männliche Personen wurden diesem Typus zugeordnet. Dominant war für sie jeweils ein biografischer Bruch, beispielsweise der Verlust enger Fa-

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

milienangehöriger, der den Mobilitätsalltag komplett verändert hatte. Ähnlich traumatische Erlebnisse stellten Scheidungen oder der Verlust der Arbeitsstelle dar. Das unmittelbare Wohnumfeld wurde nur selten verlassen:

„Nee, ich fahre eigentlich gar nicht aus Wilhelmsburg [...]. Das muss schon Zufall mal sein, also normal bin ich nur hier.“ (P15: 9)

Der Aktionsraum beschränkte sich in der Regel auf den Lebensmitteleinkauf oder den Kauf von Waren des täglichen Bedarfs. Jedoch kam es vor, dass Vertreter dieses Typs Wege innerhalb des gesamten Stadtraums zurücklegten. Diese Wege waren mit sozialen Bedürfnissen, z. B. einem Friedhofs- oder einem Krankenbesuch, verbunden. Der Friedhofsbesuch fand regelmäßig statt und der Weg dorthin (zumeist am Wochenende) war für die befragte Person aus Wilhelmsburg zur Routine geworden. Dagegen stellte ein Krankenbesuch für einen 45-jährigen Mann aus dem Falkenhagener Feld einen besonderen Weg dar. Für die Planung des Wegs hatte er sich Unterstützung durch eine Bekannte geholt:

„Also ich war Dienstag außerhalb des Bezirkes gefahren. Letzte Woche Dienstag. [...] Da war ich einen Bekannten in der Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik besuchen. Da bin ich gefahren also erst mal 134er bis Rathaus, dann mit der U7 bis Jakob-Kaiser-Platz und dann mit dem X21er bis Karl-Bonhoeffer-Nervenklinik. Ja, ja, nee, das hat für mich eine Bekannte rausgesucht. Ich wäre ganz anders gefahren. Ich wäre mit der S-Bahn gefahren, aber mit der S-Bahn ist es viel zu umständlich gewesen. Und meine Bekannte hat es mir rausgesucht.“ (P29: 10)

Die befragten Personen hatten soziale Kontakte, jedoch waren diese nicht sehr zahlreich. Eine Person nutzte regelmäßig den Treffpunkt des Deichhauses der Arbeitsloseninitiative Wilhelmsburg e.V., um hier kostenlos zu essen oder Lebensmittel mitzunehmen. Die befragten Personen gaben an, zumeist zu Fuß unterwegs zu sein. Nur bei den sporadischen Fahrten in die Stadt nutzten sie den ÖPNV.

Die Tagesabläufe der Männer waren nicht durchorganisiert, obwohl sich Gewohnheiten bzw. feste Abläufe herausgebildet hatten. Die erwähnte Person aus dem Falkenhagener Feld wurde z. B. erst um die Mittagszeit aktiv:

„I: Ja. Jetzt sehe ich aber, das ist immer auch um die Mittagszeit.“

B: Ja, weil ich vorher nicht aus meiner Wohnung rausgehe.

I: Ja. Kommt das schon mal vor, dass Sie morgens früh mal fahren?

B: Gar nicht, mache ich gar nicht. Ich schlafe ein bisschen länger.“ (P29: 32)

Auch die Abende gestalteten die befragten Personen dieses Typs sehr gleichförmig. Zu dieser Zeit wurden Lebensmittel, Getränke oder an einem nahegelegenen Imbiss Pizza oder ein Döner gekauft.

Nach möglichen Zielen befragt, konnten die interviewten Personen Orte benennen, die sie aus ihrer Vergangenheit kannten und oft mit schönen Erlebnissen verbanden, wie der Mann aus Wilhelmsburg:

„Allgemein, ja, wo würde ich gerne hinfahren? Spessart, Brühl, Würzburg. Weil ich hab da auch schon mal bei einem Kollegen gewohnt. Der hat in; nicht Spessart gewohnt, also Frankfurt, Gmünden am Main. Ja. Und ich fand das da toll, die Gegend. Zu schön. Wir sind öfters mal mit dem Auto dann nach Würzburg gefahren. Ich sage jetzt mal, im Sommer. Dann saßen wir oben in Würzburg auf dem Schloss im Restaurant, auf der Terrasse. Muss ich jetzt mal sagen, was wirklich schön war im Sommer, oben sitzen. Einen Erdbeerwein getrunken und konntest so ganz schön auf die Stadt gucken. Das gefiel mir wunderbar. Und wie gesagt, Spessart, Rhön so, da würde ich gerne wieder hingehen. Ich würde auch gerne wieder nach Berlin. Ja. Also ich weiß nicht, wie das heute da ist, aber ich weiß, damals, es war schön. Die Leute waren angenehm, mit denen konnte man sich unterhalten, mit denen kam man klar.“ (P15: 30)

Ein Mann aus dem Falkenhagener Feld benannte als konkretes Wunschziel Hamburg, wo er eine christliche Glaubensgemeinschaft besucht hatte. Dies würde er gerne wiederholen. Entsprechende Fernbuserfahrung hatte er in diesem Zusammenhang schon gesammelt:

„Na, das ist so, mit dem Bus, mit dem ganz normalen, der um 7 Uhr fährt, 7.10 Uhr, zum ZOB. Da brauchst du 3 Stunden und 10 Minuten, und der kommt in Hamburg an. Und dann wurde ich mit Auto abgeholt von dem gläubigen Pärchen da. Wurde ich abgeholt, dann hab ich bei denen übernachtet, bin auch zur Gemeinde gegangen, wurde auch mit Auto hingefahren. Und wieder zurück, auch wieder mit dem Bus, ne?“ (P29: 47)

Der Kontakt nach Hamburg lag jedoch weit zurück und eine erneute Fahrt dorthin war nicht konkret in Planung. Zwar waren in dieser Gruppe reichhaltige Mobilitätserfahrungen vorhanden, jedoch lagen diese weit in der Vergangenheit zurück. Der Stellenwert der Mobilität war zum Befragungszeitpunkt sehr gering. Antworten auf die Frage nach der Bedeutung der Mobilität ergaben, dass sich die Personen vor allem am aktuellen Aktionsraum orientierten:

„Na, wenn ich von A nach B kommen will, ist mir sehr wichtig, ja. [...] Wo nutze ich sie noch? Mehr nicht eigentlich. Mehr nicht. Und wenn ich hier meinen Kumpel in der Bonhoeffer-Nervenklinik besuche, benutze ich auch die Mobilität, ne? Ist klar.“ (P29: 45)

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

Zwar spielten die Wunschziele im Interview eine Rolle und wurden mit Erzählungen aus der Biografie verbunden, aber letztendlich wurden sie erst durch die besondere Form des Gesprächs hervorgeholt. Im Alltag spielten Wunschziele eher keine Rolle, da diese nicht präsent waren.

Eine Ausnahme bildete ein 48-jähriger Mann aus Wilhelmsburg, der von Magdeburg nach Hamburg gezogen war:

„Bin da bloß hingezogen, weil meine Frau; weil ich geheiratet habe und ihre Familie da ist.“ (P20: 29)

Mit Magdeburg verband er positive biografische Erlebnisse, was auch in Fragen der Mobilität als Vergleichsfolie dient. So empfand er das Tarifsysteem der Stadt Magdeburg als wesentlich besser als jenes in Hamburg:

„In Magdeburg war das so, Sie haben eine Fahrkarte gekauft, konnten dann 90 Minuten fahren damit, egal in welche Richtung. Und das war gut. Ja, wenn die Zeit um war und Sie haben nicht nachgestellt, da haben Sie Strafe bezahlt, und fertig. Da braucht man das nicht mit den Ringen machen.“ (P20: 35)

Große Wunschziele benannte er nicht. Jedoch gab er an, gerne wieder nach Magdeburg ziehen zu wollen, denn Hamburg sei ihm zu groß.

Die befragten Personen fuhren kein Fahrrad und nutzten auch keine Mobilitätsportale. Computer und Internet wurden nicht bzw. kaum genutzt. Eine befragte Person nutzte noch ein altes Tastenhandy. In dieser Erhebung konnten keine Frauen dem Typ des Gebrochenen zugeordnet werden. In einer qualitativen Erhebung aus dem Jahr 2012 wurden jedoch auch Frauen mit ähnlichen Verhaltensmustern und Biografiebrüchen identifiziert (Daubitz 2013).

Zusammenfassendes Fazit des Typs *Gebrochene*:

Die Mobilität ist in dieser Gruppe stark durch persönliche Belastungen geprägt. Einschneidende traumatische Erlebnisse haben diese Personen gebrochen und ihr Leben fundamental verändert. Die Biografiebrüche werden als gewaltsam empfunden, Betroffene fühlen sich machtlos ausgesetzt. Die finanzielle Barriere tritt in den Erzählungen in den Hintergrund. Antriebslosigkeit bis hin zu depressiven Episoden lähmen die Personen dieses Typus. Neue Perspektiven erscheinen nicht mehr möglich. 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 sozialen Kontakte, die vorhanden sind, zu halten. Wunschziele können auf Nachfrage formuliert werden und speisen sich aus positiven Erfahrungen in der Vergangenheit.

5.3.7 Typ 7: Autoaffine Kümmerinnen

Bei den *Autoaffinen Kümmerinnen* handelt es sich um vier Frauen, die im Gegensatz zu *Familiären Profis* zum Zeitpunkt der Interviews Zugriff auf ein Auto hatten. Die Befragten sind Mütter zumeist mehrerer Kinder, haben eine Migrationsgeschichte und beziehen „Hartz IV“. Sie lebten zumeist in größeren Familienzusammenhängen in der Stadt. So konnten Hilfen innerhalb des sozialen Netzwerks sehr schnell mobilisiert werden. Sie fanden Unterstützung bei mobilitätsbezogenen Problemen, beispielsweise finanzielle Unterstützung bei Urlaubsfahrten oder Hilfe bei Recherchen. Im Umfeld dieser Frauen besaßen erwachsene Kinder oder der Ehemann ein Auto, das für Hol- und Bringdienste genutzt werden konnte. Durch das große soziale Netz und die Anforderungen, die sich durch Hol- und Bringdienste ergaben, nutzten die Frauen den Stadtraum sehr intensiv. Eigene Wunschziele formulierten sie nicht. Das Auto wurde unterschiedlich intensiv genutzt. So berichtete eine Frau, deren Muttersprache Arabisch ist, dass sie zwar ein Auto besitze und dies für Ausflüge und Fahrten zu Verwandten in ein anderes Bundesland nutze, jedoch der finanzielle Rahmen des Haushalts den Unterhalt eines Autos schwierig mache. Sich vom Auto zu trennen zog sie zwar in Erwägung, setzte es aber nicht in die Tat um. Sie gab an, dass der Wagen zumeist stehe und im Winter nur sporadisch gestartet werde:

„Weil er muss das auch anmachen, sagt er dann. Ja, es muss ja wegen Motor, wie ich das so mitbekommen habe. Ja, damit der nicht einfriert oder was. Er muss dann mal ein bisschen heizen.“ (P16: 62)

Eine 43-jährige türkische Mutter aus Neukölln nutzte das Auto hingegen intensiver, indem sie z. B. ihren Sohn zum Training eines Fußballvereins fuhr:

„Im Moment eigentlich fahre ich nicht jeden Tag, aber wenn jetzt mein Sohn wieder gesund ist, dann werde ich jeden Tag nach Köpenick fahren zum Fußballverein. Außer Mittwoch. Also Montag, Dienstag, Donnerstag, Freitag, Samstag, Sonntag. Da fährt er ja [...]. Er hat ja viermal Training in der Woche und; bis auf Mittwoch, und am Wochenende haben wir dann auch Spiele und Turniere und manchmal auch Wilmersdorf, manchmal auch [...]. Wir waren auch mal in Magdeburg oder [...]. Er spielt in Köpenick, ja, bei der 1. FC Union. Ist 2. Bundesliga, ja. Er ist 12 Jahre, aber er ist bei der 1. FC Union.“ (P31: 32)

Die angehende Fußballkarriere wurde vom Familienverband unterstützt und entsprechende Investitionen wurden getätigt:

„Das ist; ja, das ist nicht gerade billig, aber es geht irgendwie. Erstens, mein Auto ist Diesel und Diesel ist ein bisschen günstiger jetzt vom Verbrauch Dieselpreis her. Und es verbraucht auch nicht viel. Aber trotzdem, das kostet viel. Ein Auto kostet viel Geld.“ (P31: 38)

5.3 Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion

Bei den *Autoaffinen Kümmerinnen* nahm das Auto eine zentrale Rolle ein. Die Mütter stellten ihre Individualbedürfnisse zurück oder richteten sie nach den Bedürfnissen der Familienmitglieder aus. Mit der Art und Weise der Fortbewegung, die nicht hedonistischer Art war, sondern nur dazu diente Dinge zu erledigen, die der Familie dienten, fühlten sie sich integriert. Mobilität erschien im Extremfall nur aus der Autoperspektive denkbar. So erzählte z. B. die bereits erwähnte Mutter aus Neukölln:

„Was mich stört zum Beispiel, wenn solche Feste jetzt stattfinden, dann werden dann von überall die Wege dann gesperrt, ist klar. Kein Durchgang für die Autos. Und wenn man dann was einkaufen geht und so, dann komme ich nicht durch. Letztens wollte; ich hatte so einen Rieseneinkauf im Kofferraum, hab ich; ich musste nur kurz in meine Wohnung, ich wohne ja gleich [...]: Bitte lassen Sie mich kurz rein, ich will nur einfach den Einkauf ablegen. – Nein, dürfen Sie nicht. – Bitte, machen Sie eine Ausnahme, ich hab so einen Rieseneinkauf, wie soll ich das von; von weit weg tragen? Dann hat er eine Ausnahme gemacht, hat er gesagt: Sie fahren aber dann wieder raus. Ich sage: Ja, mache ich doch. Hab ich nur den Einkauf einfach abgesetzt und bin dann wieder [...]. Ich musste dann weit weg parken, richtig weit weg. So neben Real musste ich dann parken. (lacht) Ja, weil ist alles voll und alles gesperrt, man darf nicht parken, man darf nicht durchfahren [...].“ (P31: 43)

Die Mobilität hatte in dieser Gruppe keinen hohen ideellen Stellenwert, sondern wurde eher pragmatisch betrachtet. So berichtete eine polnischstämmige Befragte:

„Man braucht so was einfach. Soll sich bewegen von einer [...] zum anderen Ort, ja? Natürlich. Das wir brauchen, zur Arbeit, zum Einkaufen.“ (P32: 39)

Die zuvor bereits zitierte Neuköllnerin meinte hierzu:

„Also sehr wertvoll, finde ich. Weil man braucht das eigentlich, man braucht das. An bestimmten Sachen, also man braucht das nicht jeden Tag, aber man braucht das auf jeden Fall, wenn man weite Wege zum Beispiel besucht oder weite Orte [...]. Und mit dem [...] Einkauf, weil, ganz ehrlich, man hat jetzt Beschwerde – Rücken, Schultern, also ich kann auch nicht mehr tragen, deswegen fahre ich immer mit meiner Tochter zum Einkaufen oder mit meinem Sohn als Unterstützung. Und als große Familie, da braucht man auch einen Rieseneinkauf, ne?“ (P31: 54)

Eine Befragte aus Rumänien, die in Hamburg-Wilhelmsburg wohnt, ignorierte die Frage zur Bedeutung von Mobilität. Priorität hatte für sie eine größere Wohnung und mögliche Perspektiven auf einen Job:

„Ich hab die Kinderzimmer von meiner Tochter, weil wir haben nur Zwei-Zimmer-Wohnung. Und dann [...] ich hab immer gedacht, nach Kirchdorf, weil ich liebe diese Zone so, ja, wo [...]. Aber ich bin besser da. So lange ich hab immer gefragt und keine Wohnung, keine Wohnung. [...] Und, ja, nach dem Deutschkurs dann ich muss richtig

denken, weil ich suche eine Arbeit. Ich weiß nicht, Minijob oder Teilzeit. Und also ich liebe Gastronomie, Cafébar oder Bäckerei oder ich weiß nicht, ja? Und dann, ich hab hier in Wilhelmsburg gefragt und bis jetzt keine Chance. Und dann bestimmt ich muss weiter, Hauptbahnhof oder Altona oder irgendwas in diese Richtung. Also weil muss Arbeit. Muss.“ (P12: 51)

Alle Frauen bis auf eine gaben an, dass sie Fahrrad fahren gelernt hatten, es jedoch im Alltag nicht nutzten oder kein Fahrrad zur Verfügung hatten. Da sie, wenn z. B. das Auto nicht zur Verfügung stand, den ÖPNV nutzten, verfügten die Berliner Frauen dieses Typs auch über ein Sozialticket. Die Befragte aus Wilhelmsburg nutzte die 3-Tarifzonen-Teilzeitmonatskarte.

Zusammenfassendes Fazit des Typus *Autoaffine Kümmerinnen*:

Die *Familiären Profis* und die *Autoaffinen Kümmerinnen* unterscheiden sich vor allem durch den formulierten Wunschraum. Die *Autoaffinen Kümmerinnen* benennen keine oder kaum Wunschziele. Die Unterstützung dieser Gruppe findet vor allem durch größere weitverzweigte Familienstrukturen statt. Der Mobilitätsalltag ist stark durch Familiendienstleistungen geprägt. Das Auto wird hierbei als ein wichtiges Verkehrsmittel wahrgenommen.

5.4 stadttarmmobil.de: Integrierte Webkarten über Armuts-Mobilität

Nachdem die Typologien gebildet und beschrieben worden waren, entstand die Idee, wesentliche ausgewählte Typen kompakt und anregend zu vermitteln. Inspiriert war dies durch die von dem Ethnologen und Schriftsteller Marc Augé entwickelte Form der „Ethnofiktion“, die weder Literatur noch eine qualitative empirische Studie ist. Augé bezeichnet Ethnofiktion als „eine Erzählung, die eine soziale Tatsache aus der Perspektive einer einzelnen Person darstellt“ (Augé 2012). In dem Band *Tagebuch eines Obdachlosen* erzählt Augé beispielsweise die Geschichte eines Mannes, der seine Wohnung verloren hat und im Paris der 2010er Jahre in seinem Auto lebt. In Form von Tagebuchaufzeichnungen können der Alltag und die Bewältigungsstrategien des Protagonisten, ein ehemaliger Steuerbeamter, nachvollzogen werden. Das Buch ist keine Gesellschaftsdiagnose oder sozialwissenschaftliche Analyse. Der Autor begründet in seiner Erklärung der Methode der Ethnofiktion, dass die sozialwissenschaftliche Analyse durch ihre fokussierten Erhebungen und Auswertungen Erzählungen verberge. Die fiktiven Aufzeichnungen bieten in ihren Schilderungen aber jene metaphorische Dichte, die wir möglichst auch in qualitativen Interviews anstreben. In diesem Sinne wurden Erzählungen konstruiert, die den Mobilitätsalltag bestimmter Typen zeigen, die aus den qualitativen Interviews des Forschungsprojekts MobileInclusion gewonnen wurden.

Für die Präsentation (vgl. 5.4) wurden vier Typen ausgewählt, die in konstruierten Geschichten die Mobilitätsmuster und Probleme, die in den Interviews tatsächlich zur Sprache gekommen waren, repräsentieren. Die Geschichten werden aus der Perspektive jeweils einer betroffenen Person erzählt. Die Typen der *Familiären Profis*, der *Wohnumfeld-Verbundenen*, der *Routiniert Getriebenen* und der *Erlebnishungrigen* stellten sich aufgrund ihrer großen Fallzahl als besonders prädestiniert heraus vorgestellt zu werden (siehe Kapitel 5.3). Anhand dieser Typen lassen sich eine von Zwängen und Restriktionen geprägte Mobilität und das Missverhältnis zwischen Aktionsraum und Möglichkeitsraum besonders gut erzählen.

Die eigens erstellte Landingpage – www.stadtarmmobil.de – vermittelt Geschichten zu folgenden Typen:

- Danielas Routinen: Die *Routiniert Getriebenen*
- Anjas Zuhause: Die *Wohnumfeld-Verbundenen*
- Peters Erlebnistour: Die *Erlebnishungrigen*
- Katjas Familienalltag: Die *Familiären Profis*

Mit dieser Art der Vermittlung unserer Forschung soll die Multidimensionalität der mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion dargestellt werden. Während die kurzen Geschichten den Mobilitätsalltag der Protagonist:innen erzählen, kön-

nen Nutzer:innen der Webseite diesen Alltag auch räumlich nachvollziehen. Zu diesem Zweck fand die Praxis des *Integrated Mapping* Anwendung, die quantitative und qualitative Empirie zusammenführt. In ihrer Masterarbeit, die in diesem Projekt entstanden ist, beschreibt Annika Hanke (2020, insb. S. 46 ff. und 82 f.) ausführlich das *Integrated Mapping* und wie es für die Visualisierung der vielseitigen Ergebnisse auf der Seite stadttarmmobil.de eingesetzt wurde. Im Ergebnis wird jede Geschichte durch eine klick- und verschiebbare Webkarte visuell ergänzt, die zusätzliche Informationen zum Themenfeld vermittelt. Die Karten wurden mithilfe der Open-Source-Ressourcen *Wordpress*, *Leaflet* und *OpenStreetMap* erstellt und sind vollständig „responsive“, d. h. sie sind für Smartphones und Tablets optimiert. In erster Linie geht es mit der Themenwebsite darum, den Mobilitätsalltag interaktiv zu vermitteln. Die Nutzer:innen können den (im-)mobilen Alltag einkommensarmer Personen in Großstädten selbst erkunden. Die Kombination aus qualitativen Aussagen aus den Interviews und GIS-basierten Ergebnissen hilft dabei, sowohl Kontext als auch Inhalt in einer räumlichen Dimension zu sehen. Diese Art der Datendarstellung kann Probleme aufdecken, die sonst nicht offensichtlich wären. Damit schafft stadttarmmobil.de einen niedrigschwelligen Einstieg in den Forschungsgegenstand, der sich sowohl an die Fachwelt als auch an die interessierte Öffentlichkeit richtet.

5.4 stadttarmobil.de: Integrierte Webkarten über Armuts-Mobilität



Abbildung 51: Screenshots der Themenseite stadttarmobil.de.

6 Erfassung subjektiver Wahrnehmungen von möglichen Maßnahmen zur Beseitigung mobilitätsbezogener Exklusion durch Repertory-Grid-Interviews

Inhalt: In diesem Kapitel wird die Methodik des kognitiven Interviews vorgestellt. Hierbei handelt es sich um eine spezielle Form des qualitativen Interviews, die unbewusste und bisher nicht verbalisierte Wahrnehmungen hervorbringen soll. Neben der Beschreibung des methodischen Vorgehens werden die inhaltsanalytischen Auswertungen zu Maßnahmen vorgestellt, die den Mobilitätsalltag einkommensarmer Personen positiv beeinflussen könnten. Im Vordergrund der Ergebnisdarstellung stehen die Einschätzungen der befragten Personen zu folgenden denkbaren Maßnahmen: Die Mobilität zu subventionieren (kostenloses ÖPNV-Ticket, Sozialticket etc.), die Infrastruktur des ÖPNV zu erweitern, Angebote von Mobilitätsdienstleistungen zu entwickeln, die Fahrradnutzung zu erleichtern bzw. individuelle Möglichkeitsräume zu erweitern.

Relevanz: Die Bewertung möglicher Maßnahmen durch die Betroffenen ist wesentlich, um mögliche Barrieren für eine Implementierung zu erkennen und das Potenzial der Maßnahmen abzuschätzen. Somit kann die Nutzer:innenperspektive berücksichtigt werden.

Zielgruppe: Die Darstellung der eingesetzten Methode richtet sich an ein wissenschaftlich interessiertes Publikum, da der Einsatz des kognitiven Interviews in der Mobilitätsforschung noch wenig etabliert ist. Für den Einsatz der Methode in einer besonderen Zielgruppe werden wertvolle Hinweise für die Konzeption zukünftiger Erhebungen abgeleitet. So könnten Verkehrsplaner:innen und Mobilitätsmanager:innen bei der Planung von Maßnahmen schon frühzeitig mögliche Barrieren erkennen und diese bei der Entwicklung der Intervention berücksichtigen.

6.1 Methodik

Da die qualitativen Interviews die in den Wegetagebüchern aufgezeichneten Wege zum Ausgangspunkt hatten und ein großer Teil der Interviews eine Validierung dieser Wege und die Erhebung von Wunschräumen zum Ziel hatte, sollte in einem weiteren Schritt vertieft mit einer speziellen Methode nachgefragt werden. Im Vordergrund stand die Erforschung der für die befragten Personen denkbaren potenziellen Möglichkeitsräume, ihre subjektiven Wahrnehmungen von mobilitätsbezogener sozialer Exklusion sowie ihre Reflexion über diesbezügliche Routinen bzw. Gewohnheiten. Ein weiterer wesentlicher Baustein war die Bewertung konkreter Maßnahmen im Sinne von Vorschlägen für die Erleichterung des Mobilitätsalltags. Diese subjektiven Wahrnehmungen von Maßnahmen sollten in eine spätere Bewertung nach Stärken und Schwächen möglicher Maßnahmen einfließen. Für die Abschätzung z. B. einer Maßnahme Mobilitätsberatung durch das Jobcenter wurde deshalb die Bewertung der interviewten Personen eingeholt, um die Tragfähigkeit bzw. Potenziale oder Risiken dieser Maßnahme abschätzen zu können. Die vorgestellten Maßnahmen ergaben sich aus verschiedenen Quellen. So wurden Anregungen und Ideen aus Expert:innengesprächen, aus den qualitativen Interviews mit den Personen aus Hamburg und Berlin und aus der Literatur zusammengetragen.

Für die Erhebung wurde eine spezielle Technik von kognitiven Interviews (Repertory Grid) eingesetzt. Der von George Kelly (1955) aus der Psychotherapie entwickelte Ansatz der „Personal Construct Theory“ bot den geeigneten erkenntnis- und persönlichkeits-theoretischen Hintergrund, um unterschiedliche kognitive Wahrnehmungen von mobilitätsbezogener Exklusion und Mobilitätsroutinen zu erfassen. Menschen orientieren sich in ihrer Umwelt, indem sie Dinge, Gefühle etc. voneinander unterscheiden. In der Relation zu anderen Dingen und Erfahrungen wird subjektiver Sinn hergestellt. Die kognitiven Wahrnehmungen sind heterogen und prozessual. So bewertet jeder Mensch bestimmte Erfahrungen bzw. Dinge sehr individuell. Da nach Kelly Bedeutungszuschreibungen im Wesentlichen subjektive Konstruktionen der Welt sind, liegt es nahe, die Motive menschlichen Handelns in eben diesen subjektiven Bedeutungszuschreibungen zu suchen. Grundlegend sind diese Zuschreibungen in unserer menschlichen Wahrnehmung verankert, die alle Phänomene, die uns begegnen (Menschen, Dinge, Situationen), gleichzeitig sowohl unterscheidet als auch nach Ähnlichkeitsbeziehungen einordnet, um so eine Orientierung in der Wirklichkeit zu ermöglichen. Die Erklärung menschlicher Verhaltensweisen erfordert für Kelly somit einen spezifischen methodischen Zugang: den des qualitativen kognitiven Interviews (Repertory Grid). Erst mit Hilfe dieses Zugangs kann es gelingen, jene subjektiven Wahrnehmungsmuster zu erfassen, die von Kelly im Rahmen seiner Theorie „persön-

liche Konstrukte“ genannt werden. Diese persönlichen Konstrukte sind den Menschen oft nicht bewusst (Catina und Schmitt 1993; Fromm und Paschelke 2010). Sie sind nicht „objektiv wahr“, sondern durch Erfahrungen, Sozialisation, Kultur, Medien etc. geformt. Kelly geht davon aus, dass der Mensch in seinen Handlungen durch gesellschaftliche Rahmenbedingungen, wie etwa die Kultur etc. zwar begrenzt ist, aber auf diese Begrenzungen nicht nur einseitig reagiert. Vielmehr strebt der Mensch nach einer permanenten Rekonstruktion der ihn umgebenden Wirklichkeit (vgl. Catina und Schmitt 1993: 3). Gerade im Bereich der Mobilität sind solche gesellschaftlichen Formungen (*public constructs*) für die subjektive Wahrnehmung mitentscheidend. So kann z. B. die Wahrnehmung einer autoorientierten Mobilitätskultur positive wie negative Einstellungen zu den verschiedenen Verkehrsmitteln stark prägen (Daubitz 2013; Knie 2005).

Die persönlichen Konstrukte sind aufgrund ihres subjektiven Charakters nicht unbedingt immer konsistent. Die Gesamtheit der Konstrukte einer Person bildet ein komplexes System des subjektiven Verständnisses der Welt. Die persönlichen Konstrukte haben zwei Funktionen. Zum einen erleichtern sie die Antizipation zukünftiger Ereignisse. Neue Situationen oder Objekte werden in Relation zu bereits erlebten bzw. wahrgenommenen gesetzt. Dies kann zu Veränderungen im persönlichen Konstruktsystem und zu Verhaltens- bzw. Einstellungsänderungen führen. In den Interviews mit einkommensarmen Personen sollten die vorgelegten Situationen bzw. möglichen Maßnahmen in Bezug zum erlebten Mobilitätsalltag gesetzt werden.

Zum anderen haben die persönlichen Konstrukte die Funktion, die Fülle an Alltagsinformationen auf ein Maß zu reduzieren, das kognitiv bewältigt werden kann. Hierzu gehören Abstraktionen oder Vereinfachungen. Die Konstrukte sind dichotom aufgebaut und werden in der Regel in einem positiven Pol und in einem negativen Gegenpol wahrgenommen (Bannister und Fransella 1981). Im Erhebungsprozess kann der zuerst genannte Begriff als Initialpol bezeichnet werden, dem gegenüber sich der Kontrapol befindet. Die Bedeutungen, die Befragte ein- und demselben Konstrukt geben (z. B. teuer vs. günstig), können sich zwischen den Befragten unterscheiden (Thieme 2011).

Im Bereich der Mobilitätsforschung sind bereits einige Studien mit der Repertory-Grid-Technik zum Abfragen von Mobilitätszielen erstellt worden (Pike 2007; Embacher und Buttle 1989; Riley und Palmer 1975). Im Bereich der psychologischen Mobilitätsforschung wurde die Repertory-Grid-Technik in einem Forschungsprojekt zum Mobilitäts erleben angewandt (Dick 2000). Im Vordergrund der Forschung stand, die psychologischen Grundlagen des Mobilitätshandelns zu ergründen und damit den Begriff der Mobilität als psy-

chologisches Konstrukt zu begreifen. Im Rahmen dieses Forschungsprojekts stellte Michael Dick seinerzeit fest, dass das Repertory-Grid-Verfahren „häufig losgelöst von der Grundlegung Kellys rezipiert“ (Dick 2000, S. 6) wird.

Bei der Konstruktion des Erhebungsinstruments sollte in unserem Fall eine empirische Verankerung hergestellt und nicht durch „bloßes“ Brainstorming gewonnen werden. Diese Art der Konstruktion des Erhebungsinstruments wurde erstmals vom Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung im Forschungsprojekt E3 – Combined Charging System durchgeführt (Daubitz und Kawgan-Kagan 2015).

6.1.1 Konstruktion des Erhebungsinstruments

Ausgangspunkt für den Einsatz der Repertory-Grid-Methode war zum einen die Bewertung denkbarer Maßnahmen, um den Mobilitätsalltag zu erleichtern, sowie die Erforschung der für die befragten Personen denkbaren potenziellen Möglichkeitsräume, ihrer subjektiven Wahrnehmungen von mobilitätsbezogener sozialer Exklusion sowie ihrer Reflexion über diesbezügliche Routinen bzw. Gewohnheiten. Um dies zu erreichen, wurden in einem Interview vier sogenannte Elementtypen bzw. Gegenstandsbereiche erhoben. Die Bestimmung der Elementtypen ergab sich aus den vierzig qualitativen Interviews und deren Kodierung und entsprechender Recherche, etwa zu möglichen Maßnahmen. Dabei bildeten sich vier verschiedene Gegenstandsbereiche heraus, welche im Zusammenhang mit der Untersuchungsfrage als entscheidende Kenngröße erachtet wurden. Zu den Elementtypen wurden dann einzelne Elemente zusammengestellt, welche den Elementtyp beispielhaft beschreiben. Für die Anzahl der Elemente konnten ca. sieben bis zehn Elemente für den jeweiligen Gegenstandsbereich angenommen werden. Die folgenden Elementtypen wurden mit ihren Elementen konstruiert.

1. Verkehrsmittel

Im Gegenstandsbereich Verkehrsmittel wurden die Verkehrsmittel **zu Fuß, Fahrrad, Bus, Tram, U-Bahn, S-Bahn, Regionalbahn, Auto, Taxi** als für den Mobilitätsalltag relevante Elemente bestimmt. Das Taxi stellte ein extremes Element dar, da dieses nur in einem der vorher durchgeführten vierzig Interviews als Ausnahme in einer besonderen Situation angesprochen worden war. Da vereinzelt in den Interviews bezüglich des möglichen Wunschaums der verkehrsmittelbezogene Wunsch nach einem Chauffeur oder der Taxinutzung formuliert wurde, sollte dieses Element dennoch in die Erhebung mit einbezogen werden. Während der Erhebungssituation wurde in der Darstellung der Verkehrsmittel durch Bilder darauf geachtet, dass z. B. die öffentlichen Verkehrsmittel der jeweiligen Verkehrsbetriebe

HVV und BVG abgebildet waren, um Irritationen zu vermeiden. Durch das Bild eines BVG-Busses oder HVV-Busses konnte unmittelbar an die Erfahrungen des Mobilitätsalltags der befragten Berliner:innen und Hamburger:innen angeknüpft und entsprechend Erzählungen entwickelt werden.

2. Maßnahmen

Ein wesentliches Ziel des Forschungsprojekts MobileInclusion war die Identifizierung von Maßnahmen, die direkt und gezielt die Möglichkeit für Ortsveränderungen von sozial Exkludierten positiv beeinflussen. Deshalb war es notwendig der Zielgruppe entsprechende Maßnahmen vorzustellen und sie diese bewerten zu lassen. Eine Vielzahl von Maßnahmen – meistens an eine bestimmte Zielgruppe gerichtet – wurde schon erprobt, um der Problematik der mobilitätsbezogenen Exklusion entgegenzuwirken. Es wurden Optionen in den Bereichen Raum- und Bauleitplanung (z. B. Förderung kompakter, gemischter Siedlungen), Verkehrssystem/Verkehrsangebot (z. B. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur), Mobilitätsmanagement (z. B. Schulungsangebote für die Nutzung des bestehenden ÖV-Angebotes) und preissteuernde Maßnahmen (z. B. Sozialticket im ÖV) identifiziert. Da die Anzahl der Elemente auf ca. 10 bis 11 Maßnahmen begrenzt sein sollte, um eine kognitive Überlastung der befragten Personen zu vermeiden, wurden gezielt Maßnahmen herausgesucht, die ein Spektrum von der Subventionierung von Mobilität, der Erhöhung der Erreichbarkeit durch konkrete Infrastrukturmaßnahmen und Interventionen des individuellen Mobilitätsmanagements abdeckten. Zur Subventionierung von Mobilität wurde die **kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs** und die Möglichkeit der **Kombination der Eintrittskarte und des Fahrtickets** (Eintrittskarten gelten gleichzeitig als Fahrausweis) z. B. für Kultur- und Sportveranstaltungen sowie Freizeiteinrichtungen mit aufgenommen. Vor allem in Hamburg war die Kombination von Eintrittskarte und Fahrausweis durch eine jährlich stattfindende Aktion des Veranstalters Miniatur Wunderland in den geführten Interviews thematisiert worden, da die ermäßigten Eintrittspreise die Fahrpreise nicht beinhalteten und befragte Personen berichteten, dass sie deshalb dieses Angebot nicht wahrgenommen hätten. In Hamburg wurde den befragten Personen zusätzlich das Element einer **Vollzeitkarte für den Preis von 27,50 Euro** vorgestellt. In Berlin ist dieses Angebot für die Nutzung des gesamten Stadtraums für einkommensarme Personen Realität. Bei der Vorstellung der Karte wurden die befragten Personen über dieses Angebot informiert. Da vorgesehen war die zweite Befragung mit Personen aus dem Falkenhagener Feld und dem Osdorfer Born zu führen, wurden mögliche Infrastrukturmaßnahmen des öffentlichen Nahverkehrs thematisiert. So wurde ein möglicher **Anschluss an das Schnellbahnnetz im Osdorfer**

Born durch die Variante einer neuen S- oder U-Bahnlinie oder die **Erweiterung des BVG-Netzes** z. B. durch eine Straßenbahn oder eine S-Bahn thematisiert. Die Maßnahme der **Erhöhung der Taktdichte des öffentlichen Nahverkehrs** war ein zusätzliches Element, das in die Bewertung mit aufgenommen wurde. Da in den vorher geführten vierzig qualitativen Interviews die **Nutzung von Ridepooling** vor allem im Stadtteil des Osendorfer Born durch das Angebot *ioki* besprochen worden war, lag es nahe diese Mobilitätsdienstleistung mit in die RepGrid-Interviews aufzunehmen. Für Berlin wurde äquivalent hierzu der Ridepooling-Dienst *BerlKönig* nach dem Prinzip des Anruf-Sammeltaxis im Berliner Nahverkehr als ein ähnliches Angebot aufgenommen und zur Bewertung vorgelegt. Auch wurde das Element von **Carsharing-Angeboten** zu entsprechend vergünstigten Konditionen thematisiert. Zur Förderung des Fahrradverkehrs wurden der Zielgruppe drei Elemente vorgestellt: Zum einen der qualitative und quantitative **Ausbau der Fahrradinfrastruktur** (z. B. neue Fahrradwege etc.), zum anderem das Angebot **Leihräder im Stadtviertel** zu nutzen, sowie das Angebot in **Selbsthilfewerkstätten** sein beschädigtes Rad reparieren zu lassen bzw. dieses unter Anleitung selbst wieder instand zu setzen. Als weitere Elemente wurden zwei Maßnahmen präsentiert, die mit dem Jobcenter als Träger dieser Interventionen verbunden waren. So wurde die Maßnahme vorgestellt, dass das Jobcenter Informationen zur Bewältigung der Mobilität z. B. in Form eines **Mobilitätsratgebers** bereitstellt bzw. der **Erwerb eines Führerscheins** durch die Förderung des Jobcenters. Neben der Bewertung der vorgestellten Maßnahmen sollten in diesem Teil des Interviews zusätzliche Informationen zu der Ausgestaltung der Maßnahmen eingeholt werden. Wurden im Verlauf des Interviews von den befragten Personen neue Ideen entwickelt, wurde auf diese eingegangen.

3. Praktiken

Zu dem Elementtyp Praktiken wurden Strategien vorgestellt, die es ermöglichen sollen, den prekären Mobilitätsalltag zu bewältigen. Diese Strategien wurden aus den zuvor geführten vierzig qualitativen Interviews gewonnen. Folgende individuelle Praktiken, um die finanziellen Barrieren des Mobilitätsalltags zu überwinden, wurden im Rahmen der RepGrid-Interviews den Befragten vorgelegt: **Einzeltickets statt einer Monatskarte kaufen, Fahren ohne Ticket, Mobilitätsangebote suchen** (z. B. Sparpreise, Freifahrten etc.), **Hilfe bei Transporten** (z. B. bei Einkäufen) annehmen, **zu Fuß gehen/Fahrrad fahren** statt den Bus oder die Bahn zu nutzen, **zu Hause bleiben, Geld für Mobilität zurücklegen**. In Hamburg wurde zusätzlich die Praktik vorgestellt, **die eigene Tagesplanung an die zeitliche Limitierung des gekauften HVV-Tickets anzupassen**.

4. Möglichkeitsräume

Abschließend sollten unterscheidende Bewertungen zum Verständnis eigener Mobilität vorgenommen werden. Hierzu wurden Aussagen vorgestellt, die in den vierzig qualitativen Interviews getroffen worden waren und verschiedene Vorstellungen von Mobilität und deren Zweck repräsentierten. Folgende Elemente wurden für diesen Elementtyp aufgenommen: **Neue Leute kennenlernen, sich weiterbilden, Jobsuche, aktiv sein, Verpflichtungen, soziale Kontakte, Grundbedürfnisse, Rauskommen** (etwas anderes sehen).

6.1.2 Durchführung der Erhebung

In der besonderen Interviewform des Repertory Grid ist es vorgesehen, die ermittelten Elementtypen bzw. Gegenstandsbereiche und die dazugehörigen Elemente den Probanden in einer Triadenerhebung vorzulegen. Dabei sollen jeweils zwei Elemente von einem Dritten unterschieden werden. Ziel ist es, persönliche Konstrukte herauszufinden, welche die Unterscheidung eines Elements näher erläutern (z. B. cool vs. ulkig, was macht ein Element cooler als ein anderes, wovon ist dies abhängig). Die Unterscheidung der Elemente wurde in unserem Fall durch das Medium selbst gestalteter Spielkarten realisiert. Vor Beginn des Interviews wurde das Vorgehen jeder interviewten Person erläutert. Gestartet wurde mit den bildlichen Darstellungen von Verkehrsmitteln entsprechend den tatsächlich in der Stadt verkehrenden Fahrzeugen. Das Interview wurde mit dem Gegenstandsbereich Verkehrsmittel gestartet, da dieser als einfacher Einstieg erschien, der nicht unbedingt weiter erläutert werden musste. Mit diesem Einstieg war es möglich, die Befragten mit der besonderen Anforderung der begründeten Unterscheidung von Karten und der abschließenden Aufgabe, diese mit zwei gegensätzlichen Begriffen zu benennen, vertraut zu machen. Die Karten wurden zu Anfang gemischt und nach dem Zufallsprinzip vorgelegt. Ein Durchgang startete mit der Frage zum wahrgenommenen Unterschied der vorgestellten Karten. Zumeist lösten die vorgestellten Kombinationen einen Erzählzwang aus, der schon mit der Benennung von Gegensatzpaaren verbunden war. So löste die Vorlage von zwei Verkehrsmittel-Karten des öffentlichen Nahverkehrs und dem Bild eines Taxis bei einer befragten Person folgende Antwort aus:

6 Wahrnehmungen von Maßnahmen zur Beseitigung mobilitätsbezogener Exklusion



Abbildung 52: Erhebungsablauf kognitives Interview

„Das ist Öffentliche Verkehrsmittel bezahlbar“. Ich komme von A nach B für den kleinen, schmalen Geldbeutel, bin flexibel und [...] Teuer. Teuer, ich stehe im Stau, ich muss warten, bis er kommt irgendwie, das Taxi. Und ich sitze mit einer fremden Person – mit einer fremden Person – im Taxi und [...] Gefällt mir nicht. Taxi ist sowieso nicht meins. Hier hab ich mit mehreren [...] Ich kann jederzeit aussteigen, wenn mir das zu viel wird irgendwie oder wenn ich irgendwo gucken möchte. Ich bin flexibler hiermit als hiermit. Und günstiger komme ich damit weg. Ja.“ (WS450260 6–12)

Schon in dieser ersten Interviewsequenz wurden unterscheidbare Begriffe formuliert, die im weiteren Verlauf des Interviews durch detailliertes Nachfragen herausgearbeitet wurden und letztendlich in eine vorbereitete Tabelle übertragen wurden. In dem hier zitierten Interview wurden auch bei Vorlage von anderen Karten-Kombinationen die Aspekte der Kosten, der Verfügbarkeit und das Bedürfnis nach interpersoneller Distanz immer wieder formuliert und mit unterschiedlichen gegensätzlichen Begriffen benannt. Ziel war es, möglichst alle für die befragten Personen relevanten Unterscheidungsaspekte herauszufinden und Begriffspaare aufzunehmen, die sich möglichst von offensichtlichen Kon-

strukturen wie bezahlbar/teuer, flexibel/unflexibel, verfügbar/nicht verfügbar etc. unterscheiden. Durch detailliertes Nachfragen wurde nach Begriffspaaren gesucht, die eng mit den Emotionen und Wahrnehmungen der befragten Person verbunden sind und angenehme oder unangenehme Gefühle bzw. Bewertungen bildhaft repräsentieren. So wurden z. B. im Verlauf des hier vorgestellten Interviews bezogen auf den Wunsch nach interpersonaler Distanz Begriffspaare wie ist mir zu „intim“ vs. „anonym“ oder „ich fühle mich geschützt“ vs. „ich fühle mich nicht geschützt“ benannt. Der Begriffsbildung gingen erklärende Erzählsequenzen voraus, die für die spätere qualitative Analyse von Bedeutung waren:

„Ich weiß nicht, wie ich das jetzt beschreiben soll. Hier in der Bahn kann ich machen und tun, was ich will. Ich kann essen, ich kann telefonieren, ich kann Musik hören, ich kann spielen. Hier im Taxi sitze ich hinten und hab das Gefühl, es ist so [...] Hier erwartet keiner von mir ein Gespräch oder eine Aktion oder eine Interaktion. Hier manchmal hat man einen Taxifahrer erlebt, der dann redselig ist irgendwie oder eine ganz komische Aura hat irgendwie, so unangenehm ist. Das ist eine ganz komische Stille, dass man denkt: Oh, hoffentlich darf ich gleich wieder aussteigen. Ich weiß nicht, wie ich das nennen soll. Das ist mir zu intim.“ (WS450260 22–31)

Vor dem Abschluss eines Gegenstandsbereich sollte die interviewte Person jede Karte mindestens einmal gesehen haben. Im Verlauf der Interviewsequenz wurden deshalb von der interviewenden Person die noch nicht gezeigten Karten bewusst ausgesucht und in weiteren Kombinationen vorgelegt. Die Befragung zu einem Gegenstandsbereich wurde beendet, wenn keine neuen Begriffspaare mehr benannt werden konnten.

Zu Beginn des Interviews wurden Begriffspaare sehr zügig angenommen, um den interviewten Personen das Prinzip der Interviewform zu verdeutlichen. In dieser Phase wurden auch einfachere Konstrukte bzw. Bewertungen akzeptiert und in die Tabelle übertragen. Zumeist wurden diese ersten Nennungen durch detailliertes Nachfragen spezifiziert und weitere Begriffspaare konnten gefunden werden. Folgende Strategien der Konstruktergewinnung wurden hierbei angewandt:

- Begriffe, die benutzt wurden, sollten noch einmal erläutert werden
- Konkrete Beispiele und Situationen sollten geschildert werden
- Paraphrasierung mit der Bitte, ob dies so richtig wiedergegeben wurde
- Kontrollfragen mit Beispielen/Gegenbeispielen

Die vorgelegten Spielkarten wurden beim ersten Zeigen kurz erklärt. Dies war vor allem bei der Vorstellung des Elementtyps Maßnahmen notwendig, um die vorgestellte bildliche Intervention zu erklären.

Mit allen befragten Personen konnten die Elementtypen Verkehrsmittel und Maßnahmen intensiv durchgearbeitet werden. Die Konzentration nahm zu- meist beim Gegenstandsbereich Praktiken ab. Dennoch konnten für diesen Elementtyp fünfzehn Tabellen mit verwertbaren Konstrukten angelegt werden. Der Gegenstandsbereich Möglichkeitsräume wurde bei zwölf Personen ange- sprochen, jedoch nahm hier die Anzahl der formulierten Konstrukte deutlich ab.

Nach dem Beenden der Befragung zu einem Gegenstandsbereich wurde ge- meinsam das Rating in der vorbereiteten Tabelle vorgenommen. Die interview- ten Personen waren dazu aufgefordert den Begriffspaaren bzw. Konstrukten Zahlenwerte zuzuordnen. Hatten die befragten Personen in der vorherigen In- terviewsequenz gewissermaßen ihren eigenen Fragebogen konstruiert, sollten sie nun die einzelnen Begriffspaare in Bezug zu den vorgestellten Elementen (z.B. Verkehrsmittel, Maßnahmen) setzen. Beim Rating gab es unterschiedli-

1	Zu Fuß	Fahrrad	Bus	Tram	U-Bahn	S-Bahn/Regionalbahn	Auto	Taxi	5
anstrengend	2	1	4	3	3	4	5	5	komfortabel
luxuriös									günstig

Konstrukte

Ratings

Abbildung 53: Beispiel Rating kognitives Interview

ches Antwortverhalten. Einigen interviewten Personen fiel es schwer zwischen den Zahlenwerten 1 bis 5 eine differenzierte Bewertung vorzunehmen. Sie tendierten bei der Bewertung zu den Extremwerten 1 und 5. An dieser Stelle war nicht immer deutlich ob eine Extrembewertung der subjektiven Wahrnehmung entsprach oder ob dies lediglich eine Möglichkeit darstellte die Aufgabe für sich zu erleichtern. In diesen Fällen konnten die Bewertungen nur stichprobenartig noch einmal nachgefragt werden. Personen, die jedoch differenziert ihre Bewertungen vornahmen, tendierten dazu, jedes einzelne Rating zu begründen. Dies stellte eine ideale Erhebungssituation dar, da das Rating mit begründetem qualitativem Textmaterial nachvollzogen werden konnte. Insgesamt erhöhte jedoch das Rating die Belastung der interviewten Personen, so dass die Konzentration in den letzten beiden Teilen der Interviews merklich

abnahm. Für weitere Erhebungen dieser Art wäre daher eine vereinfachte Skala des Ratings zu präferieren, um vier Elementtypen erheben zu können.

6.1.3 Feldzugang und Sample

Die Proband:innen für die RepGrid-Interviews konnten schnell gewonnen werden. So wurden elf Personen befragt, die schon an der ersten Staffel der Befragung teilgenommen hatten. Sie erklärten sich nach dem ersten Interview bereit an einer Nachfolgebefragung teilzunehmen. Die weitere Kontaktaufnahme und Terminierung waren problemlos möglich. Weitere neun Personen stellten sich für diese Phase der Erhebung erstmals zur Verfügung. Der Kontakt zu diesen Personen wurde von den Trägern FID Freundeskreis Integrative Dienste gGmbH in Berlin-Spandau, einfal GmbH in Hamburg-Wilhelmsburg und der Sozialberatung der Ev.-Luth. Maria-Magdalena-Kirchengemeinde im Osdorfer Born vermittelt. Neun Frauen und elf Männer wurden befragt. Eine Person hatte eine Migrationsbiografie.

Für die Verteilung der RepGrid-Interviews nach Untersuchungsgebieten ergab sich folgendes Bild:

Gebiet	Berlin (B)			Hamburg (HH)		
	Neukölln	Hellersdorf	Falkenhagener Feld	Wilhelmsburg	Steilshoop	Osdorfer Born
Geführte Interviews	7	6	7	9	6	5

Tabelle 12: Sample der geführten kognitiven Interviews nach Stadtquartieren.

Um eine bessere Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden vier Quartiere fokussiert. Dabei wurden besonders jene Quartiere berücksichtigt, in denen zum Befragungszeitpunkt Infrastrukturerweiterungen des ÖPNV diskutiert wurden. Die Interviews wurden in Räumlichkeiten der Träger oder in den Wohnungen der interviewten Personen durchgeführt. In zwei Fällen wurden die Interviews in einem Café durchgeführt.

6.1.4 Analysemethode

Die Interviews wurden vollständig transkribiert und in die QDA-Software *ATLAS.ti* überführt. Hier wurde eine thematische Kodierung vorgenommen, die zum Ziel hatte, zum einem die Ratings mit ihren qualitativen Begründungen in Verbindung zu bringen, und zum anderen Veränderungswünsche, Ideen zu den vorgestellten Maßnahmen bzw. Interventionen zu identifizieren. Entsprechend wurden einzelnen Textsegmenten thematische Stichworte zugeordnet,

die in diesen Passagen angesprochen wurden. Die aufgezeichneten Ratings aus den eingesetzten Tabellen wurden in das Computerprogramm *GridSuite* übertragen, das speziell für die Auswertung von RepGrid-Interviews von Martin Fromm entwickelt wurde. Auf der Grundlage der eingegebenen Ra-

1	Zu Fuß	Fahrrad	Bus	U-Bahn	S-Bahn Regionalbahn	Auto	Taxi	5
Bezahlbar	1	2	3	3	3	4	5	Teuer
Flexibel	1	1	2	3	3	4	5	Unflexibel
Zuverlässig	1	1	4	2	3	4	5	Unzuverlässig
Ist mir zu intim	5	5	2	3	3	1	1	anonym
kann ich den Verlauf bestimm...	1	1	3	2	2	4	5	kann ich nicht den Verlauf bes...
ich fühle mich geschützt	2	2	4	1	1	5	5	ich fühle mich nicht geschützt
transparent	1	1	3	3	3	4	5	intransparent
bequem	5	5	3	4	4	1	1	unbequem
gesund	1	1	4	4	4	5	5	ungesund
pünktlich	1	1	4	2	3	5	5	unpünktlich

Abbildung 54: Screenshot GridSuite-Auswertungsmatrix eines Ratings

tings konnten entsprechende qualitative Auswertungen vorgenommen werden. In einem ersten Schritt wurde eine beschreibende Analyse der einzelnen Grids vorgenommen. Hier war das Ziel, die individuellen Wahrnehmungen der Proband:innen zu dem Thema detailliert festzuhalten.

Als Techniken der Beschreibung wurde die bewährte Methode der Eyeballing-Analyse – die Charakterisierung der Konstrukte – eingesetzt (Jankowicz 2004; Fromm und Paschelke 2010). So wurden die erhobenen Konstrukte der Proband:innen und die Positionierung des Ratings beschrieben. Neben der Beschreibung der einzelnen entwickelten Konstrukte, wurde der Entstehungsprozess der Konstrukte festgehalten. Auffälligkeiten im Erhebungsprozess oder in der Formulierung von Konstrukten wurde besondere Beachtung geschenkt. Hier wurden dann die Kodierungen der Textsegmente aus *ATLAS.ti* genutzt. Bei der qualitativen Bewertung der Ratings waren folgende Fragen handlungsleitend: Wie wurde die Skala von 1 bis 5 für die Elemente ausgenutzt? Wie wurde die Skala von 1 bis 5 für die Konstrukte ausgenutzt? Wie viele Extremratings entfielen auf die einzelnen Elemente?

6.2 Ergebnisdarstellung der Repertory-Grid-Interviews zu möglichen Maßnahmen zur Beseitigung mobilitätsbezogener Exklusion

Großen Raum nahm die Bewertung von möglichen Maßnahmen ein, die den Mobilitätsalltag erleichtern sollen. Um abschätzen zu können, welche Maßnahmen von voraussichtlichen Nutzer:innen positiv bzw. negativ bewertet werden und entsprechende Maßnahmenpakete empfehlen zu können, wurden die

einzelnen vorgestellten Maßnahmen in diesem Teil des Interviews sehr ausführlich besprochen. Da diese Bewertungen in der Entwicklung von Maßnahmenpaketen eine wesentliche Rolle spielen sollten, werden die Ergebnisse der Bewertungen hier dargestellt. Da mit allen Teilnehmer:innen alle 13 Maßnahmen durchgesprochen werden konnten, ergeben die Auswertungen einen vollständigen Überblick über die befragten Personen.

6.2.1 Subventionierung von Mobilität

Kostenloses ÖPNV-Ticket

Die vorgestellte Maßnahme den ÖPNV kostenlos zu nutzen, stellt eine Maximalforderung dar und wurde von den Befragten auch als solche wahrgenommen, aber unterschiedlich bewertet. Die meisten bewerteten ein kostenloses Ticket als positiv und hilfreich für ihren Alltag. Vor allem in Hamburg positionierten sich die Befragten eindeutig dafür. Dies kann auch damit zusammenhängen, dass die Befragten besonders unzufrieden mit der Ausgestaltung des HVV-Tarifsystems zum Befragungszeitpunkt waren. Das Abwägen der Mobilitätskosten konnte schon in den qualitativen Interviews als grundlegende Strategie beobachtet werden. Diese Praxis setzte sich auch in der Bewertung eines kostenlosen Tickets fort. So kalkulierten Befragte bereits in der Vorstellung eines kostenlosen Tickets den dadurch entstehenden Freiraum für andere Ausgaben und andere Lebensbereiche. Vor allem Vertreter:innen des Typus *Familiäre Profis* planten Ausgaben für die Kinder ein. So beschrieb ein Familienvater seine Vorstellungen zur Nutzung eines kostenlosen Tickets:

„Ich finde es wichtig oder ich würde es begrüßen, wenn der öffentliche Nahverkehr für alle kostenlos ist. Das heißt, ich kann wieder zu jeder Tages- und Nachtzeit, egal ob ich das Geld habe oder nicht, in ein öffentliches Verkehrsmittel einsteigen und meine Strecke von A nach B zurücklegen. Kostenlos wäre eine gute Alternative, weil wenn jemand Lohnersatzleistungen bekommt, Hartz IV, Arbeitslosengeld I und Sozialgeld, dann fehlt es ab und zu auch mal an diesen 2,10 Euro oder 2,30 Euro, ich weiß es nicht, was die Einzelfahrkarte kostet. Und davon kann ich andere Sachen kaufen. Wir haben sechs Kinder. Das heißt, eine Kugel Eis wäre mir vielleicht wichtiger für mein Kind. Und dann hab ich kein Geld mehr, zum Arbeitsamt zu kommen, weil das Geld nicht mehr da ist, und muss dann auf meine Füße oder mein Fahrrad im besten Fall.“ (HH1:6: 5)

Auch in den Berliner Interviews kamen positive Bewertungen zu einem kostenlosen Ticket vor, jedoch fielen die Äußerungen hierzu verhaltener aus. Wurde das kostenlose Ticket in den Hamburger Interviews mit Adjektiven wie „nötig“, „cool“, „sehr gut“ bewertet, so wurden in den Berliner Interviews eher Adjektive wie „hilfreich“ und „nützlich“ benannt. Das kostenlose Ticket wurde

eher mit Begriffspaaren wie utopisch/realistisch assoziiert. Zum einen hielten die befragten Personen ein kostenloses Ticket für nicht umsetzbar, zum anderen befürchteten sie Qualitätseinbußen im Angebot des ÖPNV. So fürchtete eine befragte Person aus Berlin:

„Kostenlos für alle, hm. (Pause) Ich wünschte, es würde billiger werden, nicht kostenlos. Aber manche Sachen, die teuer sind, ein bisschen weniger [...] Ja, weil hier auch dann die BVG nichts verdient, dann kommen noch kleinere Busse, die noch voller sind, oder schnell kaputtgehen. Es sollte billiger werden, damit sie die Busse bessermachen können, damit sie nicht kaputtgehen oder [...] Also da würde ich eher sagen, bisschen billiger.“ (B6:4: 1)

Vereinzelte wurde ein kostenloses Angebot des ÖPNV skeptisch und als nicht vorstellbar betrachtet:

„Na, ich dachte jetzt einfach, dass, ja, heutzutage es fast kaum was umsonst gibt.“ (HH5:9:16)

Mit diesen Worten begründete eine befragte Person ihre Bewertung, dass ein kostenloses Ticket für den ÖPNV nicht möglich sei. Insgesamt war jedoch die Akzeptanz für ein kostenloses Ticket in der befragten Gruppe hoch.

Zum Schluss sei auf einen Aspekt hingewiesen, der in einem Interview mit einem Mann aus Hamburg-Wilhelmsburg thematisiert wurde. Dieser war der Ansicht, dass das kostenlose Ticket eine Maßnahme sein könnte, die empfundene Diskriminierung als „Hartz IV“-Empfänger:in aufzulösen:

„Die Sozialkarte schreckt ja die Leute, die jetzt nicht bedürftig sind, [davon ab], mit Bus und Bahn zu fahren. Die können das nicht beanspruchen, geben aber den teuren Preis aus. Das [...] Wenn man den Preis jetzt aber allgemeingültig machen würde, dann würden vielleicht mehr Leute zugreifen [...] Aber es ist für die Hartz-IV-Empfänger, und vielleicht bin ich da eine Ausnahme, halt schwer, da jedes Mal mit Hartz-IV-Bescheid rumzulaufen: Ich brauche das, ich bin [...] Ja. Da kommt man sich vor wie Betteln, und das will man nicht. Und dann lässt man es dann vielleicht ganz sein, wenn man es nicht muss. Wenn man jetzt hier einen 1-Euro-Job hat, jeden Tag los muss, dann lohnt sich das vielleicht. Bloß, wenn es dann umsonst angeboten wird oder für alle angeboten werden würde, wäre es auch gut.“ (HH7:10: 12)

Am Ende der Interviewsequenz wollte er sich auf ein begriffliches Gegensatzpaar diskriminierend/nicht diskriminierend festlegen, das im weiteren Verlauf für die Bewertung auch der folgenden Maßnahmen eine entscheidende Bedeutung einnehmen sollte. Alle weiteren vorgelegten Elementtypen wurden von dieser Person zuerst unter dem Gesichtspunkt diskriminierend bzw. nicht diskriminierend eingeordnet.

Sozialticket für den Preis von 27,50 Euro im Monat

Die Maßnahme, ein Sozialticket zum Preis von 27,50 Euro einzuführen, wurde lediglich in den Hamburger Interviews vorgeschlagen. Es handelt sich um eine Maßnahme, die zum Interviewzeitpunkt bereits für den gesamten Berliner Stadtraum ohne zeitliche Limitierung galt. Wie schon in den vorangegangenen qualitativen Interviews wurde diese Maßnahme in den Repertory-Grid-Interviews hochemotional aufgenommen und als unbedingt notwendig gefordert bzw. sehr positiv bewertet. Eine Auswahl von Stellungnahmen sei an dieser Stelle aufgeführt, um die Bedeutung dieser Maßnahme für die Befragten zu belegen:

„Also die würde ich auf jeden Fall befürworten. Weil ich diese 60 Euro [...] Gut, ich bringe diese 60 Euro für die Beförderung auf, damit ich nicht [...] Einmal Schwarzfahren kostet 40 Euro oder mittlerweile 60 Euro, keine Ahnung. Das Geld könnte ich auch anderweitig nutzen, in dem Moment, wo ich halt keine Beschäftigung habe. Aber ich hab halt Angst davor, höhere Kosten zu zahlen durch Schwarzfahren. Und deswegen knappe ich das halt vom Bekleidungsgeld ab, dass ich meine Monatskarte habe. Aber das würde ich befürworten. Und 27,50 Euro – gut, es wird diverse Leute geben, die dann sagen würden: Nee, ich hab zu viel Bier gekauft, ich hab auch keine 27,50. Das sind aber solche Leute, die sich nie eine Fahrkarte kaufen können. Würde ich befürworten.“ (HH1:6: 18)

„Das wäre toll und das wäre obermegagenial. Wenn es das wäre, damit wäre, glaube ich, schon sehr vielen Leuten geholfen, mit dieser Vollzeit-Monatskarte als mit dieser CC-Karte [gemeint ist die Teilzeitkarte]. Man fühlt sich wirklich nicht mehr dazugehörig irgendwie mit dieser CC-Karte. Würde ich so viel drum geben, um eine Vollzeit-Karte. Sie glauben gar nicht, was ich monatlich zuzahle immer, weil ich über 16 Uhr komme und so.“ (HH3:8: 6)

„Ja. Und die Monatskarte – also ich glaube, viele würden das nutzen für 27,50, auf jeden Fall. Und dann wären ja viele flexibler.“ (HH2:7: 12)

„Da würde ich auch gerne bezahlen, also den ganzen Monat in ganz Hamburg zu fahren, ohne Zone, nur AB oder [...], das finde ich super. Und das ist dazu noch ergänzend, wenn ich drei Kinder mitnehmen könnte.“ (HH5:9: 5)

Neben der hohen Akzeptanz hielten die interviewten Personen die Maßnahme für realisierbar. Dementsprechend formulierten einige Personen auch die Erwartung, dass diese Maßnahme auch umzusetzen sei. Der angegebene Preis wurde als eine finanzielle Entlastung wahrgenommen, der kleine Freiräume für andere Ausgaben schaffen würde. Innerhalb der Interviews wurde die subjektive Wahrnehmung mit den wahrgenommenen Barrieren des Mobilitätsalltags verbunden und wiederholt erzählt, um den unbefriedigenden Zustand der eigenen Mobilität zu unterstreichen.

Kombiticket für den Besuch von Sport- und kulturellen Veranstaltungen

Die vorgeschlagene Maßnahme, eine Eintrittskarte zu einer kulturellen oder einer Sportveranstaltung zusätzlich als Fahrkarte zu nutzen, stellte sich als diejenige Maßnahme heraus, die von den befragten Personen am wenigsten als ansprechend oder unterstützend für den eigenen Mobilitätsalltag angesehen wurde. Die Idee diese Maßnahme im Rahmen der kognitiven Interviews vorzustellen war aus den Wegetagebucheinträgen und den dazugehörigen Interviewsequenzen entstanden, in denen berichtet wurde, dass bei ermäßigten Freizeitveranstaltungen die Fahrpreise nicht mitgerechnet würden. Bei den kognitiven Interviews fühlten sich die Interviewten jedoch gerade im Vergleich zu Maßnahmen wie dem kostenlosen ÖPNV- oder einem Sozialticket für den Preis von 27,50 Euro nicht angesprochen. Solche Angebote würden sich eher an „Touristen“ richten. Außerdem wären die Eintrittspreise für mögliche Konzerte oder Sportveranstaltungen auch ermäßigt für das finanzielle Budget zu hoch. Der Eintrittspreis wurde daher bei dieser Maßnahme mitkalkuliert und die Maßnahme aufgrund dessen als adäquates Mittel ausgeschlossen bzw. als überflüssig wahrgenommen:

„Dadurch, dass ich ein Abo hab, eine Fahrkarte habe irgendwie, ist das für mich irrelevant. Wann geht man als Hartz-IV-Empfänger mal zu [...] Hagenbecks Tierpark oder so was, das kann man sich ja gar nicht irgendwie leisten. Freizeitaktivitäten ist alles immer mit Geld verbunden, mit viel Eintritt. Und da will man ja auch wieder was essen oder trinken oder wie auch immer. Da sind wir wieder bei überflüssig“. (HH3:8: 7)

Vor allem die Gruppe des Mobilitätstyps der *Erlebnishungrigen* nutzte gezielt ermäßigte Eintrittspreise. In Berlin wurde in dieser Gruppe vereinzelt auf die Vorteile des Berlinpasses hingewiesen. Einer interviewten Person wäre ein solches Angebot eher peinlich; sie gab an, dieses als ungerecht zu empfinden:

„Und ich persönlich finde aber, das Kombi-Ticket in dem Moment ist ein bisschen zu weit ausgeholt. Also da würde ich mich auch irgendwo bevorzugt fühlen gegenüber anderen Leuten. Weil dafür haben wir ja in Berlin so was wie den Berlin-Pass, dass wir dann halt verminderten Eintritt haben und so. Und wenn man das jetzt noch zusätzlich hätte, dann würde sich, glaube ich, der Otto Normalverbraucher, der Arbeiten geht, echt benachteiligt fühlen und das würde ich persönlich auch irgendwo ungerecht empfinden. Ich meine, wie man bei uns auf dem Dorf sagt, da kriegt man ein bisschen zu viel Zucker in den Arsch.“ (B3:2: 6)

Des Weiteren vertrauten die Befragten dem Angebot nicht, da sie befürchteten, dass die Fahrtkosten in den Eintrittspreis mit eingerechnet werden könnten und sich letztlich keine Ersparnis ergibt:

„Am Ende wird es nicht sozial sein, ne? Das ist; das kennt man, ne? Sobald die freie Wirtschaft da mit drinhängt, ist das; ist Ende. Das wird angepasst und dann [...] Ja,

da wird ziemlich schnell was draus. (lacht) Nämlich erhöhte Eintrittspreise. Das ist ein Problem, das ist nicht gebunden, ne? Das hat kein; das ha; da ist ja kein sozialer Aspekt dahinter. Bin ich mir sicher. Weil wer bezahlt denn das Ticket dann, wenn das inklusive ist? Also wer; von welcher Stelle kommt dann das Geld? Wahrscheinlich bekommen die Geld dann vom HVV oder vom Staat oder [...] Ja. Ja, aber die; die werden peu à peu ihre Eintrittspreise erhöhen und dann [...].“ (B2:1: 18)

Insgesamt musste auf Grundlage der Bewertungen, die in den Interviews vorgenommen wurden, diese Maßnahme verworfen werden. Sie wurde in keines der später entwickelten Maßnahmenpakete übernommen.

6.2.2 Erweiterung der ÖPNV-Infrastruktur

Erhöhung der Taktdichten des ÖPNV

Als weitere Maßnahme wurde die Erhöhung der Taktdichten des ÖPNV vorgestellt. Diese Thematik war in den vorangegangenen Interviews vor allem in den Quartieren des Falkenhagener Feldes und des Osdorfer Borns negativ angesprochen worden. In den kognitiven Interviews wurde der Vorschlag unterbreitet, dass die Taktdichte des ÖPNV im Wohnumfeld der Befragten bei fünf Minuten liegen könnte. Diesen Vorschlag glichen die Befragten zumeist mit den Erfahrungen ihres eigenen Mobilitätsalltags ab. Sie schilderten den gegenwärtigen Mobilitätsalltag und einige nahmen die vorgestellte Maßnahme gar nicht als mögliche Intervention wahr, sondern reagierten emotional mit dem Einwand, dass eine Bedienung von Bushaltestellen im 5-Minuten-Takt nichts mit ihrer Realität zu tun habe. Zwei ausgewählte Interviewsequenzen dokumentieren diese Reaktionen:

„Ja, weil die eine Karte sagt: Ich muss an meiner Haltestelle nie länger als 5 Minuten auf den Bus oder die Bahn warten. Ich muss 20 Minuten auf den nächsten Bus und die nächste Bahn warten. Aber vom Prinzip her, also – deswegen hab ich gelacht – in anderen Teilen von Berlin mag das vielleicht stimmen, aber bei uns in Spandau nicht.“ (B3:2: 1)

„Ich muss an der Haltestelle nicht länger als fünf Minuten [...] Ja, gut, also das ist einfach lächerlich, ich meine, ich wohne Karl-Marx-Straße. Und da muss ich in der Regel, in 70 Prozent aller Fälle, länger als fünf Minuten warten. Das ist zwar auf dem Fahrplan, alle drei Minuten oder so. Aber am Wochenende sowieso nicht und auch in der Woche ist es von alle fünf Minuten“ weit entfernt.“ (B5:3: 15)

An dieser Stelle der Interviews musste nachjustiert werden und die interviewende Person war gezwungen nochmals zu erklären, dass dies eine Maßnahme ist, die ggf. zukünftig ihren Mobilitätsalltag erleichtern könnte, und keine Behauptung über den gegenwärtigen Mobilitätsalltag. Die Bewertungen der Intervention zur Erhöhung der Taktdichte fielen unterschiedlich aus, waren emotional geprägt und zumeist in der Bewertung extrem. So gab es negative wie

positive Bewertungen dieser Maßnahme. Bei den negativen Bewertungen stand im Vordergrund, dass diese Maßnahme als nicht realistisch angesehen wurde. So schloss eine Person aus dem Osdorfer Born ausgehend von ihrem Mobilitätsalltag eine Erhöhung der Taktdichte aus. Sie hielt sie schlicht für nicht umsetzbar:

„Aber die Aussage, dass ich nie länger als 5 Minuten auf meinen Bus oder die Bahn warten muss, das stimmt nicht. Ich denke auch, dass das nicht bewerkstelligt werden kann, weil ich kann heute nicht wissen, wie am Freitag der Verkehr ist, wenn 200 Leute zugleich Feierabend machen und dann doch wieder die Feldstraße zu ist mit Autos. Es ist schön, dass es in Hamburg Busfahrbahnen gibt, wo der Bus einfach fahren kann. Das ist bei einer Strecke wie die Stresemannstraße gar nicht möglich. Die ist ständig voll. Also das wage ich zu bezweifeln, vielleicht zu Stoßzeiten alle 4–5 Minuten, kann sein. Wenn ich hier lese, Mönckebergstraße [...] Ich bin vorletzte Woche an der Mönckebergstraße gestanden, hab dort auf einen Bus gewartet, der schlichtweg gar nicht gekommen ist, obwohl er dranstand. Und, ja, der fährt zwar eine Umleitung, aber er kam einfach nicht. Wobei hier, das ist keine überschaubare [...] Also ich glaube nicht, dass das zu bewerkstelligen ist in einer Stadt wie Hamburg, mit den Leuten, die so viel Freiheit haben wollen und lieber Auto fahren als öffentliche Verkehrsmittel, dass man eine Taktung von 5 Minuten hinbekommt. Deswegen, dieses Zeitmanagement, das ist nicht überschaubar.“ (HH1:6: 16; 6: 20)

Andere Befragte kamen zu einem anderen Schluss und forderten aufgrund ihrer Erfahrungen eine Erhöhung der Taktdichte für ihr Wohnumfeld ein:

„Und ich finde aber auch einfach dieses mit der Zeiteffizienz, die wir haben, in der Aussage: An meiner Haltestelle muss ich nicht länger als 5 Minuten warten. Es wäre schön, wenn es so wäre. Also es wäre definitiv ein verbesserungswürdiger Vorschlag, weil einfach gerade in den Außenbezirken wie wir hier in Spandau diese Möglichkeit nicht haben. Und ich fühle mich dann immer ein bisschen beschissen, wenn die BVG das immer so schön bewirbt, von wegen: Ja, mit uns kommen Sie von A nach B. Ja, aber nicht so schnell, wie ihr euch das vorstellt. Und es gibt einfach, wie wir ja besprochen hatten, auch bei mir die Linie, wo es vielleicht auch wirklich vonnöten wäre, zumindest den Takt auf 10 Minuten zu erhöhen.“ (B3:2: 13)

In einem Einzelfall wurde ausgehend von den negativen Erfahrungen mit dem ÖPNV eine normative Begründung in die Bewertung der vorgestellten Maßnahme mit einbezogen. Wie schon in den vorangegangenen qualitativen Interviews spielten normative Einstellungen wie z. B. Umweltbewusstsein generell eher eine untergeordnete Rolle:

„Und wenn es nur mal probierhalber ist, um zu gucken, ob die Leute vom Auto umsteigen müssen. Aber da müssten halt; dann dürften natürlich nicht so Sachen sein, dass da mit dem 41er eine halbe Stunde kein Bus kommt und dann kommen vier auf einmal. Also wer ein Auto hat und sich das leisten kann, der; der würde dann sagen: Nein, das machst du nicht mit. Also dann müssten ja auch viel mehr [...] Wenn die Leute wirk-

lich umsteigen sollten vom Auto, dann müssten ja auch viel mehr Busse oder Bahnen eingesetzt werden, ja? Die Taktierung müsste auch kürzer sein dann, ne?“ (B8:5: 3)

Da die interviewte Zielgruppe in der großen Mehrheit den ÖPNV täglich nutzte, fanden generell diejenigen Maßnahmen Anklang, die dessen Verbesserung dienen. Hier zeigten sich keine Unterschiede zwischen den Mobilitätstypen, außer bei Personen, die den ÖPNV bewusst mieden und dem Typus der *Sich Abgrenzenden* entsprachen. Ob die Erhöhung der Taktdichte letztendlich positiv oder negativ bewertet wurde, war letztlich insofern unerheblich, als dieses Thema alle Befragten bewegte und eine hohe Wichtigkeit aufwies. Da der ÖPNV für viele das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel darstellte, war das Thema auch entsprechend emotional besetzt und durch subjektive Wahrnehmungen und Erfahrungen geprägt. Die Reaktionen auf die Intervention der Erhöhung der Taktdichte zeigten also auch die Bedeutung des ÖPNV für einkommensarme Menschen an, wie folgende Interviewsequenz eindrücklich belegt:

„Also solange wir von den Bussen abhängig sind und es keine Alternativen gibt, ist das sehr wichtig, dass er sehr oft kommt.“ (HH9:11: 28)

Schnellbahnanschluss für den Osdorfer Born

Vier Personen wurden im Osdorfer Born zu der Möglichkeit befragt, einen Anschluss an das Hamburger Schnellbahnnetz zu erhalten. Eine schienengebundene und damit schnellere Verbindung zu schaffen, ist schon seit Jahrzehnten in der Diskussion und soll in Form einer S-Bahn-Linie realisiert werden. Die zugrundeliegende Machbarkeitsstudie hierzu erschien allerdings im Juli 2019 (Hinkelmann 2019), also nach Durchführung der Interviews. Somit konnten sich die befragten Personen nur auf mögliche Varianten beziehen, die seit 2014, dem Jahr der Aufnahme der jüngsten Planungen, im Gespräch gewesen waren.

Alle Befragten konnten sich zu der geplanten Maßnahme äußern und diese bewerten. Ihnen waren die Diskussionen um die Erweiterung der ÖPNV-Infrastruktur bekannt. Ähnlich wie beim Ridepooling-Angebot *ioki* waren die geplanten Maßnahmen über Medien und in Diskussionsrunden vor Ort kommuniziert worden. So kommentiert ein Proband den Prozess wie folgt:

„U-Bahn-Anschluss Osdorfer Born. Es ist offen darüber diskutiert worden, auch im Luruper Forum und in Stadtteilzeitungen kann man das lesen, deswegen ist es offen“ (HH1:6: 44).

Die Informationsvermittlung zur geplanten Erweiterung bestätigte auch eine alleinlebende Frau aus dem Osdorfer Born. Sie betonte jedoch, dass sie die-

se als sehr langwierig wahrnehme. Ihr dauert dies alles zu lange und sie sei skeptisch, ob die schienengebundene Erweiterung überhaupt komme:

„Da wird schon seit 10 Jahren geredet, irgendwann war mal ein Schild aufgestellt hier am Born-Center gegenüber: Dann und dann ist es soweit. So ungefähr. Das ist jetzt wieder weg. Jetzt sagte mein Sohn mir gerade, glaube ich, in 6 Jahren oder 8 Jahren ist es soweit. Fühlen wir uns, glaube ich, alle so ein bisschen mittlerweile veräppelt. Ob es wirklich so weit kommt, dass wir das irgendwann mal kriegen [...] Wir wurden immer getröstet mit dem 3er, der dann angeblich uns den Weg in die Innenstadt ermöglicht, weil wir kein S-Bahn-Netz hier haben und so was. Der kommt aber auch nur, wenn er will oder alle halbe Stunde oder wie auch immer. Jeder vierte fährt hier nach Osdorf rein, da fühle ich mich veräppelt.“ (HH3:8: 2)

Der lange Zeitraum der Planung war für viele nicht nachvollziehbar; dies war auch schon in den vorangegangenen qualitativen Interviews mit Proband:innen in Steilshoop geäußert worden. In den Interviews in Steilshoop wurde die Anbindung des Stadtteils durch die U5 angezweifelt. In dem Interview mit der besagten Frau aus dem Osdorfer Born fielen die Worte „veräppelt“ und „getröstet“. Diese Sequenz steht tatsächlich exemplarisch für die Reaktion auf die vorgestellte Maßnahme. Die geplanten Maßnahmen wurden in der Regel als wichtig und notwendig angesehen, die Zeiträume jedoch als zu lang und zum Teil als diskriminierend wahrgenommen. Der Begriff „getröstet“ kann auch als eine subjektive Wahrnehmung und Ausschlusserfahrung interpretiert werden, dass die Nutzung des ÖPNV komfortabler zu gestalten generell für Wohnquartiere mit überwiegend einkommensarmer Bevölkerung nicht so wichtig ist. Die subjektive Wahrnehmung von Exklusion wurde an dieser Stelle konkret benannt. Es handelt sich dabei um ein Motiv, das vor allem von Personen des Mobilitätstyps der *Sich Abgrenzenden* formuliert wurde. Eine alleinerziehende Frau, die dem Typ der *Familiären Profis* zuzuordnen ist, bewertete die Maßnahme konkret an den Anforderungen des Mobilitätsalltags der Kinder:

„Meine Tochter wird auch irgendwann in das Alter kommen, wo sie alleine unterwegs ist und dann würde ich es schon schöner finden, wenn sie mit der U-Bahn hier anstatt irgendwie Hagenbek oder Elbgaustraße und dann immer noch so einen weiten Weg auf sich [...] Also gut, aber dann muss sie ja mit dem Bus noch mal ein ganzes Stück fahren. Ja, es wäre beides schön, in der Hoffnung, dass es dann so sein wird.“ (HH2:7: 8)

Aus dieser Perspektive wurde mit der geplanten Anbindung eine Erhöhung der Sicherheit der Kinder und der eigenen Lebensqualität verbunden.

Während auf der einen Seite Misstrauen und Skepsis die Reaktion auf die geplante Erweiterung des ÖPNV prägten, die mit vielen bereits erlebten Enttäu-

sungen verbunden war, wurde auf der anderen Seite eine Hoffnung formuliert und geduldig gewartet:

„Das, das soll ja schon lange kommen. Da sprechen sie jetzt schon zehn Jahre; und das Haus haben sie auch schon abgerissen und so. Das ist Realität, aber eines Tages wird das kommen.“ (B3:2: 45)

S-Bahn-Anschluss für das Falkenhagener Feld

Die Erweiterung des Schnellbahnnetzes zum Falkenhagener Feld wurde in sieben Interviews mit Anwohner:innen des Quartiers thematisiert. Wie im Osdorfer Born und in Steilshoop wird auch für das Falkenhagener Feld bereits eine Anbindung geplant. Zum Zeitpunkt des Feldzugangs lag der Entwurf des Bedarfsplanes vor, der einen Straßenbahnanschluss sowie die Verlängerung der S-Bahn für den Zeitraum von 2031–2035 festschreibt. In den kognitiven Interviews konzentrierten wir uns auf die Erweiterung des S-Bahn-Netzes. Im Gegensatz zu den Interviews im Osdorfer Born löste die Karte nur vereinzelt positive oder negative Bewertungen aus. Viele konnten sich eine Erweiterung gar nicht vorstellen und fragten nach, wie diese konkret aussehen würde. Der Informationsstand war im Vergleich zu den im Osdorfer Born geführten Interviews eher als gering einzuschätzen. Überwiegend waren die Proband:innen, die an den kognitiven Interviews aus dem Falkenhagener Feld teilnahmen, den Mobilitätstypen der *Wohnumfeld-Verbundenen* und *Routiniert Getriebenen* zuzuordnen. Nur zwei Interviews wichen in der Reaktion auf die vorgestellte Maßnahme ab. So beurteilte ein Familienvater den Bau einer S-Bahn skeptisch, da er eine Verdrängung durch steigende Mieten befürchtete:

„Ich weiß nicht, was da [...] Auf der einen Seite ist es gut, auf der anderen Seite nicht. Ja, es sind schon genug Baustellen und dann dauert das noch länger, weil sie erst doch die anderen fertigmachen wollen. Es würde auch wieder viel, viel Geld kosten dem Staat. (Pause) Wenn das gebaut wird, dann steigen die Mieten, die rundherum sind, auch wieder hoch. Das ist das ist unangenehme Teil. Also muss man nicht haben.“ (B6:4: 11)

Eine Frau, die dem Typus der *Erlebnishungrigen* zuzuordnen ist, gab an, einen S-Bahn-Anschluss zu begrüßen. Dieser würde die Erreichbarkeit aus Ihrer Sicht wesentlich erhöhen und sie könnte den gesamten Stadtraum noch komfortabler nutzen. Für sie hatte Mobilität einen hohen Stellenwert, um ihre sozialen und kulturellen Bedürfnisse ausleben zu können. Dies konnte sie jedoch nicht in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld. Ähnlich wie in den Interviews im Osdorfer Born sah sie das Falkenhagener Feld als benachteiligt bzw. von der Planung ausgegrenzt:

„Weil ich meine, das ist einfach was, was auch anzustreben wäre. S-Bahn-Anschluss, meiner Meinung nach ebenso. Einfach weil, es ist ja nicht nur das Falkenhagener Feld. Es werden teilweise, sage ich mal, Stellen in Berlin öffentlich nahverkehrlich ausgebucht, die es gar nicht nötig haben. Aber was ist denn eigentlich mit den Wohnkomplexen, die es schon gibt, die eben am Arsch der Heide sind? Warum passiert denn da nichts, wo Leute schon sind? Also ich hab immer so das Gefühl, die denken zu weit nach vorne und vergessen alles, was sie hinten dran schon irgendwo mal hingestellt haben.“ (B3:2: 16)

Bei der Beurteilung der infrastrukturellen Maßnahmen zeigte sich am deutlichsten, dass Personen mit einem großen Möglichkeitsraum in der Lage waren, für sich einen Standpunkt zur vorgelegten Maßnahme zu entwickeln. Befragten, die eher antriebslos und gleichgültiger wirkten, fiel es deutlich schwerer, Position zu beziehen. Anders als im Osdorfer Born war im Falkenhagener Feld noch mehr proaktives individuelles Verhalten gefordert, um Informationen zu den geplanten Maßnahmen zu erhalten.

6.2.3 Angebot von Mobilitätsdienstleistungen

Ridepooling BerlKönig und ioki

Da in den vorangegangenen qualitativen Interviews das Ridepooling-Angebot *ioki* vor allem bei den Erhebungen im Osdorfer Born eine relevante Rolle gespielt hatte, wurde diese Mobilitätsdienstleistung als Maßnahme aufgenommen. Überraschend war, dass im Osdorfer Born alle interviewten Personen das Angebot kannten und eine ältere Frau sogar den Service für den Transport von Lebensmitteln regelmäßig nutzte. Einige Befragte aus dem Osdorfer Born versuchten den Service vergeblich zu nutzen, da die Fahrzeuge zum gewünschten Zeitpunkt belegt waren. *ioki* ist ein neues öffentliches Angebot im HVV. Mit Hilfe einer App kann der elektrisch betriebene Shuttle individuell gerufen werden. Fahrgäste werden vom Haltepunkt bis zur Tür gefahren. Während der Feldphase fuhren die *ioki*-Shuttle in den Stadtteilen Lurup und Osdorf – 24 Stunden am Tag, 7 Tage in der Woche. Im Abstand von ca. 200 Metern befinden sich *ioki*-Haltepunkte, die über die App oder auf der Internetseite eingesehen werden können. In Hamburg gab es zum Erhebungszeitraum drei weitere Ridepooling-Angebote namens *MOIA*, *CleverShuttle* und *Mytaxi Match*. Sie erschlossen während der Feldphase die Untersuchungsgebiete nur teilweise. Die Buchung aller Angebote erfolgte per Smartphone-App, wobei für *ioki* auch eine telefonische Buchung implementiert wurde. Die Preise für eine fünf Kilometer lange Fahrt lagen zum Erhebungszeitraum zwischen fünf und zwölf Euro. *ioki* war anfangs im HVV zuschlagfrei und erhebt seit April 2019 einen Zuschlag von einem Euro pro Fahrt; eine Übersicht der Angebote findet sich bei Aberle (2020a).

In Berlin bestand zur Zeit der Erhebung das Angebot *BerlKönig*, das aber in den vorangegangenen Interviews nur einer Frau aus Neukölln bekannt war. Der *BerlKönig* wird von der BVG und ViaVan hauptsächlich im Innenstadtbereich betrieben. Für die Nutzung musste während des Erhebungszeitraums ein Preis von 1,50 Euro entrichtet werden. Zusätzlich war ein Mindestpreis von 4 Euro zu zahlen, wenn die Strecke unter drei Kilometern lag.

In den kognitiven Interviews bestätigte sich, dass das Angebot *BerlKönig* wenig bekannt war. Zumeist musste das Angebot erklärt werden. Hilfreich war es, von vornherein auf Begriffe wie Ridepooling, Ridesharing oder Shuttleservice zu verzichten und den Begriff Sammeltaxi zu nutzen. Exemplarisch für das sich Herantasten bei der Vorstellung dieser Maßnahme sei folgende Interviewpassage dokumentiert. Der betreffende Proband aus dem Falkenhagener Feld hatte ein *BerlKönig*-Fahrzeug zumindest schon einmal gesehen:

„B: Deswegen würde ich sagen, das hier, also dass ich das mal ausprobiere.

I: Warum würden Sie das gerne ausprobieren?

B: Klingt interessant.

I: Und was ist daran interessant?

B: Weiß nicht, dass (Pause) die BVG so was anbietet.

I: Hätten Sie jetzt nicht erwartet, dass die das machen.

B: Ja, also ich hab es letzstens irgendwo gesehen und ich dachte, das wäre erst ein Scherz. Aber es scheint wirklich [...] Ja, also ich denke, ich würde das mal ausprobieren.“ (HH1:6: 8)

In dieser vorgestellten Sequenz fällt die Einschätzung positiv aus. Im weiteren Verlauf der Befragung kam allerdings keine begründende Passage zustande, die verständlich macht, warum der Proband das Angebot ausprobieren wollte. Vor allem Personen des Mobilitätstypus *Wohnumfeld-Verbundene* taten sich mit einer Bewertung dieses Angebots schwer. Bei den Vertreter:innen der *Sich Abgrenzenden* und der *Erlebnishungrigen* sah die Reaktion dagegen anders aus und war eindeutig negativ. Durch den hohen Stellenwert, den Mobilität für diese Gruppe einnimmt, war ihnen das Angebot bekannt und sie positionierten sich klar. Zum einen wurden hierfür Mobilitätskosten abgewogen und eine negative Bilanz gezogen:

„Also auch da muss ich wieder auf Hannover verweisen, da gibt es Sammeltaxis, die generell nur so einen Einheitspreis nehmen von 2–3 Euro. Das ist eine Sache, wo man sagen kann: Okay, da kann ich wirklich Geld sparen. Aber hier ist das leider nicht der Fall. Und für mich ist es eben einfach so eine Art auch wieder Ablenkung wiederum von wirklich den zentralen Problemen. Frauennachttaxi, das ist ja nicht nur für Frauen gedacht, das ist ein Sammeltaxi, mehr nicht. Und Sammeltaxi gibt's schon

immer. Also man braucht das jetzt nicht so hochzukochen, dass das so was ganz, ganz Tolles ist, nur weil man mal 2 Euro spart. Generell ist es keine große Ersparnis, also nach dem, was ich da berechnet hab. Das wird einfach unheimlich hoch promotet, ist aber leider gar nicht so das tolle Ding. Das Einzige, was vielleicht nicht verkehrt ist, das sind, glaube ich, alles Elektrofahrzeuge. Wesentlich sinnvoller wäre es, endlich ein Frauennachttaxi anzuschaffen.“ (B5:3: 14)

Die hier befragte Neuköllnerin hatte im ersten Interview berichtet, dass sie eigentlich gerne ein Sammeltaxi gerade in der Nacht nutzen würde. Der Preis dafür war für sie allerdings ein ausschließendes Kriterium. Eine Probandin aus dem Falkenhagener Feld, die dem Mobilitätstyp der *Erlebnishungrigen* zuzurechnen ist, benannte weitere Gründe für die Nichtnutzung. Ihr erschien das Verkehrsmittel nicht komfortabel genug, da es sie nicht wirklich schnell ans Ziel bringe. Da sie sich proaktiv bei Anderen über Mobilitätsmöglichkeiten informierte, waren positive und negative Informationen entscheidend für ihre Beurteilung der Maßnahme:

„B: Ich weiß auch, dass es den BerlKönig gibt, hab darüber aber nicht wirklich viel Positives gehört. Und bin jetzt selber zwar noch nicht damit gefahren, wie gesagt, weil das nicht in meinem Tarif liegt. Aber das ist ja doch auch von der Zeiteffizienz [...] Weil da ist man ja auch wieder auf die anderen Leute angewiesen. Weil die Aussage bringt mich von meiner Haustür zu meinem Wunschziel“ ist auf jeden Fall dann eher über Umwege, weil man fährt ja nicht alleine damit, da fahren ja noch andere Leute mit. Und dann fährst du fünfmal mit der Kirche ums Dorf.

I: Und was ist das Schlechte, was man vom BerlKönig gehört hat?

B: Na ja, dass die [...] Also ich meine, wie gesagt, das sind jetzt nur Gerüchte. Ich kann da jetzt nicht wirklich viel zu sagen, ob das wirklich der Tat entspricht. Die Leute haben halt auch schon gesagt, dass da die Fahrer sehr unfreundlich sind und dass da auch innerhalb dieser Fahrgemeinschaften, die sich da bilden, es da oft zu Konflikten kommt und dass da Streitigkeiten entstehen, weil jeder will zuerst an sein Ziel und solche Sachen. Ja, das hat dann vielleicht auch was damit zu tun, dass die Leute sehr [...] Na ja, jeder ist halt auf sich selber besinnt, ne?“ (B3:2: 8)

In Hamburg waren die Unterschiede in der subjektiven Wahrnehmung tatsächlich quartiersabhängig zu beobachten. Ähnlich wie in Berlin bei den *Wohnumfeld-Verbundenen* war in Hamburg-Wilhelmsburg die Mobilitätsdienstleistung des Ridepooling unbekannt. Zum Zeitpunkt der Erhebung gab es hier kein Ridepooling-Angebot. Eindeutige Bewertungen abzugeben, war den interviewten Personen demzufolge nicht möglich. Dies stellte sich im Osdorfer Born anders dar. Tatsächlich bestätigte sich die Beobachtung, dass alle interviewten Personen *ioki* kannten. War die Wahrnehmung in den vorher geführten Interviews heterogen (es waren sowohl positive als auch negative Wahrnehmungen, sowie erfolgreiche Nutzungen berichtet worden), fiel die Bewertung in den kognitiven Interviews verhalten aus. Die Anwohner:innen nahmen je-

denfalls Veränderungen des Angebots wahr und bewerteten diese. Über die Einführung des Zuschlags von einem Euro, der Fehlbuchungen bzw. Missbrauch eindämmen soll, regte sich z. B. eine alleinerziehende Frau auf:

„Das ist [...] Früher war es ja nur, wenn man eine Fahrkarte hatte, dann ist man damit gefahren und da konnte man mit fahren. Aber jetzt muss man pro Fahrt 1 Euro noch dazuzahlen. Deswegen, für ältere Leute oder so, die den Einkauf fahren, was weiß ich, vielleicht fünfmal die Woche, ist das 10 Euro im Monat. Und wenn ich kein Geld habe, um mir eine Fahrkarte zu kaufen, dann hab ich auch kein Geld, um jetzt zusätzlich noch 1 Euro dazuzahlen. Wobei, da muss ich ja schon eine Fahrkarte haben. Das heißt, ich hab schon meine finanziellen Mittel für eine Fahrkarte ausgegeben, kann diese Fahrkarte den ganzen Tag nutzen und muss hier aber noch mal Geld bezahlen.“ (HH2:7: 17)

Diese Interviewsequenz zeigt, wie kostenempfindlich die Einschätzungen von einkommensarmen Menschen sind. Auch wenn die Intervention dafür gedacht gewesen war, den Zugang für Menschen, die das Angebot wirklich nutzen wollten, zu erhöhen, schloss der Aufpreis von einem Euro pro Fahrt diese Frau aus.

Eine andere, alleinstehende Frau aus dem Osdorfer Born zeigte sich enttäuscht über das Angebot, da es ihr nicht gelungen war, eine erfolgreiche Buchung zu realisieren:

„Ich hab mir die App runtergeladen, ich hab sechsmal versucht – sechsmal versucht! –, irgendwie ein ioki irgendwie zu kriegen. Jedes Mal war keins erreichbar. Jedes Mal. Mittlerweile hab ich gehört, weil es Missbrauch gab ohne Ende, dass 1 Euro wohl immer dazugezahlt werden muss, damit sie jetzt sicherer sind. Trotzdem sehe ich so viele iokis. Und immer wenn ich eins [...] Und ich hab das von mehreren mittlerweile gehört, immer wenn sie eins brauchten, keins verfügbar. War ein netter Versuch, ist meines Erachtens aber gescheitert. Bin ich enttäuscht von. Hab ich mir auch [...] Die App ist wieder weg irgendwie und wenn ich die sehe, bin ich wütend. Ich hab das ein bisschen anders erwartet. Sehe hier auch immer Nachbarn, die sich von denen zu Hause abholen lassen, von vor der Haustür, und wieder hinbringen lassen, wo ich denke, das ist ja ein Taxidienst schon.“ (HH3:8: 1)

Dass Ridepooling sinnvoll und nützlich sein könnte, betonten einige Bewohner:innen des Osdorfer Borns und unterstrichen ihre Haltung mit möglichen Anforderungen des Mobilitätsalltags. So erklärte eine Befragte, dass sie sich vorstellen kann, *ioki* für Nachtfahrten zu nutzen:

„Ich finde das toll. Ja, gerade Osdorfer Born finde ich (schmunzelnd) das ganz interessant, ne? Also damit man nicht so allein auf der Straße rumeiert einfach. Da möchte ich nachts auch nicht auf der Straße stehen. Und dann ja auch noch von Haustür, ne? Finde ich super.“ (B6:4: 11)

Angebot von Mieträdern

In den kognitiven Interviews wurde das Angebot von Leihrädern thematisiert, die für einen niedrigen Preis nutzbar sein sollen. In Hamburg und Berlin gibt es bereits Leihradangebote. So bot die Deutsche Bahn im Erhebungszeitraum unter dem Namen *StadtRAD* rund 2.400 rote Leihfahrräder an über 200 Stationen in Hamburg an. Voraussetzung für die Nutzung war eine Online-Registrierung für 5 Euro, die allerdings vollständig in Fahrtguthaben umgewandelt werden konnte. Die Abrechnung erfolgte per Bankverbindung bzw. Kreditkarte. Die erste halbe Stunde der Nutzung war kostenlos, danach wurden pro Minute 10 Cent berechnet. Ein HVV-Abo oder eine BahnCard senkten den Minutenpreis auf 8 Cent. Der Höchstpreis pro Tag wurde nach fünf Stunden erreicht und lag bei 15 Euro. In Hamburg gab es darüber hinaus die Möglichkeit, kostenlos beim ADFC und dem Verein *Nutzmüll* Lastenräder auszuleihen. In Berlin gab es zum Erhebungszeitraum sieben Anbieter, deren Leihräder ausschließlich in zentralen Gebieten genutzt werden konnten. Dies ist ein wesentlicher Unterschied zur Situation in Hamburg, wo auch im Osdorfer Born und in Steilshoop Leihräder eingerichtet wurden. Bei allen Anbietern war eine Onlineregistrierung notwendig. Die Tarife waren unterschiedlich und wurden im Rahmen von MobileInclusion in einem Mobilitätsratgeber aufbereitet (Dau-bitz und Abt 2019a, 2019b). Die Bezahlung konnte über Kreditkarte, PayPal oder Lastschrift abgewickelt werden. Auch in Berlin gab es die Möglichkeit, im Rahmen des Projektes *fLotte kommunal* Lastenräder kostenlos auszuleihen.

Die Bewertungen des Angebots von Leihrädern stellten sich in den Interviews verhalten dar. Vor allem in Berlin wurde das Angebot als unübersichtlich empfunden. Die Kosten konnten von den Befragten nicht abgeschätzt werden und die Angebote wurden ausgeschlossen, da sie als teuer wahrgenommen wurden. Für die Bewohner:innen des Falkenhagener Felds war keines der Angebote nutzbar, da keine Fahrräder in ihrem Wohnquartier stehen:

„Leihräder sind leider Gottes auch, wie gesagt, eher für Mitte, weil sie hier in Spandau einfach nicht vertreten sind oder nicht so wirklich vertreten.“ (B3:2: 72)

Als ausschließend wurde die Bezahlung per Kreditkarte empfunden. So reagierte eine Probandin aus dem Osdorfer Born äußerst emotional:

„Schlimm, schlimm. Also ich hätte es vielleicht gerne mal ausprobiert, aber da ich keine Kreditkarte habe als Hartz-IV-Empfänger fühle ich mich da auch wieder verarscht, sehe die ganzen jungen Leute auf den E-Rollern, wo ich immer denke: Wieso haben die eine Kreditkarte usw.? Wieso können die das? Und die brettern auf den Gehwegen durch die [...], ne? Also ich war gestern in der Hafencity, da ist die Hölle los. Die sollen eigentlich auf der Straße fahren. Nein, man muss jetzt auf die Radfahrer aufpassen, die einen nicht umkarren, dann muss man auf die E-Roller aufpassen, da sind schon zwei gestorben durch diese E-Roller.“ (HH3:8: 9)

Wie bei allen Angeboten wogen die befragten Personen die Mobilitätskosten ab und empfanden diese als zu hoch. Diese Wahrnehmung war in den Interviews dominant. Zudem wurde in zwei Interviews die digitale Hürde angesprochen:

„Und da braucht man ja wieder ein Smartphone und darf keine Schulden haben, um; um sich das mieten zu können. Und ich meine, okay, es haben bestimmt einige oder viele auch ein Smartphone, aber viele haben halt Schulden auch, ne? Daher, dass diese Ausleihgeschichte für viele garnicht möglich ist, ne?“ (B8:5: 4)

Das ist mir; ich bin; ich tue mich schwer mit den digitalen Zugängen. (lacht) Das sind (lachend) Sachen, ja. Ich nutze das auf meine althergebrachte Weise und dann da müsste jemand kommen und sagen: Oh, ich ma; wir machen das zusammen.“ (B2:1: 14)

Eine Nutzung zu niedrigen Preisen war für einige jedoch vorstellbar. So berichtete ein Anwohner aus Hamburg-Wilhelmsburg:

„Ich meine, in Belgien, da konnte man da [...] Urlaub, da hat man den ganzen Tag kostenlos bekommen, das Fahrrad. In Oostende. Ja, also ich hätte auch 5 Euro gegeben. Bin ich auch dafür. Aber nicht hier, was kostet es? 15 Euro oder 10 Euro. Also man soll unterscheiden, also wenn man allgemein irgendwas; Hartz-IV-Empfänger ist, soll man vielleicht 5 Euro bezahlen pro Tag. Aber der pro Tag, weiß ich, 4–5.000 in einem Monat verdient, der kann auch 10 Euro bezahlen. Hab ich auch nichts dagegen, je nachdem, wie viel man verdient.“ (HH5:9: 2)

Insgesamt zeigte sich bei der subjektiven Wahrnehmung von Leihrädern ein ambivalentes Bild. Sie wurden zwar als praktisches Angebot wahrgenommen, das aber intransparent wirkte und mit zu vielen Hürden behaftet war. In den Interviews setzten sich einige Proband:innen erstmals mit der möglichen Ausleihe auseinander. So erzählte ein Anwohner aus dem Falkenhagener Feld:

„Da wollte ich mich demnächst mal informieren, wenn ich mal Lust hab auf Fahrrad-fahren und gucken, wie teuer das ist, damit ich das auf dem Handy machen kann und mir dann irgendwo mal ein Fahrrad nehmen kann und sagen: Ich fahre mal von dort bis dort. Das wäre auch mal sehr hilfreich. Weil ich schon überlegt habe, mal [...] Dann brauche ich nicht immer mein Fahrrad aus dem Keller holen, kann ich, wenn ich mal unterwegs bin und schönes Wetter ist, sagen: Ich hole nur mal für eine Stunde das Fahrrad und das kann ich überall abstellen.“ (B6:4: 8)

Bereits in den vorangegangenen Interviews hatte es Hinweise auf die Nutzung von kostenlosen Fahrrädern gegeben, die dazu eingesetzt wurden, Lebensmittel von der Tafel zu transportieren. Nun berichtete ein Proband von einer weiteren Form der sinnvollen Nutzung von Lastenrädern, um Geld einzusparen:

„Die, wie gesagt, Geld sparen und; wollen, wenn sie einen Umzug machen, die Lastenräder da mit zwei, drei Mann. Holt sich jeder ein Lastenrad und dann ist der Umzug

billiger, kommt er billiger, als wenn er sich einen Möbelwagen für 500 € nimmt.“ (B5:3: 11)

Die nicht fahrradaffinen befragten Personen schlossen die Ausleihe sehr schnell aus finanziellen Gründen aus. Ängste oder fehlende Fähigkeiten, Fahrrad zu fahren, wurden an dieser Stelle nicht angesprochen. Nur in einem Interview sprach eine Frau aus dem Falkenhagener Feld, die das Fahrrad als Verkehrsmittel schon lange nicht mehr genutzt hatte, eine persönliche Barriere an:

Leihräder finde ich gemein, die zeigen mir, dass ich unsportlich bin. Und ich hab halt diesen; das ist sauteuer, das Preis-Leistungs-Verhältnis ist da wohl [...] Deshalb, Bauchgefühl, gemein eher. Vor allem sagen sie mir, ich bin unsportlich. Weil wenn man die immer alle damit unterwegs sieht.“ (B2:1: 29)

Bei der Vorstellung der Maßnahme wurde sich die Befragte darüber bewusst, dass sie es eigentlich nicht gut fand, dass sie selbst nicht Fahrrad fuhr. Somit machte die Vorstellung ihr einen doppelten Ausschluss deutlich. Das Adjektiv „gemein“ hat an dieser Stelle eine metaphorische Dichte, da es nah an die empfundenen Wahrnehmungen der Person herankommt. Der Ausschluss wurde als schmerzlich empfunden. So gesehen löste das unerreichbare Leihrad etwas Unerwartetes aus: Nicht die Maßnahme an sich wurde bewertet, sondern die eigene Mobilitätsfähigkeit reflektiert.

Carsharing

In den kognitiven Interviews wurde die Intervention der Nutzung von Carsharing-Angeboten zu einem niedrigen Preis angesprochen. Da in Nachgesprächen der vorangegangenen qualitativen Interviews mehrere Vertreterinnen der *Autoaffinen Kümmerinnen* das Thema Carsharing angesprochen hatten, wurde ein preisgünstiges Carsharing-Angebot als Maßnahme zur Bewertung aufgenommen.

Personen ohne Führerschein schlossen die Nutzung für sich aus. Sie konnten sich nicht vorstellen, einen Führerschein zu erwerben. Carsharing wurde von dieser Gruppe als teuer, vergleichbar mit dem regulären Taxi, wahrgenommen. Diejenigen, die einen Führerschein besaßen oder sich darum bemühten, standen dem Angebot differenzierter gegenüber. So schilderte eine Frau aus Neukölln, die schon lange keine Fahrpraxis mehr hatte, dass sie sich nicht zutrauen würde, ein Auto auszuleihen:

„Ja, und hier liegt es daran, also ich hab das Geld dafür nicht, für Carsharing und ich bin auch so lange nicht gefahren, ne? Ich hab zwar den Führerschein, aber ich wäre nach den ganzen Jahren eben so unsicher, dass ich erst mal irgendwie, weiß ich, eine Stunde; eine Fahrstunde nehmen müsste und mir die Brille machen lassen müsste auch. Also große Hürde wäre das.“ (B8:5: 9)

Ähnlich wie beim Ridepooling-Angebot *ioki* lassen sich Abstufungen der Bewertungen festhalten. Tatsächlich hatte ein Proband bereits ein Carsharing-Auto angemietet, um größere Gegenstände zu transportieren:

„Mit den Carsharing-Anbietern, da hab ich vorhin auch schon erwähnt, ich kann mal schnell eben ein Auto mieten, um mal einen größeren Gegenstand nach Hause zu tragen. Also es ist schon wichtig, dass es diese Carsharing-Angebote gibt.“ (HH1:6: 13)

Carsharing stellte für ihn eine realistische Option dar.

Eine weitere Interviewsequenz einer Bewohnerin aus Wilhelmsburg zeigt, dass das Angebot zwar das Interesse weckte, aus finanziellen Gründen aber doch ausschied:

„Ab und zu mal überlegt, eben wegen auch mal was transportieren, was man wirklich also beim besten Willen mit dem Fahrrad nicht hinkriegt. Aber auch wieder die Hürde, ne? Man muss sich da online erst mal mit auseinandersetzen. Und dann ist es doch recht teuer.“ (B2:1: 17)

Es ist primär die wahrgenommene finanzielle Barriere, die eine Carsharing-Nutzung verhinderte. So beschrieb ein Bewohner aus Hamburg-Wilhelmsburg seinen misslungenen Versuch der Anmietung:

„Also ich; mein Eindruck war sogar: teurer als ein Auto. Da kann ich mir gleich wieder ein Auto besorgen. So teuer war das. Also ich hab; ich hab es ein paar Mal versucht, weil Inge halt unbedingt an die Ostsee wollte und Dicke. Also die sind so; die können beide nicht mehr laufen lange. Inge ist 88 und Dicke ist auch schon; krank geschlagen, sagen wir mal so, ist auch nicht mehr so gut unterwegs. Ich hab's nicht geschafft, ein Auto zu mieten. Also ich wollte mich ja auch nicht [...] Es war einfach zu teuer. Ich hab sogar in Betracht gezogen ein Taxi, mit einem Taxi dahinzufahren, was das kostet. Weil ich mir dachte, das macht; kann dann eigentlich auch keinen großen Unterschied mehr machen. Also das waren so; wie so ein Mietwagen. Wir wollten ja auch zwei, drei Tage bleiben. Dann ist ja auch die Frau; man will ja dann [...] Dann ist auch wieder das Ding, so, dann fahre ich an die Ostsee, dann steht er da ja erst mal.“ (HH9:11: 9)

Da das Abwägen von Mobilitätskosten für einkommensarme Personen eine Grundstrategie darstellt, um den Mobilitätsalltag zu bewältigen, schlossen auch viele Personen mit Führerschein aus finanziellen Gründen das Carsharing aus. Es fiel den interviewten Personen schwer, die vorgestellte Maßnahme als realistisch anzusehen. Stattdessen dominierte die subjektive Wahrnehmung des Angebots als (zu) teuer.

In einem Interview im Falkenhagener Feld thematisierte die Person, dass die Carsharing-Angebote eher für die Stadtmitte von Berlin gedacht seien und kein geeignetes Angebot für einen Randbezirk darstellten. Sie nahm eine Benachteiligung ihres Wohnumfeldes wahr:

„Und Carsharing ist wieder so [...] Also ich hab hier in Spandau, glaube, keine Ahnung, vielleicht zweimal Car2Go gesehen, aber ansonsten, das ist auch wieder eher so ein Ding für Mitte, wo die dann alle rumstehen. Weil die sich halt auch auf diese Touristen-Hotspots da irgendwie immer einschließen.“ (B3:2: 77)

Insgesamt lässt sich konstatieren, dass die Wahrnehmung von Carsharing als teures Angebot die Nutzung für die meisten Befragten ausschloss. Vorstellbar war die Nutzung des Angebots insbesondere für den Transport größerer Gegenstände, also eher für Ausnahmefälle. Vielfach schien die fehlende Fahrroutine mögliche Nutzer:innen davon abzuhalten, ein Auto anzumieten.

6.2.4 Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradnutzung

Ausbau der Fahrradinfrastruktur

Zur Vereinfachung der Fahrradnutzung wurde in den Interviews der Ausbau der Fahrradinfrastruktur als mögliche Maßnahme vorgelegt. Dies wurde von allen befragten Personen als eine unterstützende Maßnahme bewertet. Befragte Personen, die kein Fahrrad nutzten, bewerteten die Maßnahme etwas neutraler. In Einzelfällen wurden Konflikte zwischen Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen thematisiert. Insgesamt wurde der Sicherheitsaspekt betont. So berichtete eine Frau aus dem Falkenhagener Feld von ihren Kindheitserfahrungen, die ihre Abneigung gegenüber dem Fahrrad geprägt hatten. Das Vorhandensein von Fahrradwegen hätte sie damals als hilfreich empfunden und ihrer Ansicht nach das Ausbilden von Ängsten verhindern können:

„Nicht, dass ich dann mehr Fahrrad fahren würde, aber man hätte doch, glaube ich; man hätte doch irgendwie so; alle irgendwie weniger Angst, oder? So auch manche Elternteile, wenn man jetzt ein Kind; Kind fährt mit dem Fahrrad zur Schule. Musste ich früher, deshalb hasse ich Fahrrad. Das war immer von hier bis nach Siemensstadt. Und da war es wirklich zum Teil egal, wo man fährt. (Pause) So als Fahranfänger ist man nicht unbedingt sicher, war ich zumindest nicht. Wäre mir so was schon lieber gewesen.“ (B2:1: 9)

Diejenigen Befragten, die das Fahrrad nutzten, teilten Erzählungen aus ihrem Mobilitätsalltag, die den Veränderungsbedarf verdeutlichten. So berichtete eine alleinerziehende Mutter aus dem Osdorfer Born von gefährlichen Verkehrssituationen, mit denen sie konfrontiert sei, wenn sie mit der Familie mit dem Fahrrad unterwegs ist:

„Dann würde ich sagen, da fühlt man sich sicherer. Also auf den Fahrradwegen. Also ich fahre nicht gern mit meinen Kindern. Ich lasse die auch auf den Fußgängerwegen fahren mitunter. Also hier jetzt bei uns in der Fußgänger-, in der 30er-Zone jetzt nicht unbedingt, aber so an der Straße hier, an der Bushaltestelle und so, da würde ich sie niemals direkt an der Straße fahren lassen.“ (HH2:7: 6)

Insgesamt, so ergaben die Gespräche, stellt eine sichere Fahrradinfrastruktur eine Grundvoraussetzung dar, um die Fahrradnutzung auch bei einkommensarmen Menschen zu befördern. Die Bereitstellung allein garantiert aber noch nicht die Nutzung. Für die Befragten schien die Maßnahme weit weg vom eigenen Möglichkeitsraum zu sein. Bei der Bewertung wurden dementsprechend oberflächliche Konstrukte benannt (gut/schlecht), die darauf hindeuten, dass diese Maßnahme für den gegenwärtigen Mobilitätsalltag keine große Relevanz hatte, in dem die Befragten überwiegend zu Fuß oder mit dem ÖPNV unterwegs waren. Im Interview setzten sich diese Personen also mit einer Maßnahme auseinander, die in ihrer Wahrnehmung eine untergeordnete Rolle spielte. Zwei Statements belegen diese Reflexionen:

„Und (Pause) also bei mir in der Nähe sind jetzt nicht so viele Fahrradwege. Und die sind auch meistens irgendwie so zusammen mit dem Fußgängerbereich.“ (HH1:6: 6)

„Gibt ja noch nicht so viele Fahrradfahrer. Ich merke manchmal auch, wenn das dann so; an manchen Tagen, wenn richtig viele unterwegs; wie in China schon vielleicht oder; da sind sehr viele mit dem Fahrrad; oder war es zumindest mal.“ (HH9:11: 19)

Selbsthilfewerkstätten für die Fahrradreparatur

Von der Präsentation der Maßnahme, Selbsthilfewerkstätten für die Fahrradreparatur zugänglich zu machen, die ihre Leistungen für einkommensarme Personen kostenlos anbieten, fühlten sich die befragten Fahrradnutzer:innen besonders angesprochen. Zum Teil nutzten sie bereits die Angebote von Fahrradwerksstätten, die aber in der Regel nicht kostenlos sind. Vor allem die *Familiären Profis* waren auf diese Art der Unterstützung angewiesen und bemühten sich, kostengünstig Fahrradreparaturen vornehmen zu lassen. Stellvertretend sei die Reaktion eines Vaters aus dem Osdorfer Born dokumentiert, der seine Begeisterung für die präsentierte Maßnahme folgendermaßen formulierte:

„Kostenlose Selbsthilfewerkstätten sind auch toll, wir besuchen das auch. Am Osdorfer Born und Bornheide, nein, ist das Blumenkamp oder [...] Dort gibt es eine Fahrradwerkstatt, allerdings ist das keine kostenlose Selbsthilfe, sondern für Geringverdiener, das heißt, zum günstigen Preis. Ich kenne selbst keine kostenlosen Selbsthilfewerkstätten, wo ich das Werkzeug bekomme, um die Fahrräder meiner Kinder zu reparieren. Weil das würde ich nämlich auch machen. Ich bin gesegnet mit zwei rechten Händen und würde mir das auch zutrauen und hab das Fachwissen darüber; mein Fahrrad auch zu reparieren. Deswegen, das sind zwei schöne Sachen.“

„Und es ist auch machbar, kostenlos Selbsthilfewerkstätten einzurichten. Ich weiß, in Hamburg gibt es ganz viele Senatsgeschichten, Schulgeschichten, wie auch immer. Und ich glaube, Hamburg verfügt auch über gewisse Mittel, so etwas zu bewerkstelligen, ein kostenloses Angebot zu machen. Weil hier natürlich der Osdorfer Born liegt. Am Osdorfer Born eine kostenlose Selbsthilfewerkstatt mit städtischen Mitteln zu fördern, ist eine Topaktion, würde ich sofort dreimal für unterschreiben.“ (HH1:6: 6; 6: 9)

Die Fahrradnutzer:innen teilten in den Interviews vor allem Erzählungen der eigenen Problembewältigung bei Reparaturbedarf. Neben der eigenständigen Reparatur des Fahrrads berichteten sie, im eigenen Netzwerk um Hilfe zu bitten. Die hohen Kosten wurden dabei immer wieder von jenen betont, die reguläre Fahrradwerkstätten nutzen mussten:

„Ja. Weil ich glaube, das wäre praktisch. Fahrradwerkstätten; also ich meine, es gibt viele Fahrradwerkstätten, aber die halt auch einen Haufen Geld kosten. Und mal eben ein Rad auszutauschen, kostet ja dann auch schon mehr als 20 Euro.“ (HH1:6: 3)

Ähnlich der Bewertung der Maßnahme zum Ausbau der Fahrradinfrastruktur konnten befragte Personen, die kein Fahrrad nutzten, mit der vorgestellten Maßnahme wenig anfangen. Deshalb konnten hier nur wenige aussagefähige Bewertungen aufgenommen werden. Die Statements waren eher neutral. Im Einzelfall kam es sogar zur emotionalen Distanzierung, wie das Statement einer Frau zeigt, die selbst kein Fahrrad nutzte:

„Unsinn irgendwie. (Pause) Selbsthilfwerkstatt, ach du grüne Neune. Das hat schon wieder zu viele Leute, und okay, man kann da bestimmt hingehen, wenn man es nicht selber kann. Ich glaube, die Dinger würden sich nicht halten. Nett gemeint, aber, ja, es gibt bestimmt [...] braucht man nicht. Selbsthilfwerkstatt auch nicht. Ich würde sagen, man kennt entweder genug Leute oder weiß selber oder sagt sich: leck am Arsch.“ (B2:1: 11)

Hier löste die Vorstellung der Maßnahme die subjektive Wahrnehmung des Ausgeschlossenseins aus. Eine unterschwellige Wut brach sich Bahn, die auf die Maßnahme übertragen wurde. Da sie zum Befragungszeitpunkt nicht in der Lage war, eine Fahrradwerkstatt zu nutzen, schloss die Befragte das Angebot generell als Option aus.

6.2.5 Individuelles Mobilitätsmanagement

Mobilitätsberatung durch das Jobcenter

Als Bestandteil des individuellen Mobilitätsmanagements wird Informationsmaterial angesehen, das relevante Informationen bündelt. Für die Feldphase war je eine Broschüre für Berlin und Hamburg erarbeitet worden (Daubitz und Abt 2019a, 2019b). Für das kognitive Interview wurde den Befragten eine Maßnahme vorgestellt, in der das Jobcenter diese Informationen in Form einer individuellen Mobilitätsberatung vermittelt und eine solche Broschüre übergibt. Diese Maßnahme wurde von den befragten Personen äußerst ambivalent aufgenommen. Zwar war das Bedürfnis nach Informationen zur Mobilität groß, jedoch stellte das Jobcenter für viele den falschen Ort dar, sie zu erhalten. Zum einen war das Vertrauen in das Jobcenter generell gering; es war mit negativen Erlebnissen verbunden:

6.2 Ergebnisdarstellung der Repertory-Grid-Interviews

„Nee, nee, auf keinen Fall. Weil das ist einfach viel zu belastet. Und ich meine, abgesehen davon, wenn die nicht mal in der Lage sind, einem irgendeinen Job zu geben, dann weiß ich nicht, da haben die auch sicherlich gar keinen Bock drauf. Ja, bringt gar nichts. Also das Problem ist, dieses Projekt an sich, dieses Vorhaben, diese Idee, das ist fantastisch. Das würde ich an und für sich [...] Das bringt auf jeden Fall was. Nur der Ansatzpunkt sollte nicht das Jobcenter sein. Also wo man das jetzt angliedern kann, das weiß ich leider nicht, ob man da jetzt extra so ein Ding gründet. Aber Jobcenter auf keinen Fall.“ (B5:3: 2)

Zum anderen berichtete eine Betroffene, dass sie im Jobcenter schon auf naheliegende Informationen nicht hingewiesen worden war, beispielsweise auf das Sozialticket („Berlin-Pass“):

„Ja, aber ich meine, man könnte ja jetzt zum Beispiel sagen, von den Sachen, die das Jobcenter halt zur Verfügung hat im Moment [...] Man könnte einen ja zumindest aufmerksam drauf machen auf den Berlin-Pass und so. Das haben die bei mir überhaupt gar nicht gemacht. Das hab ich nicht gewusst, dass das eine Möglichkeit ist.“ (B3:2: 4)

Das Logo des Jobcenters im Interview vorgelegt zu bekommen, löste zum Teil emotionale Reaktionen aus, die die eigentliche Intervention in einigen Interviewsequenzen in den Hintergrund treten ließen:

„Ich glaube, das interessiert die überhaupt nicht, ob das; wie man sich bewegt oder nicht bewegt. Das muss man selber wissen, wie man hier weiterkommt. Aber solange man nicht fragt – Pech gehabt.“ (HH5:9: 3)

Befragte hatten die Erfahrung gemacht, allein gelassen zu werden. Aber auch Interviewte, die weniger emotional auf das Jobcenter reagierten, hielten dieses nicht für den angemessenen Ort, um Mobilitätsinformationen zu vermitteln. Sie sahen die Jobcenter nicht in der Pflicht, auch noch eine individuelle Mobilitätsberatung anzubieten:

„Ich finde das blöd. (Pause) So viel können sie gar nicht wissen und Überblick haben, glaube ich, die Jobcenter. Gute Idee, aber ich glaube, ein Stück weit utopisch. Gerade, weil auch so viel immer gebaut wird, permanent. Ob es nun die S-Bahn ist oder Tram oder selbst Regionalbahnstrecken. Permanent wird da gebaut. Die können gar nicht so up to date sein, wie das [...] Aber die Idee ist gut. Das finde ich voll übertrieben, von jeher schon. Ja, und das wird eher ausgenutzt. Und den Anspruch können Sie, wenn Sie; können Sie leider selber nicht stellen dafür, das ist; ist doch nur Frust dann auf Dauer, im Jobcenter. Deshalb Perlen vor die; eigentlich beides Perlen vor die Säue kippen, um ehrlich zu sein.“ (B2:1: 1)

Insgesamt stellte sich die Aufbereitung von Mobilitätsinformationen in schriftlicher aber primär in verbaler Form als sinnvoll und nützlich dar. Jedoch wäre der Ort der Interventionen zu bedenken. Aus Sicht der einkommensarmen war das Jobcenter nicht der geeignete Ort. Bei der Entwicklung von Maßnahmen-

paketen, die sich dem Empowerment, also der Erweiterung von Mobilitätswissen und Kompetenzen verpflichtet fühlen, ist diese subjektiv wahrgenommene Barriere unbedingt zu berücksichtigen.

Förderung des Führerscheinerwerbs durch das Jobcenter

Bei der Bewertung der Maßnahme einer Förderung des Führerscheinerwerbs durch das Jobcenter ergab sich je nach Mobilitätstyp ein heterogenes Bild. Personen, die durchaus autoaffin waren, befürworteten eine solche Maßnahme. Eine alleinerziehende Frau konnte zwischen den beiden Interviewzeitpunkten den Führerschein mithilfe einer Förderung des Jobcenters erwerben. Dominant war in den Erzählungen der autoaffinen Personen, dass der Führerscheinerwerb essenziell für gesellschaftliche Teilhabe bzw. den Wiedereinstieg in das Arbeitsleben ist:

„Das ist eine; das ist eine Maßnahme. Das; das würde ich befürworten. Für jemanden, der einen Job braucht, oder wo der Chef sagt: Ich stelle dich ein, wenn du einen Führerschein hast. Er kriegt den Nachweis vom Chef, dann muss es ja laufen, und geht dann zum Arbeitsamt und sagt: Das und das kann ich. Und der Sachbearbeiter setzt sich dafür ein. Das wäre von Vorteil, weil es ja auch Arbeitslose von der Straße, sagen wir mal jetzt, von der Straße bringt. Und vielleicht, wenn er sich dann nach einer gewissen Zeit selbstständig macht, kann er sogar noch welche, zwei, drei Leute mit einstellen. Das würde Sinn machen.“ (B5:3: 9)

Für diejenigen, die keinen Führerschein hatten, Fahrrad fahren bzw. intensiv den ÖPNV nutzten, stellte die vorgeschlagene Maßnahme keine Alternative dar und wurde dementsprechend abgelehnt. Hier wurden zum Teil normative Einstellungen begründend eingesetzt:

„Ich weiß nicht, ob es unterstützend ist. Wenn ich mir die Staus in der Stadt anschau, da ist auch keine Unterstützung für einen Fahrradfahrer. Wenn alle Straßen vollgepflastert sind mit Autos. Ich glaube nicht, dass wir noch ein Auto brauchen und noch ein Auto, dazu müssten die Straßen verbreitert werden. Und daher würde ich schon sagen, das eine ist nötig und das andere ist unnötig.“ (HH1:6: 4)

Oder aber es wurden schon die Folgekosten einkalkuliert, die mit dem Erwerb und Betrieb eines Kraftfahrzeugs verbunden wurden und utopisch erschienen:

„Kommt für mich überhaupt nicht in Frage, weil ich gar keinen Führerschein machen möchte und weil ich mir auch nie ein Auto erlauben könnte, genauso wie die Spritkosten – unrealistisch. In Hamburg auch nicht notwendig, ein Auto zu haben.“ (HH3:8: 8)

Personen, die über wenig eigene Mobilitätskompetenzen verfügten (z. B. kein Fahrrad fahren), standen der vorgestellten Maßnahme eher neutral gegenüber. Auch aufgrund von persönlichen Barrieren (gesundheitlichen Einschränkungen) erschien diese Maßnahme als keine denkbare Alternative.

Zusammenfassung:

Da die finanzielle Barriere als ein zentrales Problem für die Bewältigung des Mobilitätsalltags wahrgenommen wurde, wurden vor allem Maßnahmen, die Mobilität subventionieren, als äußerst hilfreich erkannt und positiv bewertet. Auch die Erweiterung des ÖPNV-Angebots durch den Bau von neuen schieneungebundenen Verkehrsmitteln wurde positiv bewertet. Jedoch erschien den befragten Personen die Durchführung dieser Maßnahme als utopisch, da diese schon seit Jahren in den untersuchten Wohnquartieren realisiert werden sollten. Angebote neuer Mobilitätsdienstleistungen (Carsharing, Ridepooling, Mieträder) wurden in den Interviews eher verhalten angenommen. Kosten, die nicht zu überschauen sind, wurden thematisiert und führten zu eher skeptischen Wahrnehmungen. Der Ausbau einer Fahrradinfrastruktur und das Angebot von Selbsthilfewerkstätten für die Fahrradreparatur wurden vor allem von den Fahrradnutzer:innen positiv bewertet. Bei der Gruppe, die kein Fahrrad fuhren, fielen hier die Bewertungen eher neutral aus, aber auch nicht ablehnend. Unterstützung zum Führerscheinwerb wurde vor allem von Personen, die dem Typus der *Familiären Profis* zuzuordnen sind, äußerst positiv bewertet. Es gab aber ebenso eine Gruppe, die generell für sich die Nutzung eines Autos ausschloss und somit diese Maßnahme ablehnte. Der Vorschlag, eine individuelle Mobilitätsberatung zur Verfügung zu stellen, wurde positiv aufgenommen, jedoch wurde das Jobcenter als Ort der Durchführung abgelehnt. Eine individuelle Mobilitätsberatung war für die Befragten nur an anderen Orten (z. B. in Kiez-Cafés, Nachbarschaftsheimen etc.) vorstellbar.

7 Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion

Inhalt: Auf Grundlage der Kapitel 3 (räumliche Analyse) und 4 (qualitative Interviews) wird in diesem Kapitel die verbal-argumentative Methode der SWOT-Analyse vorgestellt. Mit ihr werden die Ergebnisse systematisch aufbereitet und bewertet. Ziel ist es, strategische Handlungsempfehlungen und konkrete Maßnahmen zu entwickeln. Die vorgestellten Maßnahmen setzen an den beiden Konzepten des *Aktionsraums* und *Möglichkeitsraums* an und berücksichtigen in ihrer Bewertung die Attraktivität für die persönliche Nutzung, die Durchführbarkeit und die dauerhafte Implementation.

Relevanz: Da die gängigen Verkehrsplanungsinstrumente die Frage der Exklusion bisher kaum berücksichtigen, ist eine zielführende Maßnahmenentwicklung und -evaluation aus der Gerechtigkeitsperspektive notwendig. Hierbei sind Hinweise besonders wichtig, die direkt und gezielt den Möglichkeitsraum und den Aktionsraum von sozial Exkludierten verbessern.

Zielgruppe: Der systematische Überblick über Strategien und mögliche Maßnahmen zur Reduktion bzw. Beseitigung von mobilitätsbezogener Exklusion spricht verschiedene Professionen an. Er richtet sich an Verkehrsplaner:innen, Verkehrs- und Sozialpolitiker:innen, Wissenschaftler:innen, Sozialarbeiter:innen. Die systematische Aufbereitung möglicher Maßnahmen kann als „Toolbox“ für eigene Planungen genutzt werden. Hierbei gilt es stets zu bedenken, dass punktuelle Lösungen nie zielführend sind, sondern viele unterschiedliche Maßnahmen in einem Gesamtkonzept integriert umgesetzt werden sollten.

7.1 Methodik

Auf Grundlage der empirischen Erhebungen (räumliche Erreichbarkeitsanalyse, qualitative Interviews, Expert:innen-Interviews und kognitive Interviews) war es ein Hauptziel dieser Arbeit, Empfehlungen für den planerisch-politischen Prozess zu formulieren. Da die gängigen Verkehrsinstrumente die Frage der Exklusion bisher kaum berücksichtigen, sollte das Projekt konkrete Vorschläge für lokale, regionale bzw. nationale Akteure liefern. Im Mittelpunkt stand, zielführende konkrete Strategien und Maßnahmen aus einer Gerechtigkeitsperspektive zu formulieren, die dabei helfen sollen, mobilitäts-bezogene Exklusion zu beseitigen bzw. zu vermeiden. Mögliche Maßnahmen und Strategien sollten sich aus dem empirischen Material ableiten lassen und direkt und gezielt die Antizipation potenzieller Ortsveränderungen (Möglichkeitsraum) und tatsächlich durchgeführter Ortsveränderungen (Aktionsraum) positiv beeinflussen. Im Ergebnis bildete für die Zielformulierung von strategischen Handlungsempfehlungen und Planungsansätzen der Capability Approach eine wesentliche normative Basis.

Die empirische Bestandsaufnahme wurde anhand der verbal-argumentativen Methode einer SWOT-Analyse einer umfassenden Bewertung unterzogen. Die Abkürzung SWOT bedeutet: Strengths (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Gefahren). Diese Methode wurde ursprünglich für betriebswirtschaftliche Bewertungen entwickelt (Scholles 2008). Im Rahmen des Forschungsprojektes „Mobilitätsmanagement – Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement“ (Schwedes et al. 2017) wurde die SWOT-Analyse inzwischen erfolgreich für die Entwicklung von Mobilitätsstrategien auf Basis qualitativer Daten eingesetzt. Auch in der Lehre für angehende Verkehrsplaner:innen und Mobilitätsforscher:innen wird die SWOT-Analyse in der Methodenkombination von qualitativer und quantitativer Datenerfassung inzwischen gelehrt. Somit konnte das Projekt MobileInclusion auf methodische Erfahrungen zurückgreifen, die für die Zielstellung des Projekts angemessen waren.

Handlungsleitend war die möglichst genaue Dokumentation der Durchführung der SWOT-Analyse. Dabei werden alle Ergebnisse der durchgeführten Erhebungen und Analysen berücksichtigt und systematisch aufbereitet. Damit sind sämtliche in der SWOT-Analyse angewendeten Argumentationsschritte empirisch verankert und ermöglichen eine schnelle, allgemein verständliche und einfache Erfassung und Bewertung der zugrundeliegenden Bedingungen für die zu entwickelnden Planungsansätze bzw. Empfehlungen für die Entwicklung von individuellen Mobilitätsmanagementmaßnahmen. Die durchgeführte SWOT-Analyse gliedert sich in drei Arbeitsschritte, die im Rahmen des Pro-

jekts MobileInclusion konkret umgesetzt wurden. Vorangestellt ist bei dieser Analyse die Zielformulierung. Im zweiten Schritt werden sogenannte SWOT-Matrizen auf Grundlage von Indikatorenblättern erstellt. In den Indikatorenblättern werden die Faktoren, die für die Beschreibung mobilitätsbezogener Exklusion bestimmend sind, definiert und mit den empirischen Belegen aus den vorangegangenen Erhebungen dokumentiert. Diese SWOT-Matrizen sollen einen Überblick über die entscheidenden Schlüsselfaktoren geben, die für die Strategie-Entwicklung für das Themenfeld mobilitätsbezogene Exklusion bestimmend sind. In einem abschließenden Arbeitsschritt wurden auf Basis der SWOT-Matrizen Strategien entwickelt.

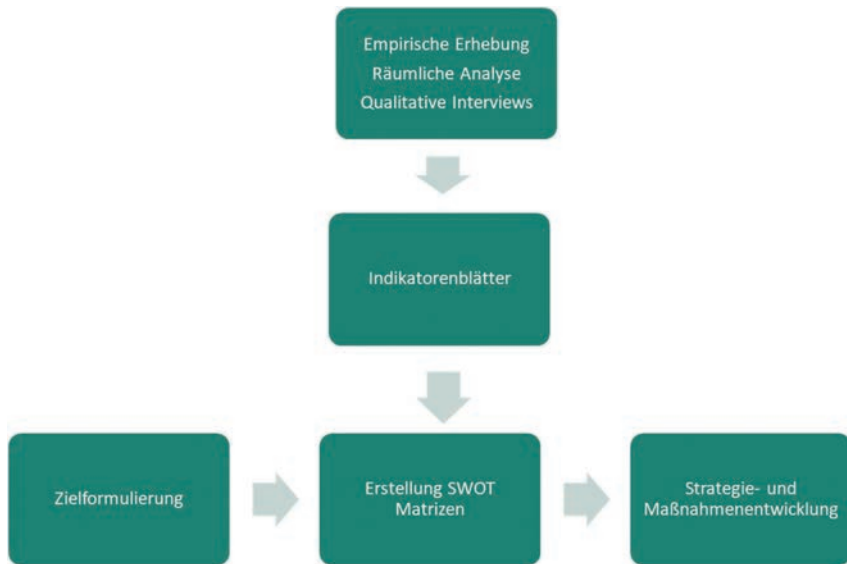


Abbildung 55: Ablauf Durchführung der SWOT-Analyse und Strategieentwicklung

7.1.1 Zieldiskussion

Sowohl die verbal-argumentativ durchgeführten Bewertungen durch die SWOT-Analyse als auch die darauf aufbauende Strategie- und Maßnahmenentwicklung stehen unter der Maxime, **Teilhabe zu ermöglichen und auf diese Weise mobilitätsbezogene Exklusion zu vermeiden bzw. abzubauen**. Somit wurde ein Zielzustand vorgegeben, der es ermöglicht, Bewertungskriterien zu formulieren bzw. festzulegen.

Die Formulierung eines Ziels stellt den ersten Schritt dar, um eine SWOT-Analyse durchführen zu können (Rammert et al. 2019). Schon im Vorfeld

der Durchführung des Forschungsprojekts MobileInclusion wurde ein normativer Rahmen festgelegt, der das Leitkonzept der Teilhabe als grundlegend ansieht. Handlungsleitend war hier die Erkenntnis, dass Mobilität gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht und somit ihre gerechte Ausgestaltung essenziell ist, um ein „gutes Leben“ zu führen (Sen 2012; Nussbaum et al. 2014). Der Begriff der sozialen Exklusion bezeichnet die Existenz von vielseitigen Hindernissen, die eine uneingeschränkte soziale Teilhabe erschweren (Bude und Willisch 2006; Mohr 2007; Kronauer 2010). Unter diesen Hindernissen spielt fehlende Mobilität eine zentrale Rolle und erlebte Einschränkungen in anderen Lebensbereichen (z. B. Bildung, Zugang zum Arbeitsmarkt, Kultur) können wiederum das Verkehrsverhalten stark beeinflussen.

Somit stellt die Entwicklung von Maßnahmen zur Verbesserung des Mobilitätsalltags eine normative Vorgehensweise dar, die sich in der Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung zunehmend etabliert hat. Dementsprechend betont z. B. die australische Mobilitätsforscherin Alexa Delbosc (2012, S. 25), dass das Hauptziel jeder Planung darin bestehen müsse, Lebensqualität und Wohlbefinden für die Bevölkerung herzustellen. Ohne die Berücksichtigung dieser Zielstellung könne Verkehrspolitik die Mobilität der Menschen nicht angemessen fördern.

Lebensqualität zu erfassen ist der Anspruch des von Amartya Sen (2012) entwickelten Capability Approach, der individuelle und kollektive Wohlfahrt miteinander verbindet. Da bei diesem Konzept die Verwirklichungschancen im Mittelpunkt stehen, ist es bei der Betrachtung von Mobilität ein gewinnbringender Orientierungspunkt. Wenn es also darum geht, Teilhabe durch Mobilität zu ermöglichen, reicht eine Betrachtung bzw. eine Reduktion auf Begriffe wie z. B. Zufriedenheit oder Erreichbarkeit nicht aus.

Die empirischen Erhebungen von MobileInclusion ergaben zwei bestimmende Dimensionen des Mobilitätsalltags der befragten einkommensarmen Personen. Zum einen erwies sich die Menge der verfügbaren Handlungsoptionen als entscheidend. Hier handelt es sich um den **Aktionsraum**, der durch die zur Verfügung stehenden Finanzen und die möglichen Zugänge (z. B. Haltestellenerreichbarkeit, Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen, Zugang zu Fahrrädern etc.) bestimmt wird. In einer Kombination aus raumstrukturellen Rahmenbedingungen und individuellen Faktoren (Alter, Gesundheit, Vermögen) lassen sich vergangenheitsbezogen die Einschränkungen der Mobilität rekonstruieren. Bei der Bewertung des Aktionsraums kam es also darauf an, klassisch defizitäre raumstrukturelle Barrieren sowie finanzielle Barrieren zu identifizieren. Die Rekonstruktion des Aktionsraums wurde durch die Erreichbarkeits-

analysen sowie die Darstellung des Mobilitätsalltags in den Wegetagebüchern vorgenommen.

Zum anderem wurde als zweite Dimension der **subjektive Möglichkeitsraum** als bestimmende Dimension des Mobilitätsalltags der befragten einkommensarmen Personen ausgemacht. Der subjektive Möglichkeitsraum wird durch die Optionen begrenzt, die dem Individuum „nicht in den Sinn“ (weil beispielsweise Informationen über ein Verkehrsangebot fehlen), sowie durch subjektive Wahrnehmungen von Erreichbarkeit, mobilitätsbiografische Prägung und persönliche Barrieren (z. B. Ängste). Hinzu kommt der sogenannte **Wunschraum**. Er beschreibt, inwieweit Menschen in der Lage sind, potenzielle Ortsveränderungen zu denken und diese zu planen.

Da im Rahmen der SWOT-Analyse eine konkrete Einordnung der bestimmten Indikatoren in die jeweiligen Dimensionen Aktionsraum und subjektiver Möglichkeitsraum vorgenommen wird, empfiehlt sich eine Konkretisierung der interpretationsfähigen Vision in exakte Unterziele.

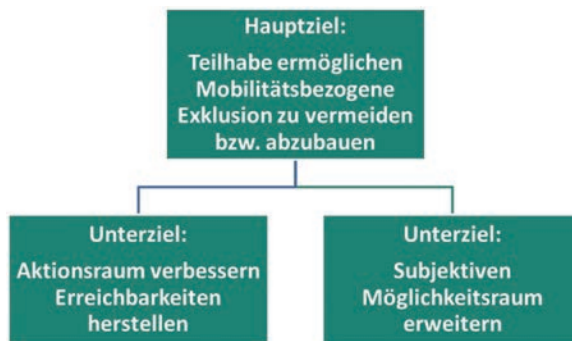


Abbildung 56: Zielstellungen der SWOT-Analyse

Diese sollen bei der Beschreibung der einzelnen denkbaren Maßnahmen vorgestellt werden. Unterziele dieses Projekts sind es, Einschränkungen des Aktionsraums bzw. des subjektiven Möglichkeitsraums zu beseitigen. Sie dienen dem Hauptziel, mobilitätsbezogene Exklusion zu vermeiden bzw. abzubauen und somit Teilhabe zu ermöglichen. Beim Hauptziel handelt es sich um eine Vision für exkludierte Menschen, also um ein mögliches Szenario den Mobilitätsalltag konkret zu verbessern, welches im Weiteren operationalisiert wird (vgl. Kolbusa 2013, S. 4ff.).

7.1.2 Erstellung von Indikatorblättern

Um anhand von Bewertungskriterien eine SWOT-Analyse durchführen zu können, wurden aufgrund von Literaturrecherchen, Expert:inneninterviews und den Ergebnissen der eigenen empirischen Analysen Schlüsselfaktoren bestimmt, die für die Beschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion als entscheidend anzusehen sind. So wurden für den Themenkomplex der mobilitätsbezogenen Exklusion folgende Schlüsselfaktoren identifiziert:

Finanzielle Barriere: Ein entscheidender Schlüsselfaktor für die mobilitätsbezogene Exklusion ist das Fehlen von finanziellen Mitteln. Notwendige Ortveränderungen können nicht finanziert werden, z. B. können Fahrkarten für den ÖPNV nicht erworben oder eine Fahrradreparatur kann nicht durchgeführt werden. Durch die finanzielle Mangellage können sich einkommensarme Menschen Mobilität nicht leisten.

HVV-Tarifsystem: Für den Untersuchungsraum Hamburg stellt das dort geltende Tarifsystem des Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) einen entscheidenden Schlüsselfaktor für mobilitätsbezogene Exklusion dar. Gründe hierfür sind, neben den hohen Ticketpreisen, die Komplexität des Tarifsystems durch eine Unterteilung in Ringe und Zonen (welche für Laien nur schwer nachvollziehbar ist) sowie die zeitliche Limitierung von Monatskarten, die dem Mobilitätsalltag einkommensarmer Personen nicht angemessen sind. Diese Besonderheiten rechtfertigten es, eine spezielle SWOT-Analyse durchzuführen, um speziell für den Standort Hamburg Strategien und Maßnahmen zu formulieren.

Erreichbarkeit: Ein weiterer Schlüsselfaktor für die mobilitätsbezogene Exklusion ist das Themenfeld der Erreichbarkeiten. Im Vordergrund steht hierbei die subjektiv wahrgenommene Erreichbarkeit von Orten, die eine angemessene Versorgung garantieren und weiterführend Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglichen. Dies sind u. a. Einrichtungen der sozialen und gesundheitlichen Infrastruktur, der Nahrungsmittelversorgung sowie private Sozialkontakte. Des Weiteren wurden die Erreichbarkeiten von Verkehrsmitteln (z. B. Haltstellenerreichbarkeit, Zugang zum Fahrrad, etc.) in die Bewertungen bzw. Erstellung der SWOT-Analysen miteinbezogen.

Persönliche Barrieren: Eine hohe Anzahl der befragten Proband:innen benannte persönliche Barrieren als Ursache für nichtgemachte Wege oder die Nicht-Nutzung bestimmter Verkehrsmittel. Zu diesen persönlichen Barrieren zählen neben körperlichen Einschränkungen auch psychische, kognitive, biografische sowie kulturelle Einschränkungen. Kognitive Einschränkungen sind häufig biografisch bedingt, weshalb sich diese zwei Kategorien stark überlagern. Darüber hinaus kann jedoch generell konstatiert werden, dass sich die

meisten Proband:innen mit verschiedenen Problemlagen konfrontiert sahen und daher mehrere, unterschiedliche persönliche Barrieren schilderten. Die persönlichen Barrieren sind allerdings nicht per se Barrieren, die die Mobilität der Proband:innen einschränken. Relevant wurden sie in den meisten Fällen erst dann, wenn sie subjektiv als persönliche Barrieren empfunden wurden. So benannten zahlreiche Proband:innen die Überfüllung von U- und S-Bahnen als Grund, weshalb sie jene Verkehrsmittel bewusst mieden und dadurch auch bestimmte Ziele seltener aufsuchten. Für sie erschien diese Barriere, die durch äußere Gegebenheiten bedingt ist, so bedeutsam, dass sie ihren Mobilitäts- bzw. Möglichkeitsradius einschränkten. Inwiefern die Proband:innen bewusst über Ziele, die sie durch diese subjektiv empfundene persönliche Barriere nicht erreichen konnten bzw. können, reflektieren, konnte nicht immer abschließend geklärt werden.

Umgekehrt gab es auch offensichtliche persönliche Barrieren, wie beispielsweise eine körperliche Gehbehinderung, die jedoch nicht als mobilitäts-einschränkend empfunden wurden. Ein Proband hatte beispielsweise eine körperliche Schwerbehinderung, ließ sich dadurch aber in seinem Mobilitätsalltag und Möglichkeitsraum nicht einschränken. Trotz dieser Barriere begleitete er seine Kinder zur Schule, tätigte Einkäufe und plante Familienausflüge.

Möglichkeitsraum: Der Schlüsselfaktor Möglichkeitsraum beschreibt die von den Betroffenen subjektiv wahrgenommenen potenziell möglichen Ortsveränderungen und Wunschziele. Dazu zählen bspw. theoretisch denkbare (Wunsch-)Ziele, die jedoch aufgrund bestehender Barrieren nicht praktisch erreichbar sind. Der Möglichkeitsraum wird bestimmt von unterschiedlichen Indikatoren: Bedürfnissen, Erfahrungen, Verantwortlichkeit, Kenntnissen und Fähigkeiten, sozialen Ressourcen, der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln sowie dem Stellenwert, den das Individuum der Mobilität zukommen lässt. In die SWOT-Analyse wurden beobachtbare Praktiken und Strategien des Mobilitätsalltags miteinbezogen, da diese stark vom Möglichkeitsraum des Individuums bestimmt werden.

Dem einzelnen Schlüsselfaktor wurden die relevanten Indikatoren zugeordnet, die die Schlüsselfaktoren beschreiben. Die Auswahl der Indikatoren ergab sich z. B. aus den Zielkategorien der Erreichbarkeitsanalysen (vgl. Kapitel 3) oder den Analyseergebnissen der subjektiven Wahrnehmung von Barrieren (vgl. Kapitel 4, 5 und 6). Da die Indikatoren ihrerseits mit Datensätzen und Interviewpassagen verknüpft sind, ist nicht nur intersubjektive Überprüfbarkeit, sondern eine empirische Verankerung gegeben (vgl. Rammert et al. 2019, S. 89).

Es wurden für jeden Schlüsselfaktor Indikatorenblätter erstellt, die jeden einzelnen Indikator erläutern und mit entsprechendem Material belegen. Nur so, in einer aufbereiteten Zusammensicht, war es möglich, strukturiert für jeden einzelnen Indikator eine Bewertung vorzunehmen. In einem Beispiel zur subjektiven Wahrnehmung der *Erreichbarkeit* von Apotheken, sei die zugrundeliegende Dokumentation der SWOT-Analyse dargestellt:

Indikator: Subjektive Wahrnehmung Erreichbarkeit Apotheke ▢
Erläuterung: ¶ Der Indikator beschreibt die subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Apotheken im Wohnumfeld der Befragten. ▢
Daten: ¶ P16: Interview 16 Neukölln -- 16:18 [Sind hier auch, Gesundheitszen...] -- (98:98) -- (Super) ¶ Kodes: → [Erreichbarkeit Apotheke -- Familie: Erreichbarkeit] [Erreichbarkeit Ärzte -- Familie: Erreichbarkeit] [Zu Fuß gehen -- Familie: Verkehrsmittel zu Fuß gehen] ¶ keine Memos ¶ ¶ Sind hier auch, Gesundheitszentrum da, also bei mir in der Nähe zwei Minuten, also Gesundheitszentrum, in dem ist auch eine Apotheke. Aber ich bin unzufrieden. Ja. Und Kinderarzt war auch in der Nähe. Ist umgezogen, dann bin ich auch nach Britzer Damm. Ja. Und Ärzte gehe ich ... Ich hab meinen Inneren Arzt, ist in Gropiuspassage, da bleibe ich auch. Ja, aber wenn ich jetzt hin und her geschickt werde, manchmal nach Kudamm ... ¶ ¶ P27: Interview 27 Falkenhagener Feld -- 27:35 [Apotheke, boah, da haben wir a...] -- (107:107) -- (Super) ¶ Kodes: → [Einkauf Apotheke -- Familie: Nutzung Einkaufsmöglichkeiten] [Erreichbarkeit Apotheke -- Familie: Erreichbarkeit] ¶ keine Memos ¶ ¶ Apotheke, boah, da haben wir auch <u>sau viele</u> in dieser Ecke. Vor Aldi ist sogar noch eine, die erreiche ich zu Fuß, das ist so meine Stammapotheke. Würde ich ein, zwei Stationen mit dem Bus fahren, <u>hab</u> ich schon wieder eine Apotheke, in die andere Richtung auch. Also da sind wir <u>ziemlich gut</u> mit unterwegs, finde ich. ¶ .

Abbildung 57: Auszug eines Indikatorenblattes

Zu dem erläuterten Indikator „subjektive Wahrnehmung von Apotheken“ wurden die zugehörigen kodierten Textsegmente eingepflegt. Bei der Durchsicht der qualitativen Aussagen wurde durch eine kommunikative Validierung eine Bewertung vorgenommen. In diesem Fall wurde von keiner befragten Person die Erreichbarkeit von Apotheken im unmittelbaren Wohnumfeld bemängelt. Also wurde dieser Indikator als nicht problematisch eingestuft. Dieses qualitative Ergebnis war auch zu den räumlichen Analysen kohärent, die keine Unterversorgung feststellten. Somit konnte in der Bewertung dieses Indikators keine Schwäche identifiziert werden, aus der sich z. B. zwingend proaktive Strategien ableiten ließen.

Die Erstellung von Indikatorblättern auf diese Weise lässt eine Systematisierung des untersuchten Arbeitsfeldes zu und legt offen, auf welcher Grundlage die SWOT-Matrizen entwickelt wurden.

7.1.3 Entwicklung der SWOT-Matrizen

Die Erstellung von SWOT-Matrizen ist eine Form der Situationsanalyse bzw. der Diagnostik (vgl. Scholles 2008), auf deren Grundlage eine Strategieentwicklung für die Zukunft vorgenommen wird. Somit ist die Konstruktion der SWOT-Matrizen nicht ohne die entscheidenden Fragen denkbar, die für die Strategieentwicklung mit dem Ziel der Beseitigung von mobilitätsbezogener Exklusion wichtig sind:

Auf welche Stärken kann eine Strategie der Beseitigung und Reduzierung mobilitätsbezogener Exklusion aufbauen, um Mobilität auszubauen bzw. zu erhalten?

Welche Schwächen sollen durch eine Strategie der Beseitigung und Reduzierung mobilitätsbezogener Exklusion überwunden werden?

Bei der Zuordnung von Stärken und Schwächen handelt es sich um eine Bewertung der Situation der Menschen, die von mobilitätsbezogener Exklusion betroffen sind. Bleibt man in der methodischen Begrifflichkeit der betriebswirtschaftlichen SWOT-Analyse, handelt es sich hierbei um eine interne Analyse. In diesem Falle wurde betrachtet, mit welchen Barrieren (Schwächen) einkommensarme Menschen konfrontiert sind und auf welche Ressourcen (Stärken) sie tatsächlich zurückgreifen können, um einen Mobilitätsalltag zu gestalten, der Teilhabe möglich macht. An dieser Stelle sei erneut an den schon vorgestellten Indikator der Erreichbarkeit von Apotheken im Wohnumfeld erinnert (Kapitel 3.2.3). Eine Bewertung dieses Indikators geht hier von einer Stärke aus, da kein Apothekenmangel vorliegt, der den Mobilitätsalltag behindert oder erschwert. Da es ausnahmslos positive Wahrnehmungen zur Erreichbarkeit von Apotheken gab und sich dies mit der räumlichen Analyse deckte, konnte an dieser Stelle eine eindeutige Zuordnung vorgenommen werden.

Als weitere wesentliche Bestandteile der Strategieentwicklung und der Konstruktion der SWOT-Matrizen sollten zwei weitere Fragen beantwortet werden:

Welche Potenziale können genutzt werden, um mobilitätsbezogene Exklusion zu beseitigen bzw. zu nutzen?

Welche Risiken bzw. Barrieren müssen reduziert werden, um mobilitätsbezogene Exklusion zu beseitigen bzw. zu nutzen?

Bei den Potenzialen und Risiken handelt es sich um Einflussfaktoren, die den technologischen, sozialen und politischen Rahmen bilden und eine Strategieentwicklung positiv oder negativ beeinflussen können. In der Methodik der SWOT-Analyse wird hier von einer externen Analyse gesprochen. Als Potenzial kann z. B. der 2020 in Hamburg geschlossene Koalitionsvertrag angesehen werden, der das Ziel benennt, das HVV-Tarifsystem transparenter zu gestalten. Auf dieser Grundlage können Veränderungen eingefordert werden, z. B. nach dem Vorbild der Nutzungsmöglichkeiten des Sozialtickets in Berlin (die gegenwärtige Ausgestaltung des Sozialtickets stellt ebenso ein Potenzial der Strategieentwicklung dar). Risiken sind unsichere Rahmenbedingungen oder Barrieren, die mögliche Maßnahmen verhindern. Ein klassisches Beispiel wäre die fehlende dauerhafte Finanzierung von kostenlosen Fahrradwerkstätten, die zumeist nur für einen begrenzten Zeitraum projektbasiert finanziert werden. Um dieses Risiko zu reduzieren, leitet sich die Forderung ab, solche Projekte in die Regelfinanzierung zu führen. Vor allem für die Zuordnung von Potenzialen und Risiken wurden die Ergebnisse von Expert:inneninterviews und entsprechende Dokumentenanalysen genutzt.

Die Zuordnungen von Stärken/Schwächen/Potenzialen/Risiken wurden nach Durchsicht der Indikatorenblätter in einem Diskussionsprozess im wissenschaftlichen Team des Forschungsprojekts MobileInclusion erstellt und in vorbereitete Excel-Tabellen übernommen. Diese Tabellen wurden für die Strategie- und Maßnahmenentwicklung genutzt.

7.1.4 Strategie- und Maßnahmenentwicklung

Die Strategieentwicklung erfolgte im Hinblick auf den zu erreichenden Zielzustand der Reduktion von mobilitätsbezogener Exklusion. Auf Grundlage der SWOT-Matrizen wurden im Team in einem kreativen Diskussionsprozess Strategien bzw. Maßnahmen entwickelt, die Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken zu vier verschiedenen Strategieformen verbinden. Entsprechende konkrete Maßnahmen konnten den entsprechenden Strategien zugeordnet werden. Ursprünglich war vorgesehen in Fokusgruppendifkussionen nicht nur die empirischen Auswertungen kommunikativ zu validieren, sondern auch entsprechende Strategiepfade zur Diskussion zu stellen. Bedingt durch die Covid-19-Pandemie wurden stattdessen in Expert:inneninterviews (vgl. Kapitel 5.1.4) entsprechende Handlungsoptionen diskutiert, die bei der Entwicklung der Strategien berücksichtigt wurden. Durch die Kodierung der entsprechenden Textpassagen der Expert:inneninterviews konnte die Entwicklung der Strategien und Maßnahmen entsprechend belegt werden. So wurde der Strategieentwicklungsprozess nicht nur von den Aussagen der von mobilitätsbezogener Exklu-

sion Betroffenen geleitet, darüber hinaus wurden auch die Expertise der politischen Entscheidungsträger:innen, Wissenschaftler:innen und Vertreter:innen der sozialen Infrastruktur mitberücksichtigt. In der Formulierung von Strategien mussten daher die verschiedenen Handlungsoptionen abgewogen werden. Dabei wurden bei der Bewertung für die Aufnahme von möglichen Empfehlungen zur Reduktion von mobilitätsbezogener Exklusion die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV 2015) entwickelten Gütekriterien als Orientierung genutzt. So müssen die Maßnahmen **effektiv** sein, also den größtmöglichen Zielerreichungsgrad der Teilhabe ermöglichen. Hierbei ist die Heterogenität der Zielgruppe zu berücksichtigen. Die Typologien waren hierbei handlungsorientierend, um **angemessene zielgruppenspezifische** Maßnahmen auszuarbeiten. Die realistische Abschätzung der **Dauer** und **Kosten** der empfohlenen Strategien und Maßnahmen flossen in die Bewertung ein. Eine **zu erwartende positive Wirkung auf die Schaffung nahmobiler Zugänge** für einkommensarme Menschen musste entsprechend unter Berücksichtigung von Potenzialen abgewogen werden. Beispielsweise wurde die Integration des individuellen Mobilitätsmanagements in die individuelle Beratung der Jobcenter als Handlungsoption in den kognitiven Interviews thematisiert (vgl. Kapitel 6). Von den interviewten Personen wurde diese Intervention überwiegend skeptisch beurteilt, da sie eher negative Erfahrungen mit den Jobcentern gemacht hatten. So gesehen sind wesentliche Barrieren (Skepsis, Vorurteile etc.) bei den Nutzer:innen eines solchen Angebots zu überwinden. Gleichwohl sind positive Effekte bei der Initiierung von Verhaltensänderungen durch die Vermittlung fehlender Informationen in einem individuellen Beratungsgespräch zu erwarten. Dementsprechend wies eine von uns befragte Mitarbeiterin des Quartiersmanagements in Berlin-Hellersdorf darauf hin, dass sie in ihrem Quartier Potenzial für die Integration einer Mobilitätsberatung in der Fallbetreuung sehe:

„Wie wir das Jobcenter erleben, z. B. in Netzwerktreffen, da gibt es ja z. B. die Clearingstellen, wenn Leute zum Jobcenter gehen und es stellt sich heraus, dass es da Vermittlungshemmnisse gibt, Wohnungslosigkeit oder Suchtproblematik oder Schulden, also ganz unterschiedliche Dinge, dann gibt es diese Clearingstelle, die erstmal rundherum abklärt, was eigentlich geregelt werden muss, damit diese Person wieder Arbeit finden kann. Also ich glaube, das Jobcenter nimmt seine Aufgaben schon nicht mehr nur auf die Arbeitsvermittlung begrenzt wahr, sondern sieht schon eher den Menschen, den sie da beraten, als eine ganzheitliche Person, die eben auch über die Arbeit hinaus Sorgen und Probleme hat. Vielleicht ist es ein Anhaltspunkt. So wie ich das Jobcenter erlebe, gibt es einen Wandel hin zu einer ganzheitlichen Beratung, dass sie sich ein bisschen breiter aufstellen.“ (P6: 22 EG)

Im Falkenhagener Feld wurde die Option der Integration einer Mobilitätsberatung eher skeptisch beurteilt. So berichtete die dortige Leiterin des Quartiersmanagements:

„Mit denen haben wir schon seit vielen Jahren immer Diskussionen. Die sind ja fälleorientiert. Wir haben gesagt, komm, lass uns mal Projekte machen, mit Hartz IV oder mit Jobsuchenden aus dem Gebiet. Das läuft nicht. Weil die sagen, unsere Arbeitsebene ist der Mensch, der Fall, die einen Job suchen und denen die dann helfen können. Aber wir helfen nicht, indem wir irgendeine Struktur oder ein Projekt mit anderen zusammen finanzieren. Das war immer die Idee und wir haben tausende Sitzungen das betreffend gehabt. Aber da sind wir auf Granit gestoßen.“ (P2: 32 EF)

Im Diskussionsprozess des Forschungsteams von MobileInclusion wurden die entsprechenden Barrieren bzw. Risiken abgewogen und die individuelle Mobilitätsberatung als eine mögliche Maßnahme aufgenommen, die aber sehr voraussetzungsintensiv ist und entsprechend viel Zeit erfordern würde, um wirklich nachhaltig etabliert zu werden. Eine Reduktion der Beratung auf die reine Arbeitsvermittlung oder Vermittlung von Weiter- und Weiterbildungsmöglichkeiten wäre aufzubrechen. Erst positive Beratungserlebnisse können die Skepsis der Kund:innen überwinden. Entsprechendes Informationsmaterial oder konkrete Interventionsanweisungen für eine individuelle Mobilitätsberatung wären noch zu entwickeln und den Berater:innen zu vermitteln. Die Kriterien der Effektivität, Dauer und erwarteten Wirkung auf neu gewonnene Mobilitätszugänge zwang also dazu, die möglichen Empfehlungen und deren Etablierung zu durchdenken. Somit wurde diese Form der Intervention nicht ausgeschlossen, jedoch erschienen dem Forscher:innenteam Interventionen von Multiplikator:innen in der sozialen Infrastruktur und im sozialen Netzwerk der Betroffenen erfolgversprechender.

Für die Formulierung bzw. Zuordnung der Strategien wurde die Unterscheidung in Aktionsraum und Möglichkeitsraum gewählt. Wie in der Zieldiskussion schon begründet (vgl. 7.1.2), sind dies die beiden Konzepte, denen sich die verschiedenen Maßnahmen zuordnen lassen. Somit wird z. B. mit der Reduktion der finanziellen Barriere die Hoffnung verbunden, dass sich die Fähigkeit den Mobilitätsalltag zu gestalten unmittelbar zum Positiven verändert. Das Beispiel einer Integration einer Mobilitätsberatung in den Beratungsprozess des Jobcenters setzt an dem subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraum an. Hier geht es darum, den zu Beratenden nahmobile Lösungen zu vermitteln.

Neben der Ausrichtung der Strategiefade an den Konzepten Aktionsraum und Möglichkeitsraum orientierte sich die Entwicklung der Strategien an den in der SWOT-Analyse etablierten vier Strategieformen. So wird zwischen Matchingstrategien, Umwandlungsstrategien, Neutralisierungsstrategien und Verteidigungsstrategien unterschieden.

Matchingstrategien: Hier werden vorhandene Stärken, die sich in der Zielgruppe oder in den existierenden Rahmenbedingungen identifizieren lassen, genutzt, um Potenziale zu eröffnen. So ist es z. B. eine Stärke des von uns identifizierten Mobilitätstypus der *Erlebnishungrigen*, dass diese über reichhaltige Mobilitätskompetenzen verfügen. Somit wären die Personen dieser Gruppe geeignete Multiplikator:innen, um ihre Fähigkeiten bzw. ihr Wissen anderen weiter zu vermitteln.

Umwandlungsstrategien: Bei der Umwandlungsstrategie sollen identifizierte Schwächen in mögliche Potenziale überführt werden. Das Beispiel der Integration der individuellen Mobilitätsberatung in ein ganzheitliches Beratungskonzept des Jobcenters wäre eine Maßnahme, die zum Ziel hat, Schwächen abzubauen und in diesem Fall die subjektive Wahrnehmung des Möglichkeitsraums zu erweitern.

Neutralisierungsstrategien: Bei der Neutralisierungsstrategie wird an den identifizierten Stärken angesetzt um Risiken/Barrieren zu vermeiden. So konnten in der Erhebung mobilitätsbezogene problemzentrierte Bewältigungsstrategien beobachtet werden, die sich durch Praktiken proaktiver Informationsbeschaffung bzw. Aneignung von Fähigkeiten als Stärke darstellen. Es gilt diese Form der Bewältigungsstrategien genau zu beschreiben bzw. zu kennen, um sie in entsprechenden Interventionen (Beratungsgesprächen etc.) vermitteln bzw. einüben zu können.

Verteidigungsstrategien: Bei den Verteidigungsstrategien sollen identifizierte Schwächen reduziert werden, indem Risiken bzw. Barrieren beseitigt bzw. angepasst werden. Dass es sich hierbei um eine defensive Strategie handelt, wird in der folgenden Empfehlung deutlich: So setzt die Forderung, den „Hartz IV“-Regelbedarfssatz für Mobilität an die realen monatlichen Mobilitätskosten anzupassen, eine Maßnahmenempfehlung dar, die sich an dem vorhandenen Rahmen orientiert.

Somit wird auch deutlich, dass es verschiedene Varianten bzw. Pfade gibt, um mobilitätsbezogene Exklusion zu reduzieren. In der Ergebnisaufbereitung werden alle möglichen Varianten vorgestellt, die jedoch nicht als eine beliebige Toolbox zu begreifen sind. So können unterschiedliche Schwerpunkte oder Wirkungsgrade von Maßnahmen ausgewählt werden. Es muss an dieser Stelle letztendlich entschieden werden, ob man beispielsweise den ÖPNV kostenlos anbietet, ein Sozialticket zu einem angemessenen Preis einführt oder die Bedarfssätze anpassen möchte. Es handelt sich hier also um verschiedene Varianten mit einem unterschiedlichen „Radikalisierungsgrad“ bzw. dem Anspruch das Problem der Exklusion generell zu lösen. Maßnahmen, die am Schlüsselfaktor der subjektiven Wahrnehmung des Möglichkeitsraums ansetzen, differenzieren sich hingegen aus, da diese zielgruppenspezifisch ausgelegt sind.

Hier kann die Ergebnisdarstellung als mögliche Ideensammlung angesehen werden, die unter der Beachtung von Gütekriterien nutzbar ist, jedoch ohne generelle Veränderungen durch die Beseitigung von Barrieren nur punktuell wirken kann.

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

7.2.1 Schlüsselfaktor Erreichbarkeit

Die räumliche Analyse und die qualitativen Interviews konnten zeigen, dass die Versorgung mit Bussen und Straßenbahnen in den untersuchten Quartieren durchaus hinreichend ist. Insgesamt stellte sich in den Interviews in Berlin und Hamburg das Thema Erreichbarkeit als wenig problematisch dar. Die Nähe bzw. Entfernung von Haltestellen wurde positiv bewertet, ebenso wie die Erreichbarkeit allgemeiner medizinischer Versorgung durch Apotheken und Arztpraxen. Die Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfes waren ebenso für alle befragten Personen unproblematisch. Betont wurde in vielen Interviews, dass Grünflächen im unmittelbaren Wohngebiet erreichbar seien, und die Erhebungen ergaben auch, dass diese genutzt wurden. Die subjektiven Wahrnehmungen der Erreichbarkeit im Wohngebiet entsprachen also den Ergebnissen der räumlichen Analyse. Die Versorgung im alltäglichen Bereich der Gesundheitsleistungen sowie der notwendigen Einkaufsmöglichkeiten ist als eine Stärke einzuordnen. Ebenso wurde die generelle Versorgung durch den ÖPNV, sowohl in der räumlichen Analyse als auch in den qualitativen Interviews, als zufriedenstellend eingeschätzt. Ein wichtiger Anlaufpunkt im Mobilitätsalltag der befragten Personen war das Jobcenter. Auch hier ergaben die qualitativen Interviews keine negativen Wahrnehmungen zur Erreichbarkeit. Als eine weitere Stärke der Erreichbarkeit der Haltestellen muss auch die Vorgabe durch das Personenbeförderungsgesetz (§ 8, Absatz 3) angesehen werden, dass die Gestaltung aller Haltestellen und Verkehrsmittel barrierefrei zu erfolgen hat. Tatsächlich hat die Analyse ergeben, dass dies zum großen Teil auch umgesetzt ist.

Für Hamburg kann es als Chance angesehen werden, dass es Pläne gibt, die Schienenanbindung zum Beispiel durch eine U-Bahn-Linie (U5 nach Steilshoop) und den Bau einer S-Bahn-Linie in das Viertel Osdorfer Born zu verbessern. Allerdings wird die Schienenanbindung in den Hamburger Stadtquartieren Steilshoop und Osdorfer Born sowie im Falkenhagener Feld in Berlin-Spandau schon seit langer Zeit verfolgt und die bisher nicht umgesetzten Pläne haben zu einem wahrnehmbaren Vertrauensverlust der Bevölkerung vor Ort geführt, sodass fortlaufende Planungen als leere Versprechung bzw. Utopie eingeschätzt wurden. Die Lücken in der Schnellbahnerschließung wurden

als Schwäche der Erreichbarkeit identifiziert und die fehlenden Schienenanbindungen als eine Form der Exklusion wahrgenommen. Das Immer-Wieder-Verschieben bzw. das Nicht-Schaffen einer Schienenanbindung hat bei den Anwohner:innen zu einer Gleichgültigkeit bzw. einem Fatalismus gegenüber Verkehrsplanungen allgemein geführt. Dabei besteht in der Qualitätssteigerung des ÖPNV durch eine Schienenanbindung eine weitere Chance, um gleichwertige Wohn- bzw. Lebensverhältnisse zu schaffen.

Die Qualitätssteigerung des gesamten ÖPNV-Netzes könnte zudem auch eine Möglichkeit darstellen, Mietsteigerungen entgegenzuwirken, indem der Bereich lebenswerter städtischer Räume ausgeweitet wird. Andererseits stellt eine Schienenanbindung ein Risiko der Steigerung von Immobilien- und Bodenpreisen dar, die zu einer Verdrängung einkommensarmer Menschen führen kann. Dies kann nur flankierend mit den Instrumenten der Mietpreisdeckelung und der Reform des Bodenrechts verhindert werden. Die Bemühungen des Landes Berlin, einen Mietendeckel einzuführen, sind ein politisches Signal, das als Potenzial angesehen werden kann. Trotz der Zurückweisung durch das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2021 stellt die Initiative des Landes Berlin einen Orientierungspunkt für die Etablierung des Instruments des Mietendeckels dar. Das aktuelle Baurecht ermöglicht den Kommunen nicht, bei Neubauprojekten einen verpflichtenden Anteil von Preis- und bedingungsgebundenen Wohnungen vorzugeben. Eine Anpassung des Baurechts stellt ein Potenzial dar, um dem aktuellen Trend der Segregation entgegenzuwirken.

Die qualitativen Interviews haben gezeigt, dass die fachärztliche Versorgung im Wohnumfeld eher negativ eingeschätzt wurde. Fast alle Befragten, die spezieller Therapien bzw. fachärztlicher Versorgung bedurften, mussten ihr unmittelbares Wohnumfeld verlassen, um entsprechend behandelt zu werden. Dies betrifft auch die Erreichbarkeit von sozialen Kontakten: Enge Verwandte, Bekannte, und Freunde leben nicht nur im unmittelbaren Wohnumfeld, sondern im gesamten Stadtraum verteilt. Wurde die Haltestellen-Erreichbarkeit als gut eingeschätzt, ergaben die qualitativen Interviews dennoch eine negative subjektive Wahrnehmung der Bedien-Häufigkeit des ÖPNV in den untersuchten Randbezirken. Als ein mögliches Potenzial kann angesehen werden, dass ein Bevölkerungsschlüssel zur Bestimmung der Taktichten innerhalb des Nahverkehrsplans eingebaut wird. In den Nahverkehrsplan Berlins fließen Daten zur Bevölkerungsprognose ein, die auf der Grundlage von Zahlen des Einwohnermelderegisters berechnet werden. Diese bieten eine kleinräumige Abbildung der Einwohner:innenzahl Berlins (NVP 2016, S. 35). Anhand der Einwohner:innenzahl kann ermittelt werden, in welchen Bereichen eine höhere Taktichte des ÖPNV erforderlich ist. Im Nahverkehrsplan Berlins wird ausgewertet, wie viele Fahrten pro 1.000 Einwohner:innen stattfinden. Hier werden

Defizite in einigen Gebieten sowohl innerhalb als auch außerhalb des S-Bahn-Rings deutlich (NVP 2016, S. 46).

Der Bevölkerungsschlüssel kann als Tool genutzt werden, die Taktdichte kleinräumig anzupassen.

Die Erhöhung von Taktdichten bedeutet zusätzliches Personal einzustellen und somit eine Erhöhung der Kosten für die ÖPNV-Unternehmen, die sich auf die Fahrpreise auswirken können. Dies kann eine Barriere bzw. ein Risiko darstellen, eine entsprechende Strategie bzw. Maßnahme aufzusetzen. Durch Personalmangel im öffentlichen Nahverkehr kann die Umsetzung einer Takterhöhung erschwert werden. Die Gewerkschaft Ver.di (2020) (tvn2020.de) berichtet, dass die Zahl der Beschäftigten im Vergleich zu 1998 im Bundesdurchschnitt um 18 Prozent gesunken ist, während die Anzahl der Fahrgäste deutlich angestiegen ist. Im September 2020 streikten Mitarbeiter:innen des ÖPNV bundesweit und forderten einen einheitlichen Tarifvertrag und attraktivere Arbeitsbedingungen, z. B. in Form von Entlastungen durch mehr Personal.

Die Erreichbarkeit von kulturellen Einrichtungen (z. B. Bibliotheken) im unmittelbaren Wohnumfeld wurde in den Interviews nicht thematisiert bzw. konnte von den Befragten nicht eingeschätzt werden. Diese Einrichtungen wurden auch selten genutzt. Diejenigen, die das Bedürfnis hatten, kulturelle Einrichtungen oder Sportstätten (z. B. Schwimmbäder) zu nutzen, empfanden die Qualität der Einrichtungen in ihrer Umgebung als unzureichend. Somit entstanden Bedürfnisse, die nur im gesamten Stadtraum realisiert werden konnten.

Während die Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs im unmittelbaren Wohngebiet als ausreichend eingeschätzt wurden, stellten sich die Einkaufsmöglichkeiten für Kleidung oder besondere Konsumgüter als problematisch dar. Hier erschienen Fahrten aus dem unmittelbaren Wohnumfeld heraus in den gesamten Stadtraum notwendig. In den Randbezirken Steilshoop, Hellersdorf, Osdorfer Born und im Falkenhagener Feld wurde die Qualität der vorhandenen Einkaufszentren bemängelt. Obwohl in den Vierteln jeweils ein Einkaufszentrum existiert, empfanden die Anwohner:innen das Angebot als wenig attraktiv und unzureichend.

Letztendlich haben die Auswertungen des Weiteren ergeben, dass die Fahrradverfügbarkeit unterdurchschnittlich ist und auch hier eine entsprechende Strategie, die Schwächen reduziert, ansetzen muss.

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
Mindestgrenze der Erschließung durch Haltestellen von Bus und Straßenbahn: in allen Untersuchungsgebieten erfüllt	Hamburg: Große Lücken in der Schnellbahn-Erschließung; Vertrauensverlust durch nicht ausgeführte Pläne einer Schienenanbindung sowie wahrgenommene und auch zum Ausdruck kommende Exklusion
Tarif-Erreichbarkeit Kurzstrecke in den dicht besiedelten Untersuchungsgebieten i. d. R. gut	Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von fachärztlicher Versorgung im Wohnumfeld eher negativ
PBefG schreibt einen barrierefreien Zugang zu allen Haltestellen und Verkehrsmitteln vor (PBefG §8 Abs. 3), dies ist zum großen Teil umgesetzt	Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von kulturellen Einrichtungen, z.B. Bibliotheken, im unmittelbaren Wohnumfeld kann von den befragten Personen überwiegend nicht eingeschätzt werden, werden zumeist nicht genutzt
Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Apotheken, allgemeinmedizinischer Versorgung und Notversorgung: gut	Fahrten außerhalb des unmittelbaren Wohnumfelds notwendig für die Erreichbarkeit von Sozialkontakten
Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs für alle befragten Personen nahmobil erreichbar, werden als gut eingeschätzt	In Randbezirken Steilshoop, Hellersdorf und Falkenhagener Feld wird die Qualität des Einkaufszentrums und das Angebot thematisiert: Bei Kleidung und besonderen Konsumgütern erscheint eine Fahrt aus dem unmittelbaren Wohnumfeld notwendig

7 Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion

Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit von Haltestellen des ÖPNV: gut	Subjektive Einschätzung der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV vor allem in Randbezirken: negativ
Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit des nächstgelegenen Jobcenters wird als nicht problematisch eingeschätzt	Es existieren mehrere Gebiete, die auf Exklusion hindeuten
Subjektive Wahrnehmung von Grünflächen im unmittelbaren Wohngebiet: teilweise positiv; werden auch genutzt	Subjektive Wahrnehmung von Grünflächen im unmittelbaren Wohngebiet: teilweise negativ
	Die Fahrradverfügbarkeit ist überwiegend nicht gewährleistet
Chancen	Risiken
Pläne, U-Bahnlinie U5 nach Steilshoop neu zu bauen; Diskussionen zur Schienenanbindung auch in Osdorfer Born	Womöglich fehlende Gelder für den Ausbau des ÖPNV-Netzes, z.B. auch aufgrund der Covid-19-Pandemie

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

<p>Eine Möglichkeit Mietsteigerungen entgegenzuwirken wäre die Qualitätssteigerung des gesamten ÖV-Netzes</p>	<p>Eine Schienenanbindung könnte zu einer Steigerung von Immobilien- und Bodenpreisen führen, was zu Verdrängung führen kann</p>
<p>Baurecht anpassen, so dass es den Kommunen ermöglicht wird, bei Neubauprojekten einen verpflichtenden Anteil von preis- und belegungsgebundenen Wohnungen dauerhaft vorzugeben, um Segregation vorzubeugen</p>	<p>Baurecht ermöglicht den Kommunen aktuell nicht, bei Neubauprojekten einen verpflichtenden Anteil von preis- und belegungsgebundenen Wohnungen dauerhaft vorzugeben</p>
<p>Mietendeckel in Berlin als politisches Signal</p>	
<p>Vermehrte Nutzung von Homeoffice kann möglicherweise dazu führen, dass sich der Wohnungsmarkt entspannt, weil mehr Personen außerhalb wohnen</p>	
<p>Nahverkehrsplan: Bevölkerungsschlüssel zur Bestimmung der Taktichte einbauen</p>	<p>Personalmangel kann Umsetzung einer Takterhöhung erschweren</p>
<p>Die Erreichbarkeit von Gebieten mit hohem Anteil an Menschen, die von Armut betroffen sind, als Faktor im Nahverkehrsplan berücksichtigen</p>	
<p>Bereitschaft neue Straßenbahnlinien zu bauen bzw. alte Linien wiederzubeleben; Möglichkeit verkehrspolitische und umweltpolitische Vorteile der Straßenbahn gegenüber dem Bus zu nutzen</p>	

Tabelle 13: Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken des Themenfelds Erreichbarkeit

7.2.2 Schlüsselfaktor finanzielle Barrieren

Bei der Bewertung des Schlüsselfaktors finanzielle Barriere ließen sich nur zwei Stärken identifizieren. Das Sozialticket in Berlin kann aufgrund des Preises und der möglichen Nutzung des gesamten Stadtraums ohne zeitliche Limitierung als ein Angebot gewertet werden, das von den Nutzer:innen positiv angenommen wird. Auch unter der Berücksichtigung der Anforderungen des Mobilitätsalltags (die Notwendigkeit den gesamten Stadtraum zu nutzen) wurde dieses Angebot von den Befragten positiv wahrgenommen. In einzelnen Interviews wurde das Sozialticket immer noch als zu teuer eingeschätzt. Abhängig von der Dimension „Stellenwert der Mobilität“ wurde auf das Sozialticket verzichtet. Die Preissenkung des Sozialtickets in Berlin auf 27 Euro im Jahr 2017 wurde positiv bewertet. In den Hamburger Interviews wurde das Berliner Sozialticket, das preislich unter dem für Mobilität vorgesehenen Bedarfssatz angeboten wird, als vorbildhaft angesehen. Als Stärke kann immerhin für Hamburg angesehen werden, dass ein Mindestmaß an Mobilität durch die spezifische Wahl der Fahrkarten noch garantiert wird. Nur im Einzelfall wurde die Nutzung des Sozialtickets als paternalistisch und diskriminierend empfunden.

Die empirischen Erhebungen haben aber gezeigt, dass die finanzielle Barriere zu Bewältigungsstrategien zwingt, die Teilhabe zwangsläufig einschränken. Das Abwägen von Mobilitätskosten oder gar der Verzicht auf Fahrten sind daher eindeutige Schwächen des Mobilitätsalltags, die nur durch Verteidigungsstrategien zu bearbeiten sind. In einem Expert:inneninterview wies Heike Sudmann (Fachsprecherin für Stadtentwicklungs-, Wohnungs- und Verkehrspolitik der Linken in Hamburg) auch auf die Konsequenzen für Kinder in einkommensarmen Haushalten hin, die durch die eingeschränkte Mobilität weniger Chancen haben, die Stadt zu erkunden bzw. Wunschziele zu entwickeln:

„Wenn Kinder in Hamburg die Elbe nicht kennen, weil ihre Eltern nicht mit der Familie an die Landungsbrücke fahren können, weil das einfach zu teuer ist, das sind auch Erlebnisse, aber es geht auch darum, einfach die eigene Stadt zu erfAHREN. Erfahren im doppelten Wortsinne.“ (S26: 08)

Ein großes Potenzial für die Legitimation, die Beseitigung der finanziellen Barrieren zu fordern, wird zum einem im geltenden Berliner Mobilitätsgesetz gesehen. Darin ist festgehalten, dass allen Personen gesellschaftliche Teilhabe durch gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten garantiert werden soll (§1). In Hamburg wurden ähnliche Ziele formuliert, 2017 beschlossen der Senat und die Bürgerschaft Hamburgs Handlungsziele¹ zur Verkehrsentwicklungs-

¹ <https://www.hamburg.de/contentblob/11221886/3511bd3ab7a5f10b1e8b112b463efef4/data/mobilitaet-in-hamburg-%E2%80%93-die-ziele.pdf>

planung. Darin wird betont, dass gleichwertige Mobilitätsmöglichkeiten für sozial und ökonomisch benachteiligte Gruppen geschaffen werden sollen. Dies soll vor allem über eine Subventionierung des ÖPNV-Tarifs geschehen. Es gibt also inzwischen Gesetze und politische Dokumente, die Handlungsgrundlage bzw. Verpflichtung sind, um entsprechende Maßnahmen umzusetzen.

Im Bereich der Tarifgestaltung für die Vergabe von Schüler:innentickets ergibt sich ebenso viel Potenzial, finanzielle Barrieren zu beseitigen. In Berlin sind Schüler:innen-Tickets seit dem Schuljahr 2019/2020 für alle in Berlin lebenden Schüler:innen kostenlos. Im vorangegangenen Schuljahr war der Preis bereits um etwa 25 Prozent gesenkt worden. Auch in Hamburg wird ein kostenloses Schüler:innen-Ticket angestrebt. Dies wurde im Koalitionsvertrag von 2020 festgelegt. Im Zeitraum der Durchführung der Interviews kostete ein Schüler:innen-Ticket im Tarifbereich AB 42,50 Euro/Monat im Abo und 51,80 Euro ohne Abo. Ab dem Schuljahr 2021/22 wurde der Preis auf 30 Euro im Monat gesenkt, um schrittweise auf ein kostenloses Ticket hinzuführen. Ab wann das Ticket kostenlos angeboten wird, steht noch nicht verbindlich fest.

Als eine Chance kann auch angesehen werden, dass die Regelbedarfsätze immer wieder nach oben korrigiert werden. Das heißt auch, dass sich der errechnete Bedarf für Mobilität weiter erhöht. Nach der Erhöhung zum Jahr 2021 lag der Bedarfssatz bei 39,01 Euro. Jedoch sind diese Ansätze höchst umstritten, da sie die realen Kosten für Mobilität nicht abdecken. Die durchschnittlichen Mobilitätskosten der unteren 15 Prozent in der Einkommensverteilung liegen bei 77 Euro monatlich.²

Somit sind diese Erhöhungen nicht hinreichend und suggerieren fälschlicherweise, dass mit einer angekündigten bzw. beschlossenen Erhöhung um ca. vier bis fünf Euro das Problem gelöst wäre.

² <https://www.zeit.de/2020/32/hartz-iv-satz-anpassung-grundsicherung-existenzminimum/komplettansicht>

Stärken	Schwächen
Berlin: Sozialticket für 27 Euro im Monat als preiswertes und einfach verständliches Angebot	Vielfach wägen die Befragten zwischen Mobilitätskosten und anderen Ausgaben ab. Sie stehen unter einem andauernden Stress, mit zu wenig Geld ihren Alltag finanzieren zu müssen
Hamburg: Tarifsystem schafft ein Mindestmaß an Mobilität	Wege werden aus finanziellen Gründen nicht realisiert.
	Fahrtkosten und Kosten vor Ort (z. B. Eintrittsgelder) spielen eine Rolle
	Kosten anderer Bedarfe übersteigen veranschlagte Summen des Regelsatzes, sodass zu Beginn des Monats aktiv Geld für Mobilität zurückgehalten werden muss
	Insbesondere für Kinder besteht das Risiko, dass der sozio-ökonomische Aufstieg an den Mobilitätskosten scheitert

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

Chancen	Risiken
<p>Mobilitätsgesetz Berlin: In §1 des Mobilitätsgesetzes wurde „die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in allen Teilen Berlins“ als Ziel formuliert. „Damit soll für alle Personen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben abgesichert werden.“</p>	<p>Sozialticket könnte als paternalistisch diskriminierend aufgefasst werden</p>
<p>Formulierte politische Ziele für Hamburgs Mobilität</p>	
<p>„Hartz IV“-Regelbedarf für Verkehr wurde zum Jahreswechsel 2020/21 auf 39,01 Euro erhöht</p>	<p>Bedarfssatzerhöhungen sind zu gering und bilden nicht die realen Kosten ab, die einkommensarmen Menschen entstehen</p>
<p>Koalitionsvertrag sieht vor, dass das Schüler*innenticket stufenweise vergünstigt wird</p>	

Thema Verkehr wird vermehrt in Beziehung zu sozialer Gerechtigkeit gesehen	
--	--

Tabelle 14: Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken des Themenfeldes finanzielle Barrieren

7.2.3 Schlüsselfaktor Gestaltung des Tarifsystems

Die SWOT-Analyse sollte nicht nur auf eine hohe Abstraktionsstufe beschränkt sein, sondern auf verschiedene Teilbereiche, die das Themenfeld bestimmen, ausgedehnt werden. Somit war eine Verfeinerung bzw. Detaillierung der SWOT-Analyse in Subsysteme erforderlich. Diese Verfeinerung bot sich für den Themenbereich des HVV-Tarifsystems an, da dieses Thema in den Erhebungen in Hamburg einen prominenten Platz einnahm und sich hier auch konkrete Empfehlungen an diesem Themenkomplex ableiten ließen. In der Ergebnisdarstellung zur subjektiven Wahrnehmung des HVV-Tarifsystems in Kapitel 4 wurden die Schwächen bzw. Barrieren schon ausführlich dargestellt (z. B. lange Wege durch Einplanen von Verspätungen und ohnehin lange Fahrzeit bis ins Zentrum, die bei Nutzung von Teilzeit-Monatskarten die Gefahr des Fahrens ohne gültige Fahrkarte zwischen 16 und 18 Uhr erhöht, fehlende Transparenz etc.). Bei der negativen Bewertung des HVV-Tarifsystems ist zu berücksichtigen, dass befragte Personen den ÖPNV bezüglich des Komforts und der Leistungsfähigkeit generell negativ bewerteten. Zu den Bewertungen wurde daher zusätzlich die Perspektive von Vertreter:innen sozialer Träger berücksichtigt, die aus den Expert:inneninterviews gewonnen wurde. So wies Mira Licina vom Träger einfal GmbH (ein Träger, der Arbeit suchende Menschen bedarfsorientiert zu stabilisieren und für eine neue Tätigkeit zu qualifizieren versucht, um sie auf den ersten Arbeitsmarkt zu vermitteln) darauf hin, dass Einschränkungen in der Mobilität massive Auswirkungen auf ihre eigene Zusammenarbeit mit den Teilnehmer:innen von Maßnahmen haben:

„Mit der Zeit kollidieren wir hier auch häufig. Gerade auch jetzt durch Corona. Früher konnten wir das ganz gut einteilen, sodass viele um 9 Uhr angefangen haben oder zum Teil erst um 10 Uhr. Seit Corona müssen wir die in zwei Schichten kommen lassen. Das heißt, die können mit ihrer Fahrkarte gar nicht mehr herkommen, weil die um 8 dann hier sein müssen. Sonst schaffen wir das nicht mit zwei Schichten das abzudecken. Da haben wir jetzt auch zwei Teilnehmer, die sagen, dass sie dann gar nicht mehr kommen. Weil das einfach keinen Sinn macht. Die bekommen von uns ja

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

eine Aufwandsentschädigung von 1,60€ und wenn die dann nicht mehr mit ihrer Teilzeitkarte fahren können, sondern eine normale Fahrkarte brauchen, also die ist zwar reduziert, aber trotzdem noch relativ teuer und im Moment nur noch vier Stunden täglich arbeiten, dann funktioniert das einfach nicht mehr. Da haben wir das jetzt ganz konkret gespürt, dass das ganz schwierig ist mit dieser zeitlichen Begrenzung.“ (L6: 14)

Ein möglicher Anknüpfungspunkt für die Gestaltung eines Sozialtickets für Hamburg wäre z. B. ein in Hamburg bereits existierendes Produkt, das sich an Geflüchtete richtet.³ Seit Februar 2016 erhalten registrierte Geflüchtete in Hamburger Erstaufnahmeeinrichtungen verbindlich eine HVV-Mobilitätskarte, mit der sie ohne Sperrzeiten im Bereich Hamburg AB den ÖPNV nutzen können. Sie kostete zum Zeitpunkt der Studie monatlich 30,34 Euro für Erwachsene und 15,17 Euro für Kinder von 6 bis 17 Jahren. Die Kosten wurden nach dem Vorbild des Semestertickets auf Grundlage des Asylbewerberleistungsgesetzes (AsylbLG) von den bewilligten Geldleistungen abgezogen. Hier sind die Sperrzeiten schon aufgehoben und die monatlichen Kosten liegen zumindest unterhalb des „Hartz IV“-Satzes für Mobilität. Der finanzielle Spielraum wird jedoch durch die Verrechnung mit dem zur Verfügung stehenden Geldleistungen nicht größer.

Die detaillierte SWOT-Analyse zum Thema HVV ist interessant, da die Strategien auf einigen Potenzialen aufbauen und sich diese zu Nutze machen können. Zum einen gibt es erkennbar einen politischen Willen, die zeitlichen Limitierungen der Nutzung von Tickets abzuschaffen. So berichtete Ole Buschhüter, Abgeordneter der SPD Hamburg und Vorsitzender des Verkehrsausschuss der Stadt, dass die Abschaffung von Sperrzeiten durchaus denkbar sei:

„So wie ich das höre, ist das meistnachgefragte Ticket die Teilzeitkarte, weil die den günstigsten Preis nach Abzug des Sozialkartenrabatts hervorbringt. Das Manko sind die Sperrzeiten. Da von Exklusion zu sprechen, finde ich nicht immer so nachvollziehbar, denn ich glaube man kann da auch so planen, dass das passt. Trotzdem haben wir auch als SPD das Interesse zu einer besseren Lösung zu kommen, die ohne Sperrzeiten auskommt. [...] Das, was uns in der SPD vorschwebt, wäre im Prinzip ein Ticket, was auch mit der Sozialkarte kombiniert werden kann oder wo die Voraussetzung ist, dass man die Sozialkarte hat, aber dann eben ohne Sperrzeiten auskommt.“ (B10: 38)

Der Wille, das Tarifsystem transparenter zu gestalten wurde auch im Koalitionsvertrag von 2020 festgehalten, auch wenn die Ausgestaltung dort noch nicht präzisiert wurde. Als weiteres Potenzial kann angesehen werden, dass sich der HVV in seinem Selbstverständnis aller Voraussicht nach nicht gegen

³ <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/wochen-monatskarten/mobilitaetskarte-fluechtlinge>
https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2016/54856/pdf/mdb_219871_final_final_hhaktuell_01_2016.pdf

einen eindeutigen politischen Willen stellen würde. Die Organisationsstruktur des ÖPNV im HVV-Gebiet ist auf Grundlage von drei Ebenen gegliedert. Der HVV ist dabei für die „Regie-Ebene“ zuständig, die den Anweisungen der politischen Ebene folgt. Die Gestaltung des Tarifs, der Vertrieb von Fahrkarten und die Planung des ÖPNV-Angebots gehören damit zu den Aufgabefeldern des HVV. Auf der politischen Ebene liegen die Verantwortung für die Finanzierung und die Sicherstellung, dass die Bevölkerung ausreichend mit einem Nahverkehrsangebot versorgt ist. Als Regieunternehmen ist der HVV also dafür zuständig, die Vorgaben der Politik umzusetzen. Die dritte Ebene ist die „Ersteller-Ebene“ und umfasst die Verkehrsunternehmen, die für operative Aufgaben zuständig sind.⁴ Jedoch wird ein von den Verkehrsunternehmen wahrgenommener Widerspruch zwischen Gerechtigkeit, Wirtschaftlichkeit und Einfachheit in den Debatten um die Ausgestaltung der Tarife auch immer wieder thematisiert. Bei der Tarifgestaltung entsteht ein Spannungsfeld zwischen verschiedenen Anforderungen an den Tarif (vgl. Dziekan und Zistel 2018, S. 368). Fahrgäste wünschen sich einerseits ein leicht verständliches Tarifsystem. Es sollte also möglichst einfach und unkompliziert gestaltet sein. Andererseits wird ein günstiger Preis gewünscht. Die Kosten sollten also möglichst gerecht verteilt und der Leistung entsprechend angepasst sein. Hinzu kommen finanzielle und wirtschaftliche Aspekte von Seiten der Verkehrsunternehmen, die beachtet werden müssen. Bei der Gestaltung eines Tarifs muss zwischen diesen drei Anforderungsaspekten eine Balance gefunden werden. Dieses Spannungsfeld thematisierte auch Carsten Senkbeil, HVV-Referent für Tarif und Vertrieb, indem er deutlich machte:

„Wir bewegen uns immer in so einem Anforderungsdreieck. Grob gesprochen soll es einfach, gerecht und wirtschaftlich sein. Das ist so ein Drei-Ziele-Pol, den kann man nie erreichen. Wenn wir es ganz einfach machen, erreichen wir keine Gerechtigkeit mehr. Das einfachste Modell wäre, dass eine Einzelkarte immer 3 oder 4 Euro kostet, aber das wäre für Leute, die kurze Strecken fahren nicht immer gerecht und für die, die lange Strecken fahren auch nicht, weil die dann keine Leistungsgerechtigkeit haben. Also die fahren eine lange Strecke, zahlen aber sehr wenig dafür. Also diese Anforderungen haben wir immer und können sie nie wirklich erfüllen.“ (S24: 10)

Diese Abwägungen wurden also auch als ein Risiko wahrgenommen und somit wird die Chance der politischen Vereinbarung im Rahmen einer Koalitionsvereinbarung wieder in Frage gestellt. Die alleinige Berufung bzw. das Vertrauen auf ein politisches Dokument scheint daher nicht tragfähig für das Ziel, das Tarifsystem des HVV transparenter zu gestalten. So nahm z. B. Ole Buschhüter die Überlegungen zum Widerspruch von Wirtschaftlichkeit und Gerechtigkeit auf:

⁴ <https://www.hvv.de/de/ueber-uns/der-hvv/uebersicht>

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

„Das wollen wir und trotzdem stehen wir davor zu sagen, wenn wir es einfacher machen, wird es an vielen Stellen auch ungerechter. Das komplizierte Tarifsysteem ist auch Ausfluss des Versuchs, es möglichst gerecht zu machen. Das beides steht im Kontrast. Das macht es nicht einfach mal eben zu sagen, dass wir es einfach einfacher machen, ohne dass dann auch sämtliche Einnahmen wegbrechen. Das wäre natürlich auch immer ein Problem.“ (B16: 32)

Zum Schluss sei an dieser Stelle noch auf zwei Potenziale hingewiesen, die auf die Verbesserung des Möglichkeitsraums unter den Bedingungen des gegenwärtigen HVV-Tarifsystems abzielen. So kristallisierte sich durch Typenbildung der qualitativen Interviews ein Personenkreis heraus, der über ein fundiertes Wissen über das HVV-Tarifsysteem verfügte und dieses routiniert nutzte. Diese Gruppe hat sicherlich das Potenzial dieses Wissen innerhalb einer sozialen Infrastruktur weiter zu vermitteln. Auch zeigte sich eine große Bereitschaft seitens des HVV, zielgruppenspezifische Informationen zu vermitteln. Hier kann der HVV schon auf Erfahrungen aufbauen, auch wenn diese Interventionen sich bisher auf andere Zielgruppen konzentriert haben. So berichtete Carsten Senkbeil vom HVV:

„Wir machen durchaus so etwas im Seniorenbereich, dass wir da Beratung und Unterstützung anbieten, das machen die Unternehmen und üblicherweise ist das so, dass wir solche Kundeninformationen sehr gerne unterstützen. Aber das müsste man im Detail gucken, wo das möglich ist und dann müssen auch Ressourcen dafür da sein. Das hängt immer ein bisschen davon ab, wie man das dann sortiert. Solange die Beratung von der Beratungsstelle gemacht werden und wir vielleicht mit Informationen unterstützen können, ist das normalerweise kein Problem.“ (S21: 45)

7 Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion

Stärken	Schwächen
Tarifsystem schafft ein Mindestmaß an Mobilität	Kosten für Vollzeit-Monatskarten liegen trotz Sozialkartenrabatt über dem Regelbedarf
	Kosten für Teilzeit-Monatskarten liegen im Regelbedarf, die Sperrzeiten stellen die Betroffenen jedoch vor Probleme in der Organisation
	Tarifsystem wird von den befragten Personen sehr negativ eingeschätzt
	Zonengrenzen folgen keiner logischen, für Laien nachvollziehbaren Systematik
	Zonenbegrenzte Monatskarte: Nutzung schränkt räumlich stark ein, je nach Zuschnitt der Zonen können befragte Personen z. B. nur in ihrem Stadtteil fahren

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

	Personen wenden sich, abgeschreckt von der „Herausforderung ÖPNV“, vom Nahverkehr ab und geben ihre Mobilitätschancen auf, weil sie mit zu viel Stress verbunden sind
	Kosten für Schüler*innenticket stellen finanzielle Zusatzbelastung dar
	Schnellbus-Zuschlag (2,20 Euro) stellt Proband*innen vor finanzielle Herausforderungen
	Das als Stärke formulierte Wissen über den lokalen Nahverkehr resultiert daraus, dass die Betroffenen sich gezwungenermaßen eingehend mit dem Tarifsysteem auseinandersetzen, was eine zusätzliche Herausforderung ist
	Osdorf: Abhängigkeit vom störungsanfälligen Verkehrsmittel Bus belastet einige Befragte in ihrem Mobilitätsalltag

7 Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion

Chancen	Risiken
Sozialticket in Berlin als Vorbild für ein preiswertes und verständliches Angebot für die Zielgruppe	Etablierte Sicht: Wirtschaftlichkeit, Gerechtigkeit und Einfachheit stehen im Widerspruch zueinander
Politischer Wille, die Sperrzeiten aufzuheben	Aufgrund von mangelnden Ressourcen können Vorgaben der Politik nicht immer umgesetzt werden
Ziel im aktuellen Koalitionsvertrag in Hamburg: das Tarifsysteem transparenter gestalten	Unverständnis und Konkurrenzdenken anderer Bürger*innen, dass das ÖV-Ticket für Personen, die „Hartz IV“ beziehen, inklusive wäre
HVV vertritt die Position, die Vorgaben der Politik umzusetzen	
„HVV-Mobilitätskarte“ für Asylbewerber*innen als Vorbild? Verrechnung der HVV-Karte direkt mit dem Regelbedarf	
Proaktives Vorgehen des HVV, um Informationen zu verbreiten	
Koalitionsvertrag sieht vor, dass das Schüler*innenticket stufenweise vergünstigt wird	
Viele Befragte verfügen über ein ausgeprägtes Wissen über den lokalen Nahverkehr	

Tabelle 15: Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken des Themenfeldes HVV-Tarifsysteem

7.2.4 Schlüsselfaktor persönliche Barrieren

Wie in der Darstellung der Auswertungen der qualitativen Interviews beschrieben sind psychische und körperliche Einschränkungen mitbestimmend für Einschränkungen im Mobilitätsalltag. Stärken lassen sich für diesen Schlüsselfaktor kaum benennen. Psychische Einschränkungen können sich negativ auf Mobilitätsmöglichkeiten auswirken und diese stark einschränken. Da einkommensarmen Menschen weniger alternative Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, sind diese hiervon besonders betroffen. Wenn es ihnen z. B. aus psychischen Gründen nicht möglich ist, den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen, können Sie auf keine Alternativen zurückgreifen. Dies kann dazu führen, dass sie eher auf Wege verzichten müssen. Dass die Erreichbarkeit der gesundheitlichen Grundversorgung und Einkaufsmöglichkeiten von Lebensmitteln, Hygieneartikeln etc. vor Ort in allen untersuchten Wohngebieten gegeben war, ist das einzige stabilisierende Element für Menschen, die besonders unter persönlichen Einschränkungen leiden. Fehlende sichere Fahrradinfrastruktur und die Überfüllung von Verkehrsmitteln sind hingegen destabilisierende Elemente, die persönliche Barrieren verstärken. Der Schlüsselfaktor der persönlichen Barrieren ist geprägt durch eine Fülle von Belastungen, die von gesundheitlichen bis hin zu psychischen Einschränkungen reichen. Für eine Strategieentwicklung zu diesem Themenkomplex gibt es aber dennoch einen Hoffnungsschimmer, den wir in den Chancen der existierenden sozialen Infrastruktur sehen.⁵

Das Thema Mobilität und Armut ist den Personen, die in Nachbarschaftsheimen, Quartiersmanagements, sozialen Beratungsstellen etc. arbeiten, präsent. Es ist durchaus gewünscht und die Bereitschaft ist groß, in solchen Settings Mobilitätsprojekte zu entwickeln, die einerseits die nahmobile Gestaltung der Wohnquartiere und die Ausbildung von Mobilitätskompetenzen (Fahrradlernkurs) zum Ziel haben. Diese Erkenntnisse ergaben sich aus einer Vielzahl von Gesprächen und Expert:inneninterviews mit Akteur:innen der sozialen Infrastruktur und des Quartiermanagements. Tatsächlich gibt es schon Projekte, die mit diesen Ansprüchen umgesetzt werden und wurden. In einem Blogbeitrag des Forschungsprojektes haben wir beispielsweise den Berliner Verein #BIKEYGEES e.V. vorgestellt, der Berliner:innen mit Migrationsgeschichte hilft, durch Radfahrtrainings mobiler zu werden – und damit die Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen und kulturellen Leben schafft. Mittlerweile ist der Verein Mitglied des Paritätischen Wohlfahrtsverbands und hat sich in Berlin zu einer Anlaufstelle für Frauen etabliert. Jedoch sind diese Potenziale aus

⁵ <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/wenn-das-fahrrad-moeglichkeitsraeumeroeffnet-der-verein-bikeygees-e-v/>

zwei Gründen sehr fragil, da die Projekte zumeist nicht in der Regelfinanzierung sind. Wenn also die finanzielle Förderung eingestellt wird, fällt auch das Projekt weg. Mit dem Wegfall von Finanzierung sind die Projektbetreuer:innen gezwungen sich einen anderen Träger, ein anderes Projekt zu suchen. Schlechte Bezahlung bei freien Trägern und die zu betreuenden hohen Fallzahlen in der sozialen Beratung führen ebenso zu einer hohen Fluktuation. Diese Erfahrungen machten wir auch unmittelbar im Forschungsprojekt durch die permanente Feldarbeit und den Austausch mit Mitarbeiter:innen sozialer Träger, die über zwei Jahre begleitet wurden. Bei fünf Trägern wechselten in diesem Zeitraum die Ansprechpartner:innen für die Begleitung des Projektes MobileInclusion. Zwar brach in keinem Fall der Kontakt zu einem Träger ab, aber eine Einbindung der neuen Kontaktpersonen musste kommunikativ wieder neu aufgebaut werden. Die Fluktuation in diesem Arbeitsbereich stellt also auf jeden Fall ein Risiko dar, um erfolgreiche Maßnahmen umzusetzen.

Ein wichtiges Potenzial stellen des Weiteren Multiplikator:systeme dar. Multiplikator:systeme werden beispielsweise im Sozial-, Bildungs- und Gesundheitsbereich eingesetzt. Multiplikator:innen werden zu verschiedensten Themen ausgebildet und geben dann ihr erworbenes Fachwissen an ihre Kolleg:innen oder an Mitbewohner:innen in ihren Wohnquartieren weiter. Wie schon in Kapitel 4 beschrieben, wurde das Projekt Stadtteilmütter im Bezirk Berlin-Neukölln für die Gewinnung von Interviewpartner:innen einbezogen. In den Peer-Gruppen-Konzepten sehen die Vertreter:innen der sozialen Infrastruktur das meiste Potenzial. So sah die Sozialarbeiterin Mira Licina aus Hamburg-Wilhelmsburg in der Vorstellung der Mobilitätstypen einen wichtigen Ausgangspunkt für die Identifikation von Personen, die für ein Peer-Group-Konzept für den Themenbereich Mobilitätsarmut am besten geeignet wären:

„Was eher funktioniert ist, wenn die Kollegen das untereinander machen. Das ist nochmal etwas anderes, als wenn ich als Anleiterin das vorschlage. Da ist es glaube ich besser, wenn ein Kollege, der auch zum Team gehört, sagt, ich habe das gerade genutzt und bin mit dem HVV-Ticket bis nach Cuxhaven gefahren. Und war da im Watt. Und erzählt das dann. Das ist glaube ich besser. Das machen wir dann öfter in der Morgenrunde, da ist es eher so, dass die Leute dann sagen, das ist ja interessant und nachfragen, wie es war im Zug und ob er die Maske tragen musste oder so etwas. Ich glaube, das ist besser, als wenn es so von oben herab wirkt, den Leuten so Vorschläge und Tipps gibt. [...] Sondern dann eher zu gucken, dass diese Erlebnishungrigen, die dann noch Lust haben, aber sozusagen in dieser Gruppe ein Stück Multiplikatoren sind und da etwas promoten können. Oder auch mal einen Kollegen einfach mitnehmen. Da entstehen ja auch Beziehungen am Arbeitsplatz, wo man dann vielleicht sagt, komm doch mal mit.“ (L25: 48)

7.2 Ergebnisse der SWOT-Analyse

Stärken	Schwächen
Die meisten Befragten sahen die Erreichbarkeit der örtlichen Infrastruktur nicht als Problem, sodass Wege mit ÖPNV oder Fahrrad nicht zwingend nötig sind	In urbanen Gebieten mit niedriger Kaufkraft finden weniger ÖPNV-Abfahrten pro Kopf statt, was von Betroffenen als Überfüllung der Verkehrsmittel geäußert wird, die sie teilweise als bedrohlich und abstoßend bewerte
	Psychische Einschränkungen stellen eine persönliche Barriere dar, die Mobilität behindern kann
	Traumatische Erlebnisse können zum Rückzug aus der Gesellschaft und zu eingeschränkter Mobilität führen
	Körperliche Einschränkungen stellen eine persönliche Barriere dar, die z. B. die Fahrradnutzung unmöglich machen
	Covid-19: Arme Menschen sind statistisch häufiger betroffen bzw. Teil einer Risikogruppe. Es besteht das Risiko der zusätzlichen Exklusion aus Angst, sich im Nahverkehr anzustecken
	Unsichere bis nicht vorhandene Fahrradinfrastruktur verhindert die Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad

Chancen	Risiken
Die soziale Infrastruktur hat das Thema Mobilität im Blick. Daran anknüpfend lassen sich z. B. Projekte planen	Fluktuation des Personals innerhalb der sozialen Infrastruktur
Projekte, auf die man sich beziehen kann, gibt es oder hat es in der Vergangenheit gegeben (z. B. #BIKEYGEES)	Finanzielle Ausstattung ist oft nicht gegeben, äußert sich in kurzer Laufzeit von Projekten
Multiplikatorensysteme nutzen (z. B. Stadtteilmütter) Erfahrung, dass Vorschläge von gleichgestellten Menschen (Kolleg*innen, andere Menschen in „Hartz IV“-Bezug) eher angenommen werden als Vorschläge, die von beratender Seite kommen	

Tabelle 16: Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken des Themenfeldes persönliche Barrieren

7.2.5 Schlüsselfaktor subjektiv wahrgenommener Möglichkeitsraum

Die Bewertung des Schlüsselfaktors des subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraums weist jeweils Stärken und Schwächen aus, die abhängig von den Mobilitätstypen sind. So besitzen Personen mit einem großen sozialen Netzwerk, vielfältigen und fundierten Mobilitätskompetenzen und besonderen Individualbedürfnissen (z. B. Hobbys etc.) Ressourcen, die es ihnen ermöglichen, ihren Mobilitätsalltag trotz eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten besser zu bewältigen. Bei Personen mit einem kleinen sozialen Netzwerk, geringen Mobilitätskompetenzen und einem Aktionsraum, der sich am Wohnumfeld orientiert, ist der Mobilitätsalltag dagegen eingeschränkter. Von der großen Mehrheit der Befragten wurden normative Grundhaltungen (wie etwa ein Umweltbewusstsein) nicht formuliert. Diese sind somit eher nicht bestimmend für die beobachtbaren Mobilitätspraktiken. In den wenigen Fällen, in denen eine bewusste ökologische Einstellung betont wurde, ließ sich diese auch in der bewussten Entscheidung für die Fahrradnutzung bzw. die Nutzung des ÖPNV beobachten.

Auf die Potenziale der Jobcenter, der sozialen Träger etc. als Orte von Maßnahmen, die dem Befähigungsansatz folgen, wurde an anderer Stelle bereits eingegangen. Damit diese Potenziale genutzt werden können, gilt es mögliche Risiken zu beachten. Die Gewährleistung einer dauerhaften Etablierung unterstützender Programme ist ohne eine beständige Finanzierung und eine personelle Kontinuität, die kommunikativ vertrauensvoll Vorurteile und Ängste abbaut, nicht denkbar. Obwohl das Setting von Nachbarschaftsheimen und Sozialberatungen für die individuelle Ansprache innerhalb von Wiedereingliederungsmaßnahmen ideal ist, um in einem persönlichen Gespräch Informationen und Motivationen zu einer möglichen Mobilität zu vermitteln, gilt es zu beachten, dass es hierzu noch keine konkreten Konzepte der motivierenden Gesprächsführung gibt, die an das Setting einer individuellen Mobilitätsberatung angepasst sind (vgl. hierzu Daubitz 2023).

Als ein weiteres Potenzial für die Erweiterung des Möglichkeitsraums wurde die Bereitschaft von Wohnungsunternehmen mit aufgenommen, neue Mobilitätsangebote anzubieten. Dieses Potenzial wurde vor allem von Vertreter:innen des Quartiermanagements und Kristian Ronneburg, dem Abgeordneten für den Bezirk Marzahn-Hellersdorf der Berliner Linken, benannt. Da die meisten Wege vor der eigenen Haustür beginnen oder enden, ist es sinnvoll, Wohnungsunternehmen großer Wohnquartiere in die Mobilitätsgestaltung einzubeziehen. Dies kann geschehen, indem sie Mobilitätsangebote in neue und bestehende Wohnungsbauprojekte einbinden.

Ein beispielhaftes Projekt, das Wohnungsunternehmen und Kommunen bei solchen Vorhaben unterstützt, ist das vom VCD initiierte „Bundesweite Netzwerk Wohnen und Mobilität“. Das Ziel des Projektes ist es, intelligente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätskonzepte an Wohnstandorten zu etablieren und dazu Akteur:innen der Wohnungswirtschaft, der Kommunen und von Mobilitätsdienstleistern zusammenzubringen. Auf der Projektwebseite werden Best-Practice-Beispiele vorgestellt und konkrete Mobilitätslösungen vorgestellt. Außerdem wird auf Fördermöglichkeiten hingewiesen, Netzwerktreffen finden regelmäßig statt und es gibt ein Beratungsangebot. Das Projekt wird vom Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen (GdW) begleitet.⁶

Mobilitätskonzepte in Wohnungsbauprojekte einzubinden, kann auch wesentliche Vorteile für Wohnungsunternehmen mit sich bringen. Alternative Mobilitätsangebote fördern die Attraktivität des Wohnortes und damit auch die Lebens- und Raumqualität. Hinzu kommt, dass der private Pkw-Besitz redu-

⁶ <https://www.gdw.de/themen/zukunft-des-wohnens/mobilitaet/>, <https://www.vcd.org/artikel/klimafreundlich-mobil-im-wohnquartier/>, <https://intelligentmobil.de/>

7 Strategien und Maßnahmen zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion

ziert werden kann und damit auch raumgreifende Stellplätze wegfallen können.

Stärken	Schwächen
Vorstellbare Mobilität: Wunschziele können über den Aktionsraum weit hinausgehen	Vorstellbare Mobilität: Einige sind nicht mehr in der Lage, Ziele außerhalb ihres alltäglichen Aktionsraums zu benennen
Personen mit starkem sozialem Netzwerk können Verwandte und Bekannte um Hilfe bitten	Personen ohne soziales Netzwerk sind auf sich allein gestellt, weniger Unterstützungsmöglichkeiten, Gefahr der Vereinsamung, Hang zu emotionsorientierten Bewältigungsstrategien
Personen, die über mobilitätsbezogene Fähigkeiten (z. B. Fahrradfahren) und Kenntnisse (z.B. Nutzung von Mobilitätsportalen) verfügen, fällt es leichter, viele Wunschziele zu benennen	Personen, die über keine bzw. geringe mobilitätsbezogene Fähigkeiten (z. B. Fahrradfahren) und Kenntnisse (z. B. Nutzung von Mobilitätsportalen) verfügen, fällt es schwerer, viele Wunschziele zu benennen
	Verfügbarkeit von Fahrrädern ist eher unterrepräsentiert
Personen mit normativen Haltungen (Umweltbewusstsein) sind bewusst nahmobil unterwegs	Normative Grundhaltungen sind eher die Ausnahme

7.3 Ergebnisdarstellung der Strategien und Maßnahmenpakete

Es gibt eine Gruppe, die ausgeprägte Individualbedürfnisse haben (z. B. besondere Hobbys/Freizeitaktivitäten)	Der Alltag ist bei einigen auf Grundbedürfnisse reduziert (z. B. Einkaufen, Essen, Wohnen)
Chancen	Risiken
Jobcenter nimmt seine Aufgaben nicht mehr nur auf die Arbeitsvermittlung begrenzt wahr. Dadurch Potenzial für ganzheitliche Beratung bzw. Integration von Mobilitätsberatung	Jobcenter wird als kein vertrauensvoller Partner in der Beratung wahrgenommen, sondern eher als Kontrollinstanz
In der Arbeit von sozialen Trägern wird in individuellen Gesprächen oder aber in Gruppengesprächen auf Wunschziele bzw. Möglichkeitsräume aufmerksam gemacht; im Idealfall wird begleitend nachgefragt	Es fehlt an einer Standardisierung motivierender Gesprächsführung für die Eröffnung von Wunschzielen und Möglichkeitsräumen; eher vom Zufall abhängig
Es gibt inzwischen an vielen Orten das Angebot der kostenlosen Fahrradwerkstätten	Projekte von kostenlosen Fahrradwerkstätten sind nicht dauerhaft, da diese zumeist nur für einen begrenzten Zeitraum finanziert werden
Es gibt im Umfeld von Wohnungsunternehmen die Möglichkeit neue Mobilitätsangebote zu etablieren	

Tabelle 17: Stärken, Schwächen, Potenziale und Risiken des Themenfeldes subjektiv wahrgenommener Möglichkeitsraum

7.3 Ergebnisdarstellung der Strategien und Maßnahmenpakete zur Vermeidung mobilitätsbedingter sozialer Exklusion

Bei der Strategieentwicklung haben wir uns vor allem an den identifizierten Stärken, Schwächen, Chancen und möglichen Risiken der Umsetzung orien-

onsraum und den Möglichkeitsraum unterschieden. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal lag in ihrem Wirkungsgrad. So konnten generelle Maßnahmen identifiziert werden, die nicht nur den Mobilitätsalltag einkommensarmer Personen verbessern sollen, sondern möglichst allen Bürger:innen einer Stadt zugutekommen. Des Weiteren konnten zielgruppenspezifische Maßnahmen, die sich die beobachteten Typologien zu Nutze machen, sowie individuelle Maßnahmen benannt werden. Schließlich identifizierten wir ein Maßnahmenpaket, das speziell auf die Gruppe der Einkommensarmen ausgerichtet ist und akute Probleme des eingeschränkten Aktionsraum bearbeitet.

Ähnlich der Benennung der Typen, die aus den qualitativen Interviews gewonnen wurden, bekamen die entwickelten Strategiepfade bzw. Maßnahmenpakete Titel zugewiesen, die den Schwerpunkt des entsprechenden Strategiepflades prägnant beschreiben sollen. Im Folgenden wird zwischen drei Strategiepfladen unterschieden:

- **Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen**
- **Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern**
- **Mindeststandard: Sicherung der essenziellen Bedürfnisse**

Die Strategiepflade unterscheiden sich in ihrem Wirkungsgrad. Das Maßnahmenpaket **Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen** kommt allen Bürger:innen in ihrem Mobilitätsalltag zugute. Es enthält Interventionen, die generelle Barrieren für alle abbauen. Dazu zählen tarifliche Interventionen wie z. B. das 365-Euro-Ticket, der Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV und Anreize zur Fahrradnutzung, inklusive einer flächengerechten Gestaltung des Straßenraums als wichtige Bedingung für den Radverkehr. Die Exklusion durch ungerechte Aufteilung des Straßenraums betrifft längst nicht nur einkommensarme Menschen, jedoch würde eine Veränderung der Flächen-gerechtigkeit einen wesentlichen Zugewinn von Möglichkeitsräumen gerade auch für diese Gruppe bedeuten. Hierbei ist eine Verknüpfung von Verkehrs-, Sozial-, Wohnungs-, und Umweltpolitik notwendig, um integrierte Lösungen zu finden.

Die generelle Bearbeitung des Themenfeldes Mobilität stellt auch eine Chance dar, gesellschaftliche Gruppen in Mobilitäts-Werkstätten in ihrem Quartier zusammenzuführen, um sich über eine nahmobile sozialgerechte Gestaltung des eigenen Wohnumfeldes zu verständigen.

Das Manahmenpaket **Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern** ist ein zielgruppenorientiertes Paket, das die verschiedenen individuellen Barrieren, mit denen einkommensarme Menschen häufig konfrontiert sind, berücksichtigt. Ziel ist es hierbei, durch die Subventionierung von Mobilität in Höhe der realen Mobilitätskosten eine realistische Voraussetzung für Mo-

bilität ohne Barrieren herzustellen. Bei dieser Form der Subventionierung der Mobilität wird nur gezielt im Rahmen der Bedarfssätze des ALG II oder in der Preisgestaltung des Sozialtarifs etwas verändert. Im Gegensatz z. B. zum 365-Euro-Ticket handelt es sich also um eine gezielte finanzielle Förderung für eine bestimmte Gruppe. Neben den finanziellen Interventionen soll die Vermeidung mobilitätsbezogener Exklusion in verkehrspolitische Planungen integriert werden. Im Vordergrund stehen dazu Maßnahmen, die Mobilitätskompetenzen vermitteln und durch Informationen und Motivation Möglichkeitsräume eröffnen. Die unmittelbare Kompetenzvermittlung setzt am Abbau von Schwächen an. So können einkommensarme Personen in Kursen zur (Wieder-)Nutzung des Fahrrads motiviert werden oder dazu befähigt werden, dieses selbst instand zu halten. Ein weiteres Beispiel ist die Vermittlung von Sprachkompetenzen in Sprachkursen am Beispiel der Nutzung eines Fahrkartenautomaten. So wurden z. B. in einem Sprachlehrgang für Geflüchtete die Nutzung eines Fahrkartenautomaten praktisch erprobt und dabei gleichzeitig sprachliche Kompetenzen eingeübt (z. B. Lesen der Informationen am Automaten). Wichtig ist es, die Maßnahmen für die Zielgruppe angemessen zu gestalten und am Ziel auszurichten, deren Teilhabe zu vergrößern. Diese Form von Maßnahmen sind standardmäßig zu evaluieren.

In diesem Maßnahmenpaket kommen die empirischen Erkenntnisse der beobachteten Mobilitätstypen besonders zum Tragen. Die *Erlebnishungrigen* (Kapitel 5.3.2) werden eingeladen, ihr Wissen als Multiplikator:innen mit anderen Betroffenen zu teilen. Neben der Vermittlung von Mobilitätskompetenzen steigern die empfohlenen Maßnahmen die Fähigkeit, Probleme selbstbewusst und proaktiv zu lösen – und stärken somit die Selbstwirksamkeit.

Im Strategiepfad **Mindeststandard: Sicherung der essenziellen Bedürfnisse** werden Interventionen benannt, die garantieren sollen, dass einkommensarme Menschen ihre Grund- und Sozialbedürfnisse erfüllen können. Als finanzielle Mindestvoraussetzung liegt die Nutzung des ÖPNV preislich unterhalb des Regelbedarfs der sozialen Grundsicherung. Die Naherreichbarkeit von Lebensmittelläden, Einrichtungen der gesundheitlichen Versorgung und Freizeitorten ist sichergestellt. Darüber hinaus gilt das Sozialticket auch für neue Mobilitätsdienstleistungen. Es handelt sich im Vergleich zu den anderen Strategiepfaden um eine Strategie, die starke akute Defizite des finanziellen Zugangs behebt, damit die Realisierung grundlegender Bedürfnisse ermöglicht werden kann. Mögliche weitere Interventionen wären die Aufhebung von zeitlichen und räumlichen Limitierungen der Nutzung des ÖPNV.

7.3.1 Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen

In Anlehnung an einen Artikel von Oliver Schwedes und Stephan Daubitz (2011) zu Erfahrungen und Potenzialen von Erreichbarkeitsplanungen haben wir das Maßnahmenpaket, das sich generelle Ziele setzt, *Hausanschluss Mobilität* genannt. In dem Artikel wird „die Etablierung eines Hausanschlusses für Mobilität im Rahmen eines reformulierten Daseinsvorsorgekonzepts“ (ebd., S. 3) gefordert (ausführlich Schwedes 2021). Dieses Konzept soll eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und maximale Teilhabe gewährleisten.

Das zuerst 2012 in Wien eingeführte 365-Euro-Ticket, das die Nutzung des ÖPNV im Stadtraum für ein Jahr zum Preis von einem Euro pro Tag ermöglicht, wäre eine Maßnahme, um die finanzielle Barriere zu senken. Inzwischen wird in vielen Städten die Einführung des 365-Euro-Tickets diskutiert und punktuell umgesetzt. Für die Zielgruppen von Auszubildenden und Senioren werden entsprechende Tarife in einigen Städten und Regionen bereits angeboten. Erwartet wird mit der Einführung des 365-Euro-Tickets eine Gewinnung von Neukund:innen. Sofern dieses Angebot wie in Wien für alle Bürger:innen gälte, würden Stigmatisierungen durch das Sozialticket entfallen. Der monatliche Preis des 365-Euro-Tickets, ca. 30 Euro, läge unterhalb des gegenwärtig gültigen „Hartz IV“-Regelbedarfs von ca. 40 Euro. Der Regelbedarfssatz wäre dennoch auf die realen Mobilitätskosten (Berücksichtigung der Kosten außerhalb der ÖPNV-Nutzung) anzupassen. Aufgrund des steigenden Aufwands und des zunehmend begrenzten Spielraums bei der Preissetzung von ÖPNV-Tarifen, sind nach dem Vorbild des Wiener Modells weitere Nutznießer:innen an der Finanzierung zu beteiligen. In Wien⁷ werden die Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung beispielsweise zweckgebunden für die Entwicklung des ÖPNV eingesetzt. Der ehemalige Geschäftsführer (bis 2021) des Zweckverbands für den Nahverkehrsraum Leipzig, Oliver Mietzsch, sieht in der Nutzerfinanzierung einen vielversprechenden Ansatz zur Finanzierung des ÖPNV. Mietzsch betont, dass „hierfür eine gesicherte Rechtsgrundlage für die Kommunen z. B. in Form der Erweiterung des Anlagenbegriffs um den ÖPNV im BauGB, um den Neu- und Ausbau von spurgebundener ÖSPV-Infrastruktur anteilig über Beiträge der Nutznießer:innen“ geschaffen werden sollte (Mietzsch 2021).

Als weiteres Finanzierungsinstrument könnte eine Arbeitgeberabgabe in Betracht gezogen werden. In Österreich wird mit der Dienstgeberabgabe in Wien dieses Finanzierungsinstrument eingesetzt. Auch in Frankreich gibt es mit dem

⁷ https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2020/98064/pdf/civity_matters_no2_Das_beste_Angebot_ist_nicht_der_Preis.pdf

Taxe Versement de Transport (TVT) eine Arbeitgeberabgabe zur Finanzierung des ÖPNV.

Durch die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Fahrrad, ÖPNV), die räumliche Verteilung von Versorgungsstrukturen, eine Stadt- und Regionalentwicklung, die kompakten Siedlungsstrukturen mit Nutzungsmischung (z. B. Arbeiten und Wohnen nah beieinander) und eine ÖPNV-orientierte Siedlungsentwicklung im Umland von Kernstädten entwickelt, soll eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung umgesetzt werden. Die Interventionen zum Ausbau einer nahmobilen Infrastruktur sind dabei wichtige Bausteine für die Umsetzung dieses Ziels. Hierzu gehört der Ausbau von Schnellbahnanbindungen, wie sie z. B. für den Osdorfer Born, Steilshoop oder das Falkenhagener Feld bereits in Planung sind, sowie die Bereitstellung einer sicheren Fahrradinfrastruktur. Ebenso sind Angebote neuer Mobilitätsdienstleistungen (Ridepooling, Fahrradmietsysteme etc.) flächendeckend anzubieten. Aber auch bei der Planung neuer Wohnquartiere sind nahmobile Angebote frühzeitig bereitzustellen. Schnellbahnverbindungen sowie eine hochwertige Anbindung der Quartiere an das Radwegenetz sollten schon vor dem Einzug der ersten Bewohner:innen bereitstehen.

Wie im Expertinnen-Interview mit Kerstin Manderscheid deutlich wurde, ist in Bezug auf soziale Exklusion, durch steigende Mietpreise mit direkter Verdrängungswirkung relevant. Dies betrifft vor allem innenstadtnahe Gebiete. Neben dem öffentlichen Wohnungsbau kann eine Änderung des Baurechts sinnvoll sein, damit Kommunen verstärkt eingreifen können. Dies kann geschehen, indem es den Kommunen ermöglicht wird, bei Neubauprojekten einen verpflichtenden Anteil von preis- und belegungsgebundenen Wohnungen dauerhaft vorzugeben. Ebenso gäbe es durch Mietendeckel sowie Maßnahmen des Milieuschutzes die Möglichkeit, einer Verdrängung von einkommensarmen Personen in städtische Randbezirke entgegen zu wirken.

In der Verkehrsplanung werden die sozialen Aspekte z. B. im Nahverkehrsplan Berlin bedacht, indem die 34 Quartiersmanagementgebiete bei der ÖPNV-Erschließung berücksichtigt werden. Auch wenn die Erschließung dieser Gebiete im Durchschnitt dem allgemeinen Standard entspricht oder diesen sogar übertrifft, gibt es vier Gebiete, die eine schlechte Erschließungsqualität aufweisen. Hier muss die Erschließung deutlich verbessert werden. Geplant ist zudem, dass zukünftig auch die „Gebiete mit besonderem Aufmerksamkeitsbedarf“ des Monitoring Soziale Stadtentwicklung einbezogen werden (NVP 2019, S. 41ff.).

Der äußere Zwang, aufgrund des Klimawandels die Mobilitätswende umzusetzen, gibt die Richtung des Planens und Handelns vor. Die Gestaltung

von Wohnquartieren und Verkehrssystemen muss am Gemeinwohl orientiert ausgerichtet werden (Schwedes und Daubitz 2011). Akteur:innen sind hier vor allem politische Entscheidungsträger:innen mit entsprechend klaren Vorgaben, die verschiedenen Fachplanungen der Kommunen (Verkehrs-, Stadt-, Gesundheits-, Sozialplanung etc.) und engagierte Bürger:innen vor Ort.

7.3.2 Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern

Im Vordergrund dieses Maßnahmenpakets steht die Selbstermächtigung (Empowerment) jedes und jeder Einzelnen. Durch die Vermittlung von Informationen und Kompetenzen und die Bereitstellung von neuen Mobilitätsdienstleistungen soll der individuelle Möglichkeitsraum ausgebaut werden. Ziel ist es, die persönlichen Barrieren und Informationsdefizite abzubauen sowie das selbstverantwortliche Handeln zu stärken. Hierfür gilt es, von mobilitätsbezogener Exklusion Betroffene gezielt anzusprechen. Für die Umsetzung möglicher Maßnahmen sind vor allem Akteure der sozialen Infrastruktur gefragt (Nachbarschaftsheimen, Sozialberatungen, Sozialarbeiter:innen etc.). Hilfreich ist das Wissen über die Mobilitätstypen, die durch die qualitative Erhebung gewonnen wurden (Kapitel 5). So benötigen z. B. die *Familiären Profis* gänzlich andere Hilfestellungen als Personen, die sich aufgrund einer traumatischen biografischen Erfahrung zurückgezogen haben. Neben der unterschiedlichen Ansprache bei der Vermittlung von Mobilitätskompetenzen ist es wie bereits erwähnt wichtig, Institutionen zu wählen, die den Menschen vertraut sind und Multiplikator:innen einzubinden, denen Vertrauen entgegengebracht wird.

Im Folgenden werden einige Maßnahmen vorgestellt, die diesem Paket zuzuordnen sind:

Wer mobil sein möchte, muss über verschiedene Kenntnisse und Erfahrungen (z. B. Fahrradfahren, ÖPNV-Tickets kaufen) verfügen. Um Nahmobilität zu fördern, sollte es Menschen ermöglicht werden, einen einfachen und niedrigschwelligen Zugang zu solchen Kenntnissen zu erlangen. Dabei spielen insbesondere Unsicherheiten und Ängste eine Rolle, die hemmend wirken können. Nahmobile Angebote wie z. B. Fahrradkurse können dabei helfen, Ängste abzubauen.

Der Berliner Verein #BIKEYGEES e.V. bietet beispielsweise ein Radfahrtraining für Frauen an. Ursprünglich richtete sich das Angebot speziell an geflüchtete Frauen, um diese dabei zu unterstützen, individuell mobil sein zu können. Da das Projekt sehr erfolgreich war, stehen die Kurse mittlerweile allen Frauen und Mädchen offen. Neben praktischem Fahrtraining werden auch Verkehrsunterricht und Grundlagenkurse zur Radreparatur angeboten.

In einigen Städten bietet der ADFC Fahrradkurse speziell für Erwachsene an. Die Radfahrschulen sind jedoch nicht überall vertreten. In Hamburg beispielsweise gibt es dieses Angebot nicht, auch in Brandenburg oder Mecklenburg-Vorpommern existieren bislang keine ADFC-Radfahrschulen. Die Kosten für die Kurse unterscheiden sich von Stadt zu Stadt und betragen zwischen etwa 95 Euro für einen Auffrischungs-Kurs und 195 Euro für einen Kurs über zwei Wochenenden, der sich an Anfänger:innen richtet. Damit werden viele Menschen, die unterhalb der Armutsgrenze leben, von der Teilnahme finanziell ausgeschlossen. Um sicherzustellen, dass es auch Menschen in Armut ermöglicht wird, notwendige Radfahrkenntnisse zu erlangen, sollten bundesweit Angebote hierfür geschaffen werden. Dies könnte über Initiativen oder Vereine wie die hier beschriebenen geschehen. Die Möglichkeit einer kostenlosen oder vergünstigten Teilnahme sollte dabei jedoch gegeben sein.

Auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel setzt Kenntnisse voraus. Neben Faktenwissen, etwa zur Lage von Bushaltestellen oder zu den Fahrpreisen, können weitere Kenntnisse notwendig sein. Wer beispielsweise eine Sehbehinderung hat oder mit einem Rollator unterwegs ist, benötigt besonders viel Übung und barrierefreie Zugänge. Die BVG bietet hierfür in Berlin regelmäßige Mobilitätstrainings an, bei denen unter anderem das Ein- und Aussteigen in einer ruhigen Situation geübt werden kann. Dadurch können Ängste abgebaut und eine routinierte Nutzung der Verkehrsmittel eingeübt werden. Der VBB in Brandenburg bietet außerdem einen kostenlosen Begleitservice an. In Kooperation mit der Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. bietet auch der HVV in Hamburg Mobilitätstrainings für Senior:innen und Menschen mit Behinderung an. Diese können kostenlos auch einzeln gebucht werden.

Mobilitätstrainings für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel sollten für alle kostenfrei zugänglich sein. Neben Behinderungen können auch psychische Einschränkungen die Nutzung erschweren. Um hier Hemmschwellen abzubauen, können eventuell regelmäßige Übungen in ruhiger Atmosphäre helfen.

Entscheidend für den Erfolg ist die Vermittlung an für einkommensarme Menschen zentralen Orten. Kooperationen mit Trägern der sozialen Infrastruktur, wie Lebensmitteltafeln oder Sozialberatungsstellen, ermöglichen Beratungsangebote, die direkt vor Ort Informationen vermitteln. Zudem besteht der Vorteil, dass die Träger in der Regel bereits durch andere Hilfsangebote bekannt sind und ein Vertrauensverhältnis zur Zielgruppe besteht.

Erfolgsversprechend für die zielgruppenspezifische Ansprache erscheinen Peer-Group-Konzepte. Wie gezeigt identifizierte die Sozialarbeiterin Mira Licina aus Hamburg-Wilhelmsburg im Fachinterview den Typus der *Erlebnis-*

hungrigen als möglichen Multiplikator, um anderen Betroffenen Mobilitätskompetenzen zu vermitteln.

Multiplikator:innensysteme werden beispielsweise im Sozial-, Bildungs- und Gesundheitsbereich genutzt. Ein Beispiel hierfür ist das Programm „Komm mit in das gesunde Boot“, ein Gesundheitsförderungsprogramm für Kinder im Kindergarten- und Grundschulalter, das auf einem Peer-to-Peer-Ansatz aufgebaut ist. Erzieher:innen und Lehrer:innen werden zu Multiplikator:innen ausgebildet, die ihr Fachwissen daraufhin in regionalen Fortbildungen an ihre Kolleg:innen weitergeben.

Auch der bereits genannte Berliner Verein #BIKEYGEES profitiert von diesem Ansatz, indem einige der ehemaligen Teilnehmerinnen ihre neuen Kenntnisse direkt weitergeben und selbst als Radfahr-Trainerinnen tätig werden.

Durch inen Peer-to-Peer-Ansatz können niedrigschwellig und unkompliziert Kenntnisse weitergegeben werden. Multiplikator:innen nehmen dabei eine wichtige Funktion als verbindendes Element zwischen Fachkräften und der jeweiligen Zielgruppe ein. Dies wird am Beispiel der Stadtteilmütter besonders deutlich. Das Projekt wurde 2004 in Neukölln initiiert, um Familienberatung auf Augenhöhe leisten zu können. Migrantische Frauen werden in den Bereichen Bildung, Erziehung und Gesundheit ausgebildet und geben ihr Wissen bei Hausbesuchen an Familien im Bezirk weiter. Dabei fördern sie gezielt die Anbindung in bezirkliche Angebote und sind dadurch ein wichtiges Bindeglied. Das Projekt war so erfolgreich, dass es stark ausgeweitet wurde und mittlerweile über eine Regelfinanzierung gefördert wird.

Ein weiteres erfolgreiches Beispiel ist der Stromspar-Check der Caritas. Hier werden gezielt einkommensarme Menschen angesprochen, um ihnen eine Beratung zur Reduzierung des Stromverbrauches und der damit verbundenen Kosten anzubieten. Die Beratung erfolgt durch Langzeitarbeitslose, die von regionalen Energie-Agenturen geschult werden. Ihnen ist die Situation der Menschen vertraut und sie können ihnen auf Augenhöhe begegnen. Durch die Erfahrungen in der Stromberatung konnten zudem im Anschluss an das Projekt etwa 20 Prozent der Personen eine Arbeitsstelle finden.⁸ Ähnlich wie bei den Projekten der Stadtteilmütter und der BIKEYGEES hat es sich außerdem als hilfreich erwiesen, migrantische Personen in die Beratung einzubinden. Durch ihre Kultur- und Sprachkenntnisse können sie den Zugang zu weiteren Personennetzen erleichtern.

⁸ https://www.stromspar-check.de/fileadmin/user_upload/Dokumente/Hintergrund/Leitfaden_Energiesparberatung_2010.pdf

Trotz der Vorbehalte der befragten Personen gegenüber den Jobcentern sollte die Option eines ganzheitlichen Beratungskonzepts an diesem Ort nicht ausgeschlossen werden. Die Arbeit der Jobcenter sollte über eine reine Unterstützung bei der Arbeitssuche hinaus reichen. Neben der Arbeitsmarktintegration könnten andere Faktoren in den Vordergrund rücken, die auf Langzeitarbeitslose belastend wirken und damit einer erfolgreichen Vermittlung im Wege stehen. Die Einrichtung einer Clearingstelle ist ein Beispiel für ein umfassenderes Angebot, das Menschen in „Hartz IV“-Bezug umfassend unterstützt. Hier wird zu Themen wie Schulden, Sucht oder Kinderbetreuung beraten und an entsprechende Fachstellen vermittelt. In Berlin wurden in mehreren Bezirken Clearingstellen eingerichtet.

Eine ganzheitliche Gestaltung der Angebote des Jobcenters sollte auch eine Mobilitätsberatung enthalten. Hierbei könnten Kenntnisse und Informationen weitergegeben werden, die dabei unterstützen, die eigene Mobilität zu organisieren. Auch eine Zusammenarbeit mit mobilitätsfördernden Projekten ist denkbar. In Hamburg ist in den Stadtteilen Wandsbek und Eimsbüttel eine Kooperation mit Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstätten entstanden, in denen Personen im Rahmen von Arbeitsgelegenheiten arbeiten. Neben einer Eingliederung in den Arbeitsmarkt wird dabei die eigenständige Mobilität gefördert.

Für die *Familiären Profis* steht vor allem die Mobilität der Kinder im Zentrum ihres Mobilitätsalltags. Wesentliche Stellschraube, um die Mobilität zu erleichtern, sind die Kosten. Wie bereits erwähnt, ist in Berlin die Nutzung des Nahverkehrs seit dem Schuljahr 2019/2020 für alle im Land lebenden Schüler:innen kostenlos. Von den befragten Personen mit Kindern wurde dies als große Erleichterung wahrgenommen.

Auch im Kinder- und Jugendbereich sollten frühzeitig Mobilitätskompetenzen vermittelt werden. Erfahrungen außerhalb der gewohnten Alltagsstrukturen können einen Beitrag dazu leisten, Möglichkeitsräume zu eröffnen. Für Kinder und Jugendliche kann dies in Form von Ferienreisen, Jugendcamps oder Auslandspraktika geschehen. Die gemachten Erlebnisse können ihnen Perspektiven aufzeigen und eine Vorstellung davon geben, welche Aktivitätsmöglichkeiten über ihren alltäglichen Erfahrungsbereich hinaus bestehen. Auch das Kennenlernen anderer Orte kann ein positives Erlebnis sein. Um auch Kindern und Jugendlichen aus finanzschwachen Familien solche Erfahrungen zu ermöglichen, müssen kostengünstige oder kostenlose Angebote geschaffen werden. Gerade für diese Zielgruppe können Erfahrungen eine wertvolle Ressource sein, die ihnen in ihrem Alltag nicht zugänglich sind.

Konkrete Beispiele hat das Projekt MobileInclusion während der Organisation des Feldzugangs kennengelernt. Der Berliner Verein KIDS und CO bei-

spielsweise fördert Kinder und Jugendliche mit verschiedenen Bildungs- und Freizeitangeboten. So wird etwa ein Auslandspraktikum finanziert, das zudem intensiv betreut wird. Dem Praktikum geht eine Vorbereitungsphase voraus und die Praktikant:innen werden im Anschluss weiter begleitet. Sie erhalten Unterstützung beim Schreiben von Bewerbungen und der Kommunikation mit Ämtern und Behörden.

Einen kürzeren Aufenthalt innerhalb Deutschlands bietet das Projekt „Modell morgen“ in Form von Feriencamps an. Das Ziel ist es, jungen Menschen bei der Berufsorientierung zu helfen, indem Berufsbilder aus verschiedenen Themenbereichen vorgestellt und mit Nachhaltigkeit in Verbindung gesetzt werden. Das Projekt wird durch das Bundesumweltministerium und den Europäischen Sozialfonds gefördert und bietet die Feriencamps kostenlos an. Sie finden in Berlin statt, teilnehmen können aber auch junge Erwachsene aus Niedersachsen und Hamburg.

Weitere Möglichkeiten bietet das EU-Programm des Europäischen Solidaritätskorps. Teil des Programms sind Freiwilligendienste im EU-Ausland, die bis zu einem Jahr dauern können und finanziert werden. Personen, die geringere Teilhabemöglichkeiten haben, etwa aus wirtschaftlichen oder sozialen Gründen, sollen priorisiert gefördert werden. Zudem können sie Unterstützung in Form von verstärktem Mentoring erhalten.

Eine Evaluation des Programms zeigt jedoch, dass sich nur weniger als 20 Prozent der Teilnehmer:innen der Gruppe der Benachteiligten zugehörig fühlen und sie größtenteils aus Familien kommen, in denen die Eltern über einen Hochschulabschluss verfügen (Studie EU-Kommission 2017, S. 61). Ein Programm, das gezielt Kinder und Jugendliche aus benachteiligten Familien anspricht, könnte passender auf diese Zielgruppe zugeschnitten werden und Kindern mit geringeren Ressourcen individuelle Zugänge ermöglichen.

Die Idee, durch positive Erlebnisse in einem neuen Umfeld Perspektiven und Möglichkeitsräume zu eröffnen, lässt sich in andere Altersgruppen übertragen. Beispielsweise könnten Mobilitätserfahrungen im Rahmen von Maßnahmen zur Aktivierung und Eingliederung (MAE) organisiert werden. Positive Erfahrungen könnten in die eigenen sozialen Netzwerke hineingetragen werden und die Teilnehmer:innen somit auch hier wieder als Multiplikator:innen wirken.

Eine Kopplung des Sozialtickets mit kostenlosem bzw. ermäßigtem Eintritt von Kultur-, Freizeit- und Sportveranstaltungen ist eine Maßnahme, um Menschen in Armut die Teilhabe zu ermöglichen. Sie kann die finanzielle Barriere, die Menschen von der Freizeitgestaltung abhält, beseitigen. Vorbildlich ist der „berlinpass“, der nicht nur den Erwerb eines Sozialtickets beinhaltet, sondern

darüber hinaus zahlreiche Vergünstigungen für den Kultur-, Bildungs-, und Freizeitbereich ermöglicht. Auch in anderen Städten gibt es ähnliche Modelle. So erhalten in Hannover Personen mit einem Sozialticket ermäßigten Eintritt in den Zoo. Inhaber:innen des „Dresden-Passes“ profitieren nicht nur von Ermäßigungen in kulturellen Einrichtungen, sondern erhalten bei Bedarf eine kostenlose Mietrechtsberatung. Die Verknüpfung des Sozialtickets mit anderen Angeboten kann somit nicht nur einen besseren Zugang zu sozialer Teilhabe befördern, sondern auch ein niedrigschwelliges Angebot für andere Unterstützungsformen darstellen. Da kein weiterer Antrag für die Berechtigung der zusätzlichen Angebote erforderlich ist und dieselbe Karte als Nachweis dient, können diese Maßnahmen besonders unkompliziert genutzt werden.

Dass neue Mobilitätsdienstleistungen auch erfolgreich von einkommensarmen Menschen genutzt werden, hat das Beispiel *io ki* im Osdorfer Born gezeigt. Entscheidend war hier eine Kommunikation, die vom Verkehrsunternehmen, dem Quartiersmanagement und Trägern der sozialen Infrastruktur getragen wurde. Als weitere Akteure sollten bei der Bereitstellung neuer Mobilitätsdienstleistungen zukünftig Wohnungsunternehmen mit eingebunden werden, etwa bei der Bereitstellung neuer Mobilitätsmöglichkeiten z. B. in Form von Mobilitätsstationen. In Hamburg wird dieses Thema bereits von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft SAGA aufgegriffen (Nobis 2021).

Informationen zur Einrichtung von Mobilitätsstationen für Wohnungsunternehmen stellt der Verkehrsclub Deutschland in einem Handlungsleitfaden⁹ zur Verfügung. Fördermöglichkeiten existieren bislang aber nur begrenzt. Einzelne Bestandteile von Mobilitätsstationen können über Fördermittel für Elektromobilität finanziert werden. Kommunale Wohnungsunternehmen können über das bundesweite Förderprogramm „Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld“¹⁰ Zuschüsse bei der Errichtung von Mobilitätsstationen erhalten. Um die Ansiedlung neuer Mobilitätsdienstleistungen zu fördern, sollten weitere Anreize für Wohnungsunternehmen geschaffen werden, beispielsweise in Form von vielfältigeren Förderprogrammen. Hierbei sollten nicht nur kommunale Wohnungsunternehmen im Fokus stehen.

Manche der beschriebenen Typen mobilitätsbezogener Exklusion (vgl. Kapitel 5.3) haben das Bedürfnis, in ihrem Mobilitätsalltag auf ein Auto zurückgreifen zu können. Da der Unterhalt eines Fahrzeugs zu teuer wäre, könnte Carsharing eine Möglichkeit sein, dies zu ermöglichen. Sozialtarife bei Carsharing-Anbietern sind bislang nur vereinzelt bei kleinen Unternehmen zu finden, et-

⁹ <https://www.vcd.org/artikel/handlungsleitfaden-intelligent-mobil-im-wohnquartier/>

¹⁰ <https://www.nrwbank.de/de/foerderung/foerderprodukte/15176/klimaschutzinitiative-{}-{}-klimaschutzprojekte-im-kommunalen-umfeld-kommunalrichtlinie.html>

wa beim Carsharing-Unternehmen *Car-ship*¹¹ in Konstanz. Auch beim Anbieter *teilAuto Neckar-Alb*¹² in Tübingen ist es möglich, Ermäßigungen zu erhalten. Diese werden Personen angeboten, die über die „BonusCard“¹³ verfügen, welche außerdem den Erwerb eines ÖPNV-Sozialtickets ermöglicht. Eine Verknüpfung des Sozialtickets mit einer Ermäßigung bei Carsharing-Unternehmen könnte eine sinnvolle Ergänzung darstellen, die bislang in größeren Städten nicht vorhanden ist.

In der Erreichbarkeitsplanung wären weitere Mobilitätsressourcen zu berücksichtigen. Grundlegend für die Bewertung eines Quartiers sollten die ÖPNV-Erschließung und die fußläufige Erreichbarkeit von Orten des täglichen Bedarfs sein. Darüber hinaus sollte die Bewertung weitere nahmobile Angebote wie etwa die Fahrradverfügbarkeit einbeziehen. Hinzu kommen Maßnahmen der Kompetenzvermittlung.

Grundlegend für das Maßnahmenpaket ist die Gewährleistung von Erreichbarkeit durch die Beseitigung der finanziellen Barriere. Für die Realisierung dieser Strategie müssen viele unterschiedliche Institutionen zusammenarbeiten. Politische Entscheidungsträger:innen, Verkehrs- und Sozialplaner:innen, unterschiedliche Träger der sozialen Infrastruktur und Betroffene sind dabei gefragt, gemeinsam Angebote auf den Weg zu bringen, die individuelle Mobilitätskompetenzen vermitteln. Hier lassen sich unterschiedliche Organisationsformen denken, die diesen Prozess voranbringen bzw. begleiten. An dieser Stelle seien nur zwei Möglichkeiten genannt, die für die Städte Hamburg und Berlin denkbar wären: Nach dem Vorbild der Fachstellen für Gesundheitsförderung und Suchtprävention könnte eine Fachstelle für Mobilitätsmanagement eingerichtet werden. Ansätze, an die sich anknüpfen ließe, bestehen in Berlin bereits. So gibt es Projekte und Programme zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung. Dazu gehören beispielsweise die Informations- und Kommunikationsplattform „Berlin Sicher Mobil“¹⁴, die Fachkonferenz „Junge Menschen und Mobilität“¹⁵ und das Projekt „Kinderstadtplan Berlin“¹⁶, bei dem Kinder eine Karte für Kinder erstellen, auf der sie Gefahrenstellen im Verkehr sowie Orientierungspunkte und Freizeitmöglichkeiten im Stadtteil eintragen.

Eine Kompetenzstelle für Mobilität könnte darauf aufbauen, weitere Angebote entwickeln und als zentrale Anlaufstelle dienen. Eine Landesarmutskonferenz,

¹¹ <https://www.car-ship.jetzt/preise/>

¹² <https://www.teilauto-neckar-alb.de/tarife/ermaessigter-tarif/>

¹³ <https://www.tuebingen.de/kreisbonuscard#/23375/23365>

¹⁴ <https://www.berlin-sicher-mobil.de/>

¹⁵ <http://www.junge-menschen-und-mobilitaet.de/verein>

¹⁶ <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/projekte/mobilitaets-und-verkehrserziehung/>

wie es sie in Berlin und mehreren anderen Bundesländern gibt, kann dabei helfen, wichtige Punkte rund um das Thema Armut auf die politische Agenda zu setzen.

7.3.3 Mindeststandard: Sicherung der essenziellen Bedürfnisse

Der Strategiepfad bearbeitet die akuten Probleme, die den Aktionsraum und den Möglichkeitsraum einschränken. Da die Hauptproblematik hier in der finanziellen Erreichbarkeit des ÖPNV zu beobachten ist, konzentrieren sich die Maßnahmenvorschläge auf diesen Bereich. Ein Ticket sollte weniger als 39 Euro kosten, da dies dem „Hartz IV“-Regelbedarf für Mobilität entspricht. Dass dies auch in Hamburg möglich ist, zeigt das Angebot der HVV-Mobilitätskarte für Geflüchtete, die bereits vorgestellt wurde. Die Integration von neuen Mobilitätsdienstleistungen in den ÖPNV-Tarif würde die Nutzung dieser Angebote unterstützen. In Berlin wäre das Angebot des Sozialtickets für den gegenwärtigen Preis unter der Bedingung der freien Stadtraumnutzung ohne zeitliche Limitierung zu erhalten.

Manchen Menschen ist es unangenehm, dass sie auf einen vergünstigten Tarif angewiesen sind. In diesen Fällen kann eine Fahrkartenkontrolle, bei der anhand des Tickets unmittelbar zu erkennen ist, dass die Person über ein Sozialticket verfügt, Schamgefühle auslösen oder zu Stigmatisierungen führen. Um dieses Problem zu umgehen, könnten Sozialtickets umgestaltet werden. In Freiburg werden beispielsweise Coupons an Berechtigte ausgegeben, mit denen sie reguläre Tickets zu einem vergünstigten Preis kaufen können. Dadurch ist bei einer Fahrkartenkontrolle nicht ersichtlich, ob eine Person mit einem ermäßigten Ticket fährt. Eine andere Lösung wäre die Umbenennung des Tickets, wie es beispielsweise beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg oder beim Aachener Verkehrsverbund geschehen ist. Hier heißen die Sozialtickets „MobilPass-Tickets“ bzw. „Mobil-Tickets“. Dadurch ließe sich vermeiden, dass direkt erkenntlich ist, dass es sich um vergünstigte Sozialtickets handelt.

Zusammenfassung: Die Strategiepfade *Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen*, *Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern* und *Mindeststandard: Sicherung der essenziellen Bedürfnisse* unterscheiden sich in ihrem Wirkungsbereich. Bei der Strategie *Hausanschluss Mobilität* handelt es sich um eine umfassende Strategie, die eine klima- und sozialgerechte Mobilität zum Ziel hat, die allen gesellschaftlichen Schichten zugutekommen. Es sind vor allem die politischen Institutionen im Zusammenspiel mit den Verkehrs- und Sozialplanungen, die in der Umsetzung gefordert sind. Die Strategie *Empowerment* hat zum Ziel, individuelle Mobilitätskompetenzen

zu fördern. Hier sind vor allem Akteure der sozialen Infrastruktur gefordert entsprechende Angebote anzubieten. Eine Regelfinanzierung muss durch die politischen Institutionen abgesichert sein. Idealerweise werden die Strategien *Hausanschluss Mobilität* und *Empowerment* gleichzeitig umgesetzt, da nur so eine wirklich nachhaltige Nutzung etabliert werden kann. Es genügt also nicht, Verkehrssysteme zur Verfügung zu stellen, sondern Information und Motivation sind wichtige Faktoren für eine erfolgreiche Nutzung. Die Strategie *Mindeststandard* ist im Gegensatz zu den anderen Strategien die am einfachsten zu realisierende. So wurden zusätzliche Mobilitätskosten des ÖPNV in Hamburg, wie z. B. der Schnellbuszuschlag von 2,20 Euro, zu Jahresbeginn 2022 abgeschafft. Mit dem nötigen politischen Willen lassen sich akute finanzielle Barrieren oder zeitliche und räumliche Beschränkungen schnell lösen.

Maßnahmen-Paket	enthält Maßnahmen
I Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> – 365-Euro-Ticket für alle, wodurch Konkurrenzdenken und Stigmatisierungen vermieden werden – Schnellbahn-Anbindung der stark betroffenen Quartiere – Zugang auch für MaaS-Angebote – Sichere und einladende Fahrrad-Infrastruktur, kostengünstige/-freie Fahrrad-Selbsthilfe-Werkstätten – Verstärkte Sozialraumorientierung als verbindliche Grundlage für ressortübergreifende Planungen, um sozialer Segregation entgegenzuwirken; gleichzeitig flächendeckender Ausbau der Infrastruktur, damit keine Ungleichheiten entstehen; Maßnahmen sowohl auf Stadtebene als auch auf Stadtteilebene – Ausrichtung des Wohnungsneubaus auf eine Infrastruktur des Umweltverbunds; Infrastruktur des Umweltverbunds steht mit dem Einzug der Bewohner:innen bereit

<p>II Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ganztägig gültiges Sozialticket für den ganzen Stadtraum, das weniger kostet als die realen Mobilitätskosten der ärmsten 15 Prozent der Bevölkerung – Kopplung des Sozialtickets mit kostenlosem bzw. ermäßigtem Eintritt von Kultur-, Freizeit- und Sportveranstaltungen – Alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind stadtweit fußläufig oder mit dem Kurzstreckentarif erreichbar – Schüler:innen-Tickets sind stark vergünstigt oder kostenlos, um Kindern Teilhabe und das Erreichen ihrer Schule zu ermöglichen (unabhängig von der Entfernung des Wohnortes zur Schule; vgl. schrittweise Absenkung im HVV ab August 2021) – Orte, in denen verschiedene Indikatoren auf Exklusion hindeuten, werden mithilfe eines Kartentools identifiziert und ggf. lokal untersucht, um planerische Entscheidungen vorzubereiten – Erreichbarkeit von Gebieten mit hohem Anteil an Menschen, die von Armut betroffen sind, wird als Kennwert im Nahverkehrsplan festgeschrieben – In den Analysen zum ÖPNV-Angebot in den Quartieren wird das Fehlen von alternativen Mobilitätsressourcen berücksichtigt
--	---

<p>II Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Das ÖPNV-Angebot wird nicht nur anteilig bemessen („81 Prozent der ‚Hartz IV‘-Beziehenden erreichen eine Tafel zum Nahbereichstarif“), sondern es werden die individuellen Auswirkungen problematisiert („für die anderen 19 Prozent ist die Tafel finanziell nicht erreichbar“) – Bestehende Multiplikator:innensysteme (z. B. Stadtteilmütter) werden genutzt, um das Thema Mobilität und damit verbundene persönliche Barrieren zu thematisieren – Es gibt Programme für Kinder und Jugendliche, um positive Mobilitäts-Erfahrungen zu vermitteln – Die Stärken der Gruppe der <i>Erlebnishungrigen</i> werden positiv genutzt. In Settings innerhalb der sozialen Infrastruktur, als Teilnehmer:innen von Maßnahmen oder in Beratungssituationen können sie Kenntnisse an andere vermitteln. Dies erweitert die Potenziale für andere Gruppen und erhöht ihr Selbstwertgefühl bzw. ihre Selbstwirksamkeit – Es gibt eine stadtteilbezogene Mobilitätsberatung (aufsuchend und im Jobcenter), die über Mobilitätsoptionen informiert
--	---

<p>II Empowerment: Individuelle Mobilitätskompetenz fördern</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Fachstellen für Gesundheitsförderung, Medienkompetenz und Suchtprävention sind Vorbilder, um eine Fachstelle für Mobilitätsmanagement zu schaffen. Diese übernimmt Schulungen, entwickelt Konzepte für individuelles Mobilitätsmanagement und stellt Informationsmaterial für Zielgruppen und Multiplikator:innen bereit – Wohnungsunternehmen etablieren neue Mobilitätsangebote – Neue Mobilitätsdienstleistungen werden in Quartieren mit hoher SGB-II-Quote etabliert und auf verschiedenen Kommunikationswegen beworben; Quartiersmanagements und soziale Infrastruktur sind bei der Implementation eingebunden – Kostengünstig Carsharing-Angebote sind eine Alternative, um den Anforderungen des Mobilitätsalltags z.B. der <i>Autoaffinen Kümmerinnen</i> gerecht zu werden – Kompetenzvermittlung (Fahrradlernkurse, Sprache, Tarifsysteem etc.) – In den Jobcentern ist eine ganzheitliche Mobilitätsberatung etabliert. Sie haben sich von der reinen Arbeitsvermittlung zu einer ganzheitlichen Beratung von außen gewandelt
--	--

<p>III Mindeststandard: Sicherung der essenziellen Bedürfnisse</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Ganztägig gültiges Sozialticket für das Tarifgebiet AB, das weniger kostet als der „Hartz IV“-Regelbedarf (Stand 2022, 40,01 Euro) – Alle Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind stadtweit fußläufig oder mit dem Kurzstreckentarif erreichbar – Sozialtickets sind einem neutralen Design gestaltet, um Stigmatisierungen zu vermeiden – Neue Mobilitätsdienstleistungen sind in den geltenden ÖPNV-Tarif integriert, um Bus und Bahn zu ergänzen. Dabei werden niedrige Preise oder ggf. ein Sondertarif für Menschen unterhalb der Armutsgrenze angeboten – Neue Mobilitätsdienstleistungen sind telefonisch buchbar und in bar zahlbar, um Zugänglichkeit zu vergrößern (vgl. <i>ioki</i> in Hamburg) – Urbanes Grün wird erhalten und weiterentwickelt, da Grün- und Freiflächen bedeutende Orte der Bewegung, der Erholung, der Naturerfahrung und der sozialen Begegnung sind, für die im besten Fall keine langen Wege nötig sind
---	--

Tabelle 18: Drei Maßnahmenpakete zur Reduzierung und Vermeidung mobilitätsbezogener Exklusion

8 Zusammenfassung

Das Forschungsprojekt MobileInclusion widmete sich dem Phänomen der mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion. Dazu wurden mit der GIS-basierten Analyse und dem qualitativen Interview zwei methodische Zugänge kombiniert.

Wie KAPITEL 2 herausstellt, liegt national und international bereits ein guter Forschungsstand zum Thema vor, wobei sich keine einheitliche Definition durchgesetzt hat. Einig sind sich die Forschenden darüber, dass die mobilitätsbezogene soziale Exklusion multifaktoriell bedingt ist und sowohl durch Merkmale der Umgebung (Raumstruktur und Verkehrsangebot) als auch durch individuelle Merkmale (u. a. Kaufkraft, gesundheitliche Verfassung, Wissen und Kompetenzen) geprägt wird. Methodisch gibt es ausgewählte Arbeiten, die quantitative und qualitative Ansätze kombinieren, um die soziale Wechselwirkung mit der räumlichen Erreichbarkeit zu ergründen. Für das Projekt MobileInclusion wurde hiervon ausgehend ein Forschungsdesign entwickelt, welches sich auf eine starke Verzahnung verschiedener quantitativer und qualitativer Ansätze stützt. Hiermit sollte das komplexe gesellschaftliche Phänomen mobilitätsbezogener Exklusion aus verschiedenen Blickwinkeln erfasst werden, um auf diese Weise ein möglichst ganzheitliches Bild des Mobilitätsalltags einkommensarmer Personen zu bekommen.

KAPITEL 3 stellt die räumliche Analyse dar, mit deren Hilfe der Zusammenhang aus Erreichbarkeit und sozialer Ausgrenzung ergründet wird. Wie eine Untersuchung der ÖPNV-Erschließung aufzeigt, sind Personen, die „Hartz IV“ beziehen, weder in Berlin noch in Hamburg strukturell schlechter mit Nahverkehrs-Haltestellen ausgestattet. Es gibt zwar Gebiete, in denen eine schlechte Erschließung und ein niedriges Kaufkraftniveau aufeinandertreffen, aber der Regelfall ist das nicht.¹

Auch bei der Betrachtung des ÖPNV-Index, der neben der Erschließung die Abfahrtsfrequenz einbezieht, zeigt sich auf den ersten Blick kein negativer Zusammenhang mit der Armutsquote: Gebiete mit niedriger Kaufkraft zeichnen sich, gemessen an den absoluten Abfahrten, durch ein überdurchschnittliches Angebot aus. In Hamburg hat das kaufkraftärmste Quintil im Mittel sogar den höchsten ÖPNV-Index. Wird die Bevölkerungsdichte einbezogen, zeigt

¹ Diese Gebiete sind online auf einer interaktiven Karte einsehbar: www.mobileinclusion.de/risiko-hamburg bzw. www.mobileinclusion.de/risiko-berlin.

sich allerdings, dass der Index pro Kopf in kaufkraftarmen Gebieten mit Abstand am geringsten ist. Hier liegt eine Ungleichverteilung zu Lasten einkommensarmer Städter:innen vor, die einige Befragte im Interview als empfundene Überfüllung der Fahrzeuge beschrieben. Die Ungleichverteilung wird dadurch verstärkt, dass nur ein kleiner Anteil einkommensarmer Personen Zugang zu den Alternativen Pkw und Fahrrad hat. Die Ergebnisse einer räumlichen Regressionsrechnung untermauern den Befund der Ungleichverteilung, indem sie einen positiven Zusammenhang zwischen Kaufkraft und Pro-Kopf-Index darstellen. Einschränkend wird erwähnt, dass die kleinste betrachtete Einheit für die Bedienung eine ÖPNV-Abfahrt ist. Die Gefäßgröße, also die Kapazität der Fahrzeuge, ist unterschiedlich, kann aber mangels Umlaufdaten der Verkehrsunternehmen nicht fein untersucht werden.

Die Tarif-Erreichbarkeit ist aufgrund der HVV-Tarifstruktur für Hamburg relevant und ist über die Zielkategorien hinweg als ausreichend zu bewerten. 83 Prozent der befragten Personen in „Hartz IV“-Bezug konnten ihre Wege des täglichen Bedarfs innerhalb der Kurzstrecke erledigen. Für die verbleibenden 17 Prozent bedeutet dies allerdings eine finanzielle Herausforderung im alltäglichen Fahrkartenkauf, die durch die Befragten als belastend geschildert wurde. Das Beispiel der Lebensmitteltafel zeigt exemplarisch, wie relevant die Tarif-Erreichbarkeit für einzelne Zwecke ist: Ein Fünftel der „Hartz IV“-Empfänger:innen konnte die nächstgelegene Tafel erst mit dem Bartarif Hamburg AB für 3,40 Euro pro Richtung erreichen.

Für sechs Untersuchungsgebiete werden jeweils eigene Werte ausgewiesen: Osdorfer Born, Steilshoop und Wilhelmsburg in Hamburg bzw. Falkenhagener Feld, Hellersdorf-Ost und Nordneukölln in Berlin. Gemeinsam ist ihnen, dass sie einen hohen ÖPNV-Index aufweisen, wobei auch hier die hohe Wohndichte den Pro-Kopf-Index stark senkt.

KAPITEL 4 beschreibt den qualitativen Ansatz, der bei der Befragung von 40 „Hartz IV“-Empfänger:innen in Berlin und Hamburg verfolgt wurde. Die Ergebnisse werden anhand von sechs Schlüsselfaktoren erläutert. Als zentral stellt sich die finanzielle Barriere heraus, die die ÖPNV-Nutzung für einkommensarme Personen erschwert. Sie steht im Mittelpunkt der Erzählungen und beeinflusst die Bewältigungsstrategien maßgeblich. In Hamburg, wo das Sozialticket teurer ist als in Berlin, kommt dazu ein Tarifsystem, das die Befragten als diskriminierend empfinden. Es verlangt ihnen entweder viel Fahrgeld oder eine große Anpassung ihrer Wegekette ab. Als weiterer Schlüsselfaktor werden persönliche Barrieren genannt, die die Alltagsmobilität einschränken. Diese reichen von Alltagsängsten, bspw. in dicht besetzten Fahrzeugen, über

körperliche Gebrechen bis hin zu traumatischen Erinnerungen an Unfälle, die sich in der Verkehrsmittelwahl niederschlagen.

Die Wahrnehmung der Erreichbarkeit relevanter Ziele ist positiv. Die Befragten beschreiben die lokale Verfügbarkeit sowohl der ärztlichen Versorgung als auch des Einzelhandels als zufriedenstellend. Auch die Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen bewerten die meisten Befragten als gut. Sie problematisieren allerdings eine wahrgenommene Überfüllung der Fahrzeuge, die sich im niedrigen ÖPNV-Index pro Kopf widerspiegelt. Auch bemängeln einige Befragte den hohen Fahrpreis, der anfällt, wenn sie fachärztliche Versorgung in einem entfernten Stadtteil in Anspruch nehmen. Auch zu kurze Umsteigezeiten werden in den Interviews vereinzelt als herausfordernd beschrieben. Die Fahrradnutzung spielt im Mobilitätsalltag der Befragten kaum eine Rolle. Ausschlaggebend sind auch hier die finanziellen Schwierigkeiten, ein Rad (wieder) anzuschaffen, zu warten und zu reparieren, aber auch Unsicherheiten in Bezug auf die Verkehrssicherheit.

Die Erzählungen des teilweisen Verzichts darauf, Individualbedürfnisse zu realisieren sowie Verwandte und Freund:innen zu besuchen, zeigen, dass potenzielle und gewünschte Ortsveränderungen nicht umgesetzt werden können. Die unterschiedliche Größe des Möglichkeitsraums (der vorstellbaren Mobilität) ist ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal, um unterschiedliche einkommensarme Mobilitätstypen zu identifizieren.

KAPITEL 5 baut auf dem vierten Kapitel auf und entwickelt eine Typologie der Mobilität einkommensarmer Haushalte. Die Aussagen der 40 Befragten werden zu sieben Typen der mobilitätsbezogenen sozialen Exklusion zusammengefasst: (1) Die *Wohnumfeld-Verbundenen* pflegen eine enge Bindung an ihren eigenen Wohnort, können im Gegenzug allerdings keine ausgeprägten Wunschziele benennen. (2) Die *Erlebnishungrigen* wissen um die Möglichkeiten, die ihnen ein größeres Budget eröffnen könnte. Trotz schwieriger Finanzlage versuchen sie, so viele Aktivitäten wie möglich zu realisieren. Daraus leitet sich ein großer Wunsch nach Bewegung im ganzen Stadtraum ab. (3) Die *Familiären Profis* haben ebenfalls einen großen Mobilitätsbedarf, wobei dieser sich aus Sorgetätigkeiten ableitet. Sie nutzen den Stadtraum intensiv, um ihren Kindern ein abwechslungsreiches Angebot zu schaffen. (4) Die *Sich Abgrenzenden* äußern ein starkes Bedürfnis nach Distanz zu anderen Menschen. Sie verfügen in der Regel über gefestigte Meinungen und sind nicht offen für Veränderungen. Sie nehmen sich selbst als ausgegrenzt wahr, beispielsweise durch hohe Fahrpreise, wobei sie die Situation bisweilen als selbstgewählte Abgrenzung deuten. (5) Die *Routiniert Getriebenen* sind in ihrer finanziellen Prekarität etabliert und folgen aktiven Bewältigungsstrategien,

um den Alltag zu meistern. Sie haben Routinen ausgebildet, beispielsweise das Pfandsammeln, die wiederum ihren Verkehrsalltag prägen. Ihr Verhalten ist offen für Veränderungen, die eine finanzielle Entlastung oder eine Verbesserung der Routinen versprechen, beispielsweise wenn es um die Nutzung von neuen Mobilitätsangeboten geht. (6) *Die Gebrochenen* sind von einem Bruch in der (Mobilitäts-)Biografie geprägt, etwa dem Verlust enger Angehöriger durch einen Unfall. Ihr Aktionsraum beschränkt sich weitgehend auf das unmittelbare Wohnumfeld. Ihr Alltag ist strukturiert und gleichförmig. (7) *Die Autoaffinen Kümmerinnen* sind Frauen (einige von ihnen haben eine Migrationsgeschichte), die in größeren Familien leben. Ihre Bedürfnisse gleichen denen der *Familiären Profis*, mit der Besonderheit, dass sie einfachen Zugriff auf ein Auto haben. Dieses Auto wird intensiv und im ganzen Stadtraum genutzt, um familienbezogene Erledigungen zu tätigen, also beispielsweise Hol- und Bringdienste zu realisieren. Dementsprechend stark ist der Mobilitätsalltag durch den Individualverkehr geprägt, auch potenzielle Veränderungen werden vor allen Dingen unter Einbeziehung des Autos eronnen.

Vier der sieben Typen werden auf der Web-Themenseite stadtarmmobil.de vorgestellt. Der Erzählstrang folgt den zusammengefassten Schilderungen der Befragten und wird durch klick- und schiebbare Webkarten interaktiv visualisiert.

KAPITEL 6 widmet sich möglichen Maßnahmen, um mobilitätsbezogene Exklusion zu lindern bzw. ihr vorzubeugen. Die empirische Grundlage bilden Repertory-Grid-Interviews mit 20 von Armut betroffenen Personen, von denen einige auch schon in den qualitativen Interviews befragt wurden. Ihnen wurden 13 Maßnahmen zur Bewertung vorgelegt, die in vier Maßnahmengruppen gegliedert werden können: Die Teilnehmenden begrüßen mögliche Maßnahmen, die Mobilität subventionieren. Dazu zählt etwa eine stärkere Vergünstigung bzw. kostenlose Bereitstellung des Nahverkehrs für einkommensarme Personen. Auch die Erweiterung des ÖPNV-Angebots wird begrüßt, wenngleich einige Befragte starke Vorbehalte beispielsweise über die Realisierbarkeit eines Schnellbahnanschlusses in ihrem Quartier äußerten. Mobilitätsangebote wie etwa das Ridepooling werden als Möglichkeit in Betracht gezogen, sofern sie überhaupt bekannt sind und sofern das geringe finanzielle Budget ihre Nutzung zulässt. Die mögliche Nutzung von Mieträdern wird ambivalent wahrgenommen. Einerseits werden sie als praktisch beschrieben, mit der konkreten Anwendung von Mietrad-Systemen verbinden die Befragten allerdings große Hürden. Auch dem Carsharing wird eine Zugangshürde in Form hoher Nutzungspreise wahrgenommen. Für die meisten Befragten stellt zudem die mangelnde Fahrpraxis (oder das Fehlen eines Führerscheins) eine große Barriere dar. Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradnutzung werden, mit Verweis auf das subjektive Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr, weitge-

hend positiv aufgenommen – auch von denjenigen Befragten, die im Alltag nicht mit dem Rad fahren. Insbesondere die Fahrradnutzenden begrüßen einen Ausbau der Infrastruktur sowie das Angebot kostenfreier Selbsthilfewerkstätten. Bei einer Befragten, die nicht Rad fahren kann, verstärkte die Vorstellung der Maßnahme allerdings das Gefühl, ausgegrenzt zu sein. Maßnahmen des individuellen Mobilitätsmanagements werden unterschiedlich bewertet. Eine staatliche Förderung des Führerscheinerwerbs beispielsweise wird von den autoaffinen Befragten begrüßt, während diejenigen, die nicht selbst automobil unterwegs sind, sie ablehnen. Im Allgemeinen wünschen sich die Befragten die Vermittlung von Informationen beispielsweise durch Broschüren und Beratungsangebote. Das Jobcenter, mit dem sie vorwiegend schlechte Erfahrungen verbinden, lehnen sie allerdings als Anlaufpunkt für die Mobilitätsberatung ab.

KAPITEL 7 bündelt die empirischen Erkenntnisse der voranstehenden Kapitel. Aus jedem Schlüsselfaktor des vierten Kapitels werden Maßnahmen abgeleitet und mittels einer SWOT-Analyse strukturiert. Daraus werden drei Strategiepfade verdichtet, die jeweils als verkehrspolitische Leitlinie zur Vermeidung von Exklusion verfolgt werden können:

Der Strategiefad *Hausanschluss Mobilität* verfolgt das Ziel, eine maximale nicht-automobile Teilhabe zu ermöglichen. Er umfasst weitreichende Maßnahmen der Verkehrs- und Sozialplanung sowie eine integrierte Siedlungsentwicklung.

Der Strategiefad *Empowerment* ist darauf ausgerichtet, gezielt eine individuelle Mobilitätskompetenz zu fördern. Dafür werden Fähigkeiten und Fertigkeiten vermittelt, um sich beispielsweise auf dem Fahrrad oder im ÖPNV sicher zu bewegen.

Der Strategiefad *Mindeststandard* beschränkt sich darauf, für Menschen in Einkommensarmut die Mobilität im ganzen Stadtraum sicherzustellen. Er setzt beim akutesten Problem an, und zwar den Kosten des Verkehrs. Wichtigste Maßnahme des Strategiepfalls ist ein Sozialticket für die ganze Stadt, das maximal so teuer ist wie das „Hartz IV“-Budget für Mobilität.

9 Fazit

Die Unterscheidung zwischen dem realisierten Aktionsraum und einem subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraum, der individuell formulierte Wunschziele beinhaltet, stellt ein zentrales Element dar, um die Mobilität von einkommensarmen Personen zu erfassen. Die Untersuchung durch das DFG-Projekt MobileInclusion hat gezeigt, dass die meisten befragten einkommensarmen Personen vor dem Dilemma stehen, die eigenen Mobilitätswünsche nicht realisieren zu können. Eine Ausnahme bildet eine Gruppe von Personen, die kaum noch Wunschziele benennen können und sich vorwiegend im eigenen Wohnumfeld bewegen. Sie sind aufgrund von traumatischen biografischen Brüchen (z. B. Scheidung, Arbeitsplatzverlust) oder Sozialisation im entsprechendem Wohnumfeld und Milieu so ‚gefangen‘, dass sie nicht realisierte individuelle Bedarfe oder fehlende soziale Kontakte nicht (mehr) als schmerzlich empfinden. Alleinerziehende, Familien mit vielen Kindern, Menschen mit ausgeprägten Sozial- und Individualbedürfnissen oder Menschen, die eine besondere fachärztliche Versorgung benötigen, stehen vor der Herausforderung, die potenziellen und notwendigen Ziele überhaupt realisieren zu können. Für die Städte Hamburg und Berlin lässt sich sagen, dass diese Personen den gesamten Stadtraum nutzen wollen und müssen und dass ihre sozialen Kontakte oftmals über das eigene Wohnumfeld hinaus reichen. Spezifische Freizeit- oder Kulturbedürfnisse lassen sich nicht nur im Wohnumfeld realisieren. Einkommensarme Personen sind sich des Missverhältnisses zwischen Möglichkeitsraum und ihrem tatsächlichen Aktionsraum bewusst und versuchen auf unterschiedliche Weise, mit dieser Diskrepanz umzugehen.

In den untersuchten Stadträumen sind es nicht in erster Linie die raumstrukturellen Rahmenbedingungen (räumliche Erreichbarkeit der Grundversorgung durch Ärzt:innen, Apotheken, Lebensmittel und Zugänge zum ÖPNV), die das Dilemma begründen, dass es nicht gelingt, den individuellen Möglichkeitsraum in einen tatsächlichen Aktionsraum zu überführen. Eine der wesentlichen Barrieren in der untersuchten Gruppe ist der fehlende bzw. defizitäre finanzielle Zugang zur Mobilität. Das Abwägen der Mobilitätskosten mit anderen Kosten des Lebens (z. B. für Kleidung, Essen, etc.) ist das bestimmende Moment des Mobilitätsalltags von einkommensarmen Haushalten. In diesem Zusammenhang sollte von mangelnder finanzieller Erreichbarkeit der Mobilität gesprochen werden. Verkehrs- und sozialpolitische Aufgabe wird es daher sein, die finanzielle Erreichbarkeit zur Mobilität herzustellen. Das ist einerseits möglich durch die Subventionierung öffentlicher Mobilität (z. B. durch ein

365-Euro-Ticket oder Sozialticket) und kann andererseits durch die Heraufsetzung der Regelbedarfsätze erreicht werden, sodass diese den realen Ausgaben entsprechen.

Jedoch wird die Beseitigung von finanziellen Barrieren nicht alle Probleme einer auf gesellschaftliche Teilhabe gerichteten Mobilität lösen. Denn bei den einkommensarmen Großstädter:innen handelt es sich um eine vulnerable Bevölkerungsgruppe, die zum Teil durch persönliche Barrieren eingeschränkt ist. Physische und psychische Einschränkungen haben sich aufgrund der Erfahrung von Langzeitarbeitslosigkeit und einem andauernden Leben unter Armutbedingungen herausgebildet und dauerhaft etabliert. Zusätzlich betrifft Einkommensarmut keine homogene Gruppe, sondern die Betroffenen unterscheiden sich gerade in der subjektiven Wahrnehmung ihrer Möglichkeitsräume deutlich voneinander. Somit bedarf es hier zielgruppenspezifischer Angebote des individuellen Mobilitätsmanagements, die die Unterschiedlichkeit der Möglichkeitsräume berücksichtigen und entsprechende Maßnahmen bereitstellen. Die von dem Forschungsprojekt identifizierten sieben Mobilitätstypen geben Hinweise darauf, welche Formen der Ansprache und der Angebote für den jeweiligen Typus zielführend sein können. Dabei geht es darum, Wege aufzuzeigen, wie sich mit Hilfe des Umweltverbundes potenzielle Ziele realisieren lassen, um auf diese Weise Möglichkeitsräume zu erweitern. Im Rahmen eines Befähigungsansatzes sind hier die Vermittlung von Informationen, Motivation und entsprechenden Kompetenzen die Mittel der Wahl. Es gilt also individuelle Zugänge zu schaffen, die den Betroffenen Angebote der Information, der Motivation und der Kompetenzvermittlung eröffnen. Als wichtige Bezugspunkte haben sich im Laufe der Feldarbeit sowohl Akteur:innen der sozialen Infrastruktur (z. B. Sozialberatung, soziale Träger), mögliche Peer Groups (z. B. Stadtteilmütter) wie auch Orte der Begegnung (z. B. Nachbarschaftshäuser, Kiezcafés) herausgestellt. Dass diese Angebote des individuellen Mobilitätsmanagements dauerhaft regelfinanziert in den Wohnvierteln zugänglich sind, sollte zukünftig in Erreichbarkeitsanalysen einbezogen werden. An dieser Stelle könnten sich Sozialplanung und vor allem zukünftige Mobilitätsmanager:innen gemeinsame Ziele setzen und entsprechende Strukturen aufbauen. Dies können vielfältige Maßnahmen sein, die von der aufsuchenden Mobilitätsberatung in Flüchtlingsheimen, Techniken der motivierenden Gesprächsführung (die z. B. auf die Nutzung von neuen Mobilitätsdienstleistungen aufmerksam machen und diese auch mit den Nutzer:innen praktisch einüben) bis hin zu Fahrradlernkursen reichen.

Gerade das Beispiel der Fahrradnutzung zeigt, dass die Bereitstellung einer sicheren und ausgebauten Fahrradwegeinfrastruktur und die individuelle Befähigung (Abbau von individuellen Ängsten, Herstellung von Fahrradverfügbar-

keit etc.) Hand in Hand gehen müssen. Die Untersuchung durch MobileInclusion hat Hinweise darauf gegeben, dass die Fahrradnutzung eben nicht selbstverständlich ist und persönliche Barrieren eine wesentliche Komponente darstellen. In zielgruppenspezifischen Kampagnen sollte insbesondere der Aspekt der Stärkung der eigenen Selbstwirksamkeit im Hauptfokus stehen, da dies auch auf die Bewältigung von anderen Problemen in anderen Lebensbereichen einen positiven Einfluss haben kann. Die Fähigkeit, unabhängig Wunschziele zu verwirklichen und selbstständig neue Wunschziele zu entwickeln, könnte generell proaktive und problemlösende Strategien der Lebensbewältigung nach sich ziehen.

Zu entwickelnde Strategiepfade mit dem Ziel, Inklusion zu verwirklichen, müssen also die verschiedensten Komponenten (räumliche Rahmenbedingungen und individuelle Faktoren) berücksichtigen. Eine einseitige Betrachtung, die sich nur auf raumstrukturelle Gegebenheiten konzentriert, ist dabei wenig zielführend.

In der Kombination der räumlichen Analyse und der Erhebung von qualitativem Datenmaterial wurde der Versuch unternommen, ein möglichst ganzheitliches Bild vom Mobilitätsalltag zu zeichnen. Mit der Verortung der dokumentierten Wege in Wegetagebüchern, der Analyse von Erzählungen zu den Wegen und der Kontextualisierung der räumlichen Analyse zur Versorgungsstruktur konnte das Wissen um den Mobilitätsalltag einkommensarmer Personen erweitert und in der Folge Ideen generiert werden, die erfolgsversprechend scheinen, die Möglichkeitsräume der betroffenen Menschen zu vergrößern. Ein Beispiel ist der Zugang zu neuen Mobilitätsdienstleistungen wie etwa dem Ridepooling für den Transport von Lebensmitteln für Nutzer:innen von Lebensmitteltafeln sowie die kostenlose Ausleihe von Lastenrädern an den Ausgabestellen, von denen befragte Menschen in den Interviews selbst berichtet hatten.

Die Kombination von räumlicher Analyse und dem Einbezug der individuellen Voraussetzungen, Wahrnehmungen und Bewertungen sollte vor allem in partizipativen Settings weitergeführt werden. Community Mapping, Photo Voice und der Einbezug von Geoinformationssystemen könnten die Informationen der räumlichen Analyse und die Ergebnisse der qualitativen Daten noch enger zusammenführen. Im Idealfall entscheiden sich die handelnden Personen nach einem solchen partizipativen Verfahren für generelle Strategien und implementieren entsprechende Maßnahmen, die dann auch evaluiert werden können. Im Forschungsprojekt haben wir im Rahmen einer SWOT-Analyse drei Strategiepfade entwickelt. Grundlage sind hier die Analyse jener Faktoren, die die Mobilität von armen Menschen erschweren. Da die Barrieren multifaktoriell sind und die Gruppe der einkommensarmen Menschen selbst heterogen ist, erscheint es sinnvoll, sich nicht nur punktuell für eine Maßnahme oder Strategie

zu entscheiden. Für Hamburg kann jedoch auf Grundlage der qualitativen Interviews konstatiert werden, dass es dringend eine Reform hin zu einem transparenten bezahlbaren Tarifsysteem ohne zeitliche und räumliche Limitierungen braucht. Diesbezüglich ist der HVV mittlerweile aktiv geworden: Seit dem 1. April 2021 können rabattierte Zeitkarten direkt in den Service-Stellen des HVV gekauft werden. Darüber hinaus entfällt das Vorzeigen der Sozialkarte bei Fahrscheinkontrollen, um diskriminierende Erlebnisse während der Fahrkartenkontrollen zu vermeiden, wie sie von den befragten einkommensarmen Personen in den Interviews geschildert wurden.

Ein Verständnis von Mobilität, das die sozialen Aspekte individueller Verwirklichungschancen sowie die Aufrechterhaltung von sozialen Netzwerken einbezieht, sollte die Grundlage für alle weiteren wissenschaftlichen, politischen und planerischen Projekte sein. Schließlich könnte das grundsätzliche methodische Herangehen Vorbild sein, die Mobilität von weiteren vulnerablen Bevölkerungsgruppen zu untersuchen, um passende Strategien und Maßnahmen zu entwickeln.

10 Danksagung

MobileInclusion ist unter Mithilfe zahlreicher Beteiligten zustande gekommen. Ohne sie hätte unser Projekt nicht die Qualität erreicht, die wir in diesem Bericht präsentieren. Wir danken ausdrücklich unseren Kolleg:innen, Weggefährt:innen und Unterstützer:innen für ihre Hilfe:

Den 40 Personen, die uns bereitwillig von ihrer Mobilität im „Hartz IV“-Budget berichteten

Unseren studentischen Mitarbeitenden

M.Sc. Jule Lietzau

M.Sc. Annika Hanke

M.Sc. Lotte Miehle

M.Sc. Elena Abt

B.Sc. Pierre Funcke

Den Expert:innen der kommunikativen Validierung

Carsten Senkbeil,
Referent des Hamburger Verkehrsverbundes für Tarif und Vertrieb

Ole Thorben Buschhüter,
Abgeordneter der SPD in der Hamburgischen Bürgerschaft

Rosa Domm, Abgeordnete der Grünen in der Hamburgischen Bürgerschaft,
Sprecherin für Klimapolitik und Mobilitätswende

Heike Sudmann, Abgeordnete der Linkspartei in der Hamburgischen Bürgerschaft,
Fachsprecherin für Stadtentwicklungs-, Wohnungs- und Verkehrspolitik

Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Berlin-Neukölln in der Fraktion Die Grünen,
Leiter der Abteilung Stadtentwicklung, Soziales und Bürgerdienste

Mira Licina,
Mitarbeiterin des sozialen Trägers einfal GmbH in Hamburg-Wilhelmsburg

Margarete Haller, Sozialberatung der Ev.-Luth. Kirchengemeinde Maria-Magdalena,
Hamburg-Osdorf

Karl-Heinz Fricke, Quartiersmanagement Falkenhagener Feld

Isabel van Gemert, Quartiersmanagement Hellersdorfer Promenade, Berlin

Andrea Voigt,

Demokratieprojekt im Schillerkiez, Bezirk Berlin-Neukölln, Vielfalt e.V.

Kristian Ronneburg, Berliner Abgeordneter für die Fraktion Die Linke in Marzahn-Hellersdorf, Sprecher für Verkehr und Petitionen

Alexander Kaas Elias, Sprecher für klima- und sozialverträgliche Mobilität des Verkehrsclubs Deutschland (VCD)

Den Expert:innen im Vorfeld der Erhebung

Prof. Dr. Annette Spellerberg,

Professorin für Stadt- und Regionalsoziologie Kaiserslautern

Dr. Antje Flade, Mobilitätspsychologin, Angewandte Wohn- Und Mobilitätsforschung Hamburg

Dr. Peter Bartelheimer, Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Soziologischen Forschungsinstitut Göttingen (SOFI)

Prof. em. Dr. Udo J. Becker, Professur für Verkehrsökologie, TU Dresden

Dipl.-Ing. Christa Böhme,

Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Deutschen Institut für Urbanistik Berlin

Prof. Dr. Claudia Hornberg, Professur an der Fakultät für Gesundheitswissenschaften, Universität Bielefeld

Georg Wilke, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, Leiter des Arbeitskreis Mobilität und Exklusion FGSV

Den Unterstützer:innen beim Feldzugang

Melanie Erichsen-Brandes, Stadtteilcafé Steilshoop

Dem gemeinnützigen Verein KIDS & CO zur Förderung von Kindern und Jugendlichen, Berlin Marzahn-Hellersdorf

Dem Verein MITTENDRIN leben, der sich für die psychosoziale Betreuung von Menschen mit verschiedenen Problemlagen in Hellersdorf verantwortlich fühlt

Dem Nachbarschaftsheim Neukölln e.V., das sich in Berlin-Neukölln an 13 Standorten für die Bedarfe der Neuköllner:innen einsetzt

10 Danksagung

Dem Nachbarschaftshaus Vielfalt, einem offenen Haus für die Bewohner:innen des Sozialraums Schillerkiez/Nordwest-Neukölln

Den Stadtteilmüttern in Berlin-Neukölln, die arbeitslose Mütter nicht-deutscher Herkunft in einem sechsmonatigen Kurs zu relevanten Themen der Erziehung, Bildung und Gesundheit qualifizieren

Dem Freundeskreis Integrative Dienste gGmbH (FID) in Berlin-Spandau, der Arbeitsgelegenheiten im Rahmen des Zuverdienstes oder eines Arbeitsprojekts anbietet

Der einfal GmbH in Hamburg-Wilhelmsburg, die Arbeit suchende Menschen für eine neue Tätigkeit qualifiziert und beim Einstieg in den Arbeitsmarkt hilft

Dem Deichhaus der Arbeitsloseninitiative Wilhelmsburg e.V., die neben verschiedener Projekte zur Beschäftigung und Qualifizierung von Arbeitslosen die Wilhelmsburger Tafel mit Ausgabe von Lebensmitteln organisiert

Dem KOM Wilhelmsburg, das Sprachkurse anbietet, in denen die Teilnehmer:innen Deutsch für alle wesentlichen Bereiche des täglichen Lebens und der Arbeitswelt lernen

Der Alraune gGmbH, die sich als Bildungs-, Ausbildungs- und Beschäftigungsträger für Projekte zur Verknüpfung von Quartiersentwicklung und Bildungs-, Ausbildungs- sowie Arbeitsmarktpolitik einsetzt

Der Sozialberatung der Ev.-Luth. Maria-Magdalena-Kirchengemeinde im Osdorfer Born, die als Anlaufstelle für Menschen dient, die sich in einer persönlichen, finanziellen oder sozialen Notlage befinden

11 Glossar

Aktionsraum

beschreibt die tatsächlich realisierten Wege eines Menschen in einem Raum. Die Rekonstruktion des Aktionsraums wird durch Erreichbarkeitsanalysen sowie die Erhebung des Mobilitätsalltags in Wegetagebüchern und Interviews vorgenommen. Bei der Bewertung eines Aktionsraums sollen raumstrukturelle Barrieren und finanzielle Barrieren identifiziert werden. Aufgrund der Anzahl der durchgeführten Wege und der angestrebten Zielkategorien können Unterschiede festgestellt werden. Auf Grundlage von visuellen Analysen von Aktionsraumkarten werden räumliche Kategorisierungen des Mobilitätsalltags vorgenommen.

Armut

bedeutet, nicht über die gleichen materiellen und immateriellen Ressourcen zu verfügen wie der Durchschnitt einer Gesellschaft. Menschen, die von Transferleistungen leben müssen, fehlen die notwendigen finanziellen Mittel, um gewünschte oder erforderliche Aktivitäten zu realisieren.

Bartarif

umfasst Fahrkarten des ÖPNV, die bis zu einen Tag lang gelten. Für diese Untersuchung sind die Tarife Kurzstrecke und (in Hamburg) Nahbereich relevant. Kapitel Kriterium 3: Tarif-Erreichbarkeit, Seite 42ff.

Capability Approach

ist ein vom indischen Ökonomen Amartya Sen entwickelter Ansatz, der den Armutsbegriff erweitert. Zentral ist der Gedanke, dass jeder Mensch das Recht hat seine eigenen Lebensziele zu verwirklichen. Das Fehlen von Wahlmöglichkeiten, ein „gutes“ Leben zu führen, beschreibt die Mehrdimensionalität von Armut. So sind für die Bemessung von Armut nicht nur die Verteilung von Gütern oder fehlende finanzielle Mittel, sondern alle Umstände, die Verwirklichungschancen verhindern, mit zu berücksichtigen. Fehlende soziale Integration oder fehlende politische Rechte beschreiben ebenso einen Mangel und die Begrenzung von Verwirklichungschancen.

Einzugsgebiet

beschreibt die Fläche, die innerhalb einer festgelegten Gehzeit von einer Haltestelle aus erreicht werden kann; auch als Gehzeit-Isochrone bezeichnet. Die Größe des Einzugsgebiets hängt vom Verkehrsmittel und vom Raumtyp ab.

Kapitel Kriterium 1: Erschließung, Seite 38

Erreichbarkeit

beschreibt den räumlichen Widerstand, um sich zwischen zwei Orten zu bewegen. Dieser wird von Raumstruktur und Verkehrsangebot bedingt. Üblicherweise wird die Erreichbarkeit in Reisezeit oder Distanz gemessen. Die Tarif-Erreichbarkeit wird anhand des Fahrpreises im ÖPNV gemessen.

Exklusion

ist der Verlust an ökonomischen, politischen, sozialen und kulturellen Teilhabechancen. Exklusion ist mehrdimensional und betont den Prozesscharakter des Ausschlusses von Teilhabe.

Isochrone

Einzugsgebiet

Mobilitätsarmut

beschreibt Einschränkungen der Erreichbarkeit und des subjektiven Möglichkeitsraums für Ortsveränderungen von Personen, die eine geringere Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zur Folge hat.

Kapitel Begriffsdefinitionen: Mobilität und Mobilitätsarmut, Seite 19ff.

Mobilitätsbezogene soziale Exklusion

beschreibt den Mangel an Möglichkeiten, Wohlbefinden durch Zugang zu Mobilität zu realisieren. Dieser Mangel kann durch eine fehlende oder stark eingeschränkte Erreichbarkeit täglicher Aktivitätsziele bedingt sein, die für verschiedene soziale Gruppen verglichen wird. Neben dieser raumstrukturellen Erreichbarkeit beeinflussen individuelle Eigenschaften die Exklusion und deren Wahrnehmung, unter anderem gehören persönliche Bedürfnisse, Kompetenzen und Kaufkraft dazu.

Möglichkeitsraum

wird durch die Optionen begrenzt, die dem Individuum nicht in den „Sinn“ bzw. nicht in Frage kommen (weil beispielsweise Informationen über ein Verkehrsangebot fehlen), darüber hinaus durch subjektive Wahrnehmungen von Erreichbarkeit, mobilitätsbiografische Prägung und persönliche Barrieren (z. B. Ängste). Bedürfnisse, Erfahrungen, Kenntnisse und Fähigkeiten, soziale Ressourcen aber auch der Stellenwert von Mobilität für eine befragte Person sind die Indikatoren, die den Möglichkeitsraum bestimmen. Vorstellungen zu potenziell möglichen Ortsveränderungen bzw. Wunschzielen sind Bestandteil des subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraums.

ÖPNV

beschreibt eine Personenverkehrsdienstleistung im alltäglichen Verkehr, die durch den VBB bzw. den HVV abgerechnet wird. Im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist damit Verkehr gemeint, der in der Regel eine Reisezeit von höchstens 60 Minuten bzw. eine Reiseweite von höchstens 50 Kilometern umfasst.

ÖPNV-Index

beschreibt einen Index für das Angebot im ÖPNV, der aus Erschließung durch Haltestellen und Bedienung durch Abfahrten gebildet wird. Das Angebot durch SPNV und U-Bahn zählt doppelt in den Index. Kapitel Kriterium 2: ÖPNV-Index aus Erschließung und Bedienung, Seite 43ff.

Raumtyp

ist eine Kategorie, um räumliche Merkmale eines Untersuchungsgebiets zu beschreiben. Um die Stadtstaaten Berlin und Hamburg kleinräumig zu typologisieren, wird auf lokale Typologien zurückgegriffen.

Schnellbahn

umfasst U-Bahn und S-Bahn.

SPNV (Schienenpersonennahverkehr)

umfasst Schienenverkehrsmittel, die als Eisenbahnen fahren: S-Bahn, Regional-Express, Regional-Bahn und (in Hamburg) Züge der AKN.

Tarif-Erreichbarkeit

beschreibt die messbare räumliche Erreichbarkeit, die ein Bartarif im ÖPNV ermöglicht. Kapitel Kriterium 3: Tarif-Erreichbarkeit, Seite 42ff.

Teilhabe

ist ein normatives Leitkonzept des wissenschaftlichen und politischen Diskurses und Handelns zur Gestaltung der Zukunft des gesellschaftlichen sozialen Miteinanders. Das Konzept der Teilhabe ist mehrdimensional und bezieht ökonomische, politische, soziale und kulturelle Ressourcen mit ein. Verkehrspolitik und Verkehrsplanung setzen sich idealerweise mit dem Leitkonzept der Teilhabe zum Ziel, umweltgerechte Wahlfreiheiten zur Lebensgestaltung zur Verfügung zu stellen.

Typen der Armutsmobilität

beschreiben sieben abgrenzbare Muster der Mobilität einkommensarmer Personen, die sich aufgrund der qualitativen Befragungen verdichten lassen (n=40). Die Typen differenzieren sich nach dem Verhältnis aus Aktionsraum, Möglichkeitsraum und Wunschraum sowie dem Umfang des alltäglichen Verkehrs im Stadtraum. Kapitel Methodik: Typologisierung, Seite 148ff. (Methodik) Kapitel Darstellung der sieben Typen mobilitätsbezogener Exklusion, Seite 161ff. (Ergebnisse)

Wunschraum

beschreibt, inwieweit Menschen in der Lage sind, potenzielle Ortsveränderungen zu denken und diese zu planen. Der Wunschraum ist Bestandteil des subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsraums. Durch die vergleichende visuelle Analyse des realisierten Aktionsraums mit dem Wunschraum kann in Kombination mit qualitativen Interviews mobilitätsbezogene soziale Exklusion identifiziert werden.

Literaturverzeichnis

- Aberle, Christoph (2020a): Who Benefits from Mobility as a Service? A GIS-Based Investigation of the Population Served by Four Ride-Pooling Schemes in Hamburg, Germany. In: *KN J. Cartogr. Geogr. Inf.* 22, S. 3. DOI: 10.1007/s42489--020--00041--4.
- Aberle, Christoph (2020b): Wie weit bringt mich eine HVV-Karte? Werkstattbericht: Wie wir die Tarif-Erreichbarkeit in Hamburg messen. Online verfügbar unter <https://mobileinclusion.projects.tu-berlin.de/mi/hvv-tarif-kurzstrecke/>. Dauerhaft archiviert unter <https://doi.org/10.15480/882.4307>.
- Aberle, Christoph; Daubitz, Stephan (2019): "Mobilitätsarmut" in Berlin und Hamburg? Kombinierte Forschung zu mobilitätsbezogener sozialer Exklusion. Unter Mitarbeit von TUHH Universitätsbibliothek.
- Ahrend, Christine (2002): Mobilitätsstrategien zehnjähriger Jungen und Mädchen als Grundlage städtischer Verkehrsplanung. Zugl.: Berlin, Techn. Univ., Diss., 2002. Münster: Waxmann (Internationale Hochschulschriften, 381).
- Alderfer, C. P. (1967): Convergent and discriminant validation of satisfaction and desire measures by interviews and questionnaires. In: *The Journal of applied psychology* 51 (6), S. 509–520. DOI: 10.1037/h0025101.
- Alderfer, Clayton P. (1969): An empirical test of a new theory of human needs. In: *Organizational Behavior and Human Performance* 4 (2), S. 142–175. DOI: 10.1016/0030–5073(69)90004-X.
- Allardt, Erik (1993): Having, loving, being: An alternative to the Swedish model of welfare research. In: Amartya Sen und Martha Craven Nussbaum (Hg.): *The Quality of life*. Oxford England, New York: Clarendon Press (WIDER studies in development economics), S. 88–94.
- Allgemeiner Ausschuss für Planung (2019): VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV. Köln.
- Almeder, Alfred (2019): Das € 365-Jahresticket, eine Erfolgsgeschichte? Europäische Nahverkehrskonferenz. Erfurt, 21.05.2019. Online verfügbar unter https://mobility-europe.eu/wp-content/uploads/Europ.-Nahverkehrskonferenz_Almeder.pdf.
- Altenburg, Sven; Gaffron, Philine; Gertz, Carsten (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich Ebert Stiftung. Hg. v. Friedrich-Ebert-Stiftung (Wiso-Diskurs. Expertisen und Dokumentationen zur Wirtschafts- und Sozialpolitik).
- Anselin, Luc (1988): *Spatial Econometrics. Methods and Models*. Dordrecht: Springer Science+Business Media (4).
- Augé, Marc; Bischoff, Michael (2012): Tagebuch eines Obdachlosen. Ethnofiktion. München: C.H. Beck (Beck'sche Reihe, 6020).
- Bannister, Don; Fransella, Fay (1981): *Der Mensch als Forscher. Die Psychologie der persönlichen Konstrukte*. Münster: Aschendorff.
- Bayliss, Kate; Mattioli, Giulio; Steinberger, Julia (2021): Inequality, poverty and the privatization of essential services: A 'systems of provision' study of water, energy

- and local buses in the UK. In: *Competition & Change* 25 (3–4), S. 478–500. DOI: 10.1177/1024529420964933.
- Beckmann, Klaus J.; Hesse, Markus; Holz-Rau, Christan; Hunecke, Marcel (Hg.) (2006): *StadtLeben — Wohnen, Mobilität und Lebensstil. Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Bivand, Roger S.; Pebesma, Edzer J.; Gómez-Rubio, Virgilio (2008): *Applied Spatial Data Analysis with R*. New York, NY: Springer New York.
- Bocarejo, Juan; Oviedo, Daniel (2010): Transport accessibility and social exclusion. A better way to evaluate public transport investment. In: WCTRS (Hg.): *World Conference on Transportation Research*, Bd. 12. Lisbon, 11.-15.07.2010. Online verfügbar unter <https://www.ucl.ac.uk/bartlett/development/sites/bartlett/files/bocarejo-oviedo.pdf>.
- Bocarejo, Juan Pablo; Oviedo, Daniel Ricardo (2012): Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments... In: *Journal of Transport Geography*. (Volume 24), S. 142–154.
- Bohnsack, R. (2014). *Rekonstruktive Sozialforschung. Einführung in qualitative Methoden* (UTB, Bd. 8242, 9., überarbeitete und erweiterte Auflage). Opladen, Toronto: Verlag Barbara Budrich, UTB.
- Bourdieu, Pierre (1987): *Die feinen Unterschiede. Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, 658).
- Brockmeyer, Friedemann; Bürger, Katja; Shah, Tarik; Weigele, Stefan; Zuber, Julian (2019): „Das beste Angebot ist nicht der Preis. Der Wiener Weg“: Weit mehr als die 365-Euro-Jahreskarte. Eine Studie der civity Management Consultants. Hg. v. civity Management Consultants. Berlin, Hamburg. Online verfügbar unter <https://civity.de/de/matters/das-beste-angebot-ist-nicht-der-preis/>.
- BSW (Hg.) (2019): *Zentren – Raum für urbanes Leben! Zentrenkonzept der Freien und Hansestadt Hamburg*. Online verfügbar unter <https://www.hamburg.de/contentblob/13327376/25ad0ffad5d2c4415ad5e04a63464b02/data/hamburger-zentrenkonzept.pdf>.
- Bude, Heinz; Willisch, Andreas (2006): *Das Problem der Exklusion*[202F?]: Ausgegrenzte, Entbehrliche, Überflüssige. 1. Aufl. Hamburg: Hamburger Edition.
- Burkey, Mark L. (2018): Spatial Econometrics and GIS YouTube Playlist. In: *REGION 5* (3), R13-R18. DOI: 10.18335/region.v5i3.254.
- BWVI (2018): Einzugsbereiche von HVV-Haltestellen. Bezugsjahr 2016. Online verfügbar unter <https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/einzugsbereiche-von-hvv-haltestellen4?forceWeb=true>.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas (1998): *Möglichkeitsräume: Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik*. Wien: Böhlau Verlag.
- Castel, Robert (2008): Die Fallstricke des Exklusionsbegriffs. In: Heinz Bude und Andreas Willisch (Hg.): *Exklusion. Die Debatte über die "Überflüssigen"*. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, 1819), S. 69–86.

- Catina, Ana.; Schmitt, Gustl M. (1993): Die Theorie der persönlichen Konstrukte. In: Scheer, Jörn W.; Catina, Ana (Hrsg.) Einführung in die Repertory Grid-Technique. Bern, Göttingen, Toronto & Seattle: Hans Huber, S. 11–23.
- Chen, Na; Wang, Chih-Hao (2020): Does green transportation promote accessibility for equity in medium-size U.S. cites? In: *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 84. DOI: 10.1016/j.trd.2020.102365.
- Church, A.; Frost, M.; Sullivan, K. (2000): Transport and social exclusion in London. In: *Transport Policy* 7 (3), S. 195–205. DOI: 10.1016/S0967-070X(00)00024-X.
- Currie, Graham (2004): Gap Analysis of Public Transport Needs. Measuring Spatial Distribution of Public Transport Needs and Identifying Gaps in the Quality of Public Transport Provision. In: *Transportation Planning and Technology* (1895), S. 137–146.
- Currie, Graham; Delbosc, Alexa (2009): Car ownership and low income on the urban fringe – Benefit or hindrance. Research Forum. In: Proceedings of the 32nd Australasian Transport.
- Currie, Graham (2010): Quantifying spatial gaps in public transport supply based on social needs. In: *Journal of Transport Geography*. (18 (1)), S. 31–41.
- Currie, Graham; Delbosc, Alexa (2011): Transport disadvantage. A review. In: Graham Currie (Hg.): New Perspectives and Methods in Transport and Social Exclusion Research. Bingley England: Emerald Group Pub, S. 15–25.
- Daubitz, Stephan (2011): Mobilität und Armut. Die soziale Frage im Verkehr. In: Oliver Schwedes (Hg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden: VS Verl. f. Sozialwiss., S. 181–193.
- Daubitz, Stephan (2013): Mobilitätsalltag von Einkommensarmen im städtischen Raum. In: Oliver Schwedes (Hg.): Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Münster: LIT (Mobilität und Gesellschaft, 3), S. 113–133.
- Daubitz, Stephan; Kawgan-Kagan, Ines (2015): Integrated charging infrastructure: Cognitive interviews to identify preferences in charging options. In: European Transport Research Review. 7 (4), S. 1–14.
- Daubitz, Stephan (2016): Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In: Schwedes, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.) Handbuch Verkehrspolitik. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer VS, S. 433–447.
- Daubitz, Stephan; Aberle, Christoph (2020a): Mobilität und Soziale Exklusion in Berlin: Faktenblatt. Unter Mitarbeit von TUHH Universitätsbibliothek.
- Daubitz, Stephan; Aberle, Christoph (2020b): Mobilität und Soziale Exklusion in Hamburg: Faktenblatt. Unter Mitarbeit von TUHH Universitätsbibliothek. Online verfügbar unter https://tore.tuhh.de/bitstream/11420/7705/1/MobileInclusion_Faktenblatt_HH.pdf.
- Daubitz, Stephan (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik. In: Oliver Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 77–101.
- Daubitz, Stephan; Abt, Elena (2019a): Mobilitäts-Ratgeber für Berlin. Online verfügbar unter <https://doi.org/10.15480/882.3164>.

- Daubitz, Stephan; Abt, Elena (2019b): Mobilitäts-Ratgeber für Hamburg. Online verfügbar unter <https://doi.org/10.15480/882.3172>.
- Deffner, Jutta (2009): Zu Fuß und mit dem Rad in der Stadt. Mobilitätstypen am Beispiel Berlins. Dortmund: Institut für Raumplanung (Dortmunder Beiträge zur Raumplanung – Verkehr, 7)
- Delbosc, Alexa (2012): The role of well-being in transport policy. In: *Transport Policy* 23, S. 25–33. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.06.005.
- Delbosc, Alexa; Currie, Graham (2011a): Transport problems that matter – social and psychological links to transport disadvantage. In: *Journal of Transport Geography* 19 (1), S. 170–178. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2010.01.003.
- Delbosc, Alexa; Currie, Graham (2011b): Using Lorenz curves to assess public transport equity. In: *Journal of Transport Geography* 19 (6), S. 1252–1259. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2011.02.008.
- Delmelle, Elizabeth Cahill; Casas, Irene (2012): Evaluating the spatial equity of bus rapid transit-based accessibility patterns in a developing country: The case of Cali, Colombia... In: *Transport Policy* (20), S. 36–46.
- destatis; WZB (2018): Datenreport 2018. Ein Sozialbericht für die Bundesrepublik Deutschland. Hg. v. Bundeszentrale für politische Bildung. Bonn.
- Dick, Michael (2000): The Use of Narrative Grid Interviews in Psychological Mobility Research. Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research, Vol 1, No 2 (2000): Qualitative Methods in Various Disciplines I: Psychology / Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research, Vol 1, No 2 (2000): Qualitative Methods in Various Disciplines I: Psychology. DOI: 10.17169/FQS-1.2.1075.
- Dziekan, Katrin; Zistel, Meinhard (2018): Öffentlicher Verkehr. In: Verkehrspolitik. Wiesbaden: Springer VS, 2018.
- El-Geneidy, Ahmed; Buliung, Ron; Diab, Ehab; van Lierop, Dea; Langlois, Myriam; Legrain, Alexander (2015): Non-stop equity: Assessing daily intersections between transit accessibility and social disparity across the Greater Toronto and Hamilton Area (GTHA). In: *Environ Plann B Plann Des* 43 (3), S. 540–560. DOI: 10.1177/0265813515617659.
- El-Geneidy, Ahmed; Levinson, David; Diab, Ehab; Boisjoly, Genevieve; Verbich, David; Loong, Charis (2016): The cost of equity. Assessing transit accessibility and social disparity using total travel cost. Abweichende Seitenzahlenn beziehen sich auf eine Autorenkopie. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 91, S. 302–316.
- Embacher, Johann; Buttle, Francis (1989): A Repertory Grid Analysis Of Austria's Image As A Summer Vacation Destination. In: *Journal of Travel Research* 27 (3), S. 3–7. DOI: 10.1177/004728758902700302.
- Europäische Kommission, Generaldirektion Bildung, Jugend, Sport und Kultur, Studie über die Auswirkungen der grenzüberschreitenden Freiwilligentätigkeit im Rahmen des Europäischen Freiwilligendienstes, Amt für Veröffentlichungen, 2017, <https://data.europa.eu/doi/10.2766/87737>.
- Fahrmeir, Ludwig; Kneib, Thomas; Lang, Stefan (2007): Regression. Modelle, Methoden und Anwendungen. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg.

- Feichtinger, Elfriede (1996): Armut und Ernährung: Literaturanalyse unter besonderer Berücksichtigung der Konsequenzen für Ernährungs- und Gesundheitsstatus und der Ernährungsweise in der Armut. Berlin: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) (WZB Discussion Paper, P 96–202).
- FGSV (2015): Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion. Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen. Unter Mitarbeit von Bastian Chlond, Kerstin Conrad, Frank Fiedler, Carsten Gertz, Michael Krech, Ulrike Reutter et al. Köln (FGSV W1 – Wissensdokumente).
- Fina, Stefan; Gerten, Christian; Gehrig-Fitting; Rönsch, Jutta (2019): Geomonitoring und die große Transformation. Methoden zur kritischen Bewertung nachhaltiger Raumentwicklung. Hg. v. ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH Dortmund (ILS-TRENDS, 12). Online verfügbar unter https://www.ils-forschung.de/files_publikationen/pdfs/130120_Trends_extra_online_S4_neu.pdf.
- Flade, Antje (2013): Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Flick, Uwe (2011): Triangulation. Wiesbaden: Springer Fachmedien (Qualitative Sozialforschung).
- Florida, Richard (2017): The new urban crisis. How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class – and what we can do about it. New York, NY: Basic Books.
- Foth, Nicole; Manaugh, Kevin; El-Geneidy, Ahmed M. (2013): Towards equitable transit. Examining transit accessibility and social need in Toronto, Canada, 1996–2006. In: *Journal of Transport Geography* 29, S. 1–10. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.12.008.
- Fromm, Martin; Paschelke, Sarah (2010): Grid Practice: Anleitung zur Durchführung und Auswertung von Grid-Interviews. Stuttgart: Books on Demand.
- Gaffron, Philine; Hine, Julian; Mitchell, Fiona (2001): The Role of Transport in Social Exclusion in Urban Scotland: Literature Review. Scottish Executive Central Research Unit, Edinburgh.
- Gather, Matthias; Hille, Claudia (2021): Grenzenlos mobil? Eine ethische Betrachtung unseres Verkehrs- und Mobilitätssystems. In: Uta Breuer und Dieter D. Genske (Hg.): Ethik in den Ingenieurwissenschaften. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 245–268.
- Glaser, Barney G. (1978): Theoretical sensitivity: advances in the methodology of grounded theory. Mill. Valley, Calif.: Sociology Press.
- Golgher, André Braz; Voss, Paul R. (2016): How to Interpret the Coefficients of Spatial Models. Spillovers, Direct and Indirect Effects. In: *Spat Demogr* 4 (3), S. 175–205. DOI: 10.1007/s40980--015--0016-y.
- Goodwin, P. B. (1974): Generalised time and the problem of equity in transport studies. In: *Transportation* 3 (1), S. 1–23. DOI: 10.1007/BF02351839.
- Grafe, Regine (2020): Umweltgerechtigkeit – Wohnen und Energie. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- Guzman, Luis A.; Oviedo, Daniel (2018): Accessibility, affordability and equity. Assessing ‚pro-poor‘ public transport subsidies in Bogotá. In: *Transport Policy* 68, S. 37–51. DOI: 10.1016/j.tranpol.2018.04.012.

- Guzman, Luis A.; Oviedo, Daniel; Rivera, Carlos (2017): Assessing equity in transport accessibility to work and study. The Bogotá region. In: *Journal of Transport Geography* 58, S. 236–246. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.12.016.
- Haugen, Katarina (2011): The Advantage of ‚Near‘: Which Accessibilities Matter to Whom? In: *European Journal of Transport and Infrastructure Research* 11 (4), S. 368–388. Online verfügbar unter urn:nbn:se:umu:diva-45976.
- Häußermann, Hartmut; Kronauer, Martin; Siebel, Walter; Vogel, Berthold (Hg.) (2004): *An den Rändern der Städte. Armut und Ausgrenzung*. Orig.-Ausg., 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Edition Suhrkamp, 2252).
- Helfferich, Cornelia (2009): *Die Qualität qualitativer Daten: Manual für die Durchführung qualitativer Interviews*. 3., überarb. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. f. Sozialwiss.
- Herget, Melanie (2013): *Verkehrsverhalten und Mobilitätsstrategien von Familien in ländlichen Räumen Deutschlands unter besonderer Berücksichtigung rollentypischer Arbeitsteilung*. Dissertation. TU Berlin.
- Hine, Julian (2011): Mobility and transport disadvantage. In: Grieco, Margaret; Urry, John (Hrsg.) *Mobilities: new perspectives on transport and society*. Farnham (Surrey), Burlington: Ashgate Publishing. S. 21–39.
- Hinkelmann, Christian (2019): Osdorf bekommt ab 2035 einen S-Bahn-Anschluss – mit Verlängerungsmöglichkeit bis Schenefeld. Hg. v. NAHVERKEHR HAMBURG. Online verfügbar unter <https://www.nahverkehrhamburg.de/osdorf-bekommt-ab-2035-einen-s-bahn-anschluss-mit-verlaengerungsmoeglichkeit-bis-schenefeld-12431/>, zuletzt aktualisiert am 26.08.2020.
- HVV (2019): Gemeinschaftstarif des Hamburger Verkehrsverbundes (HVV) für die Verbundverkehrsunternehmen, gültig ab 1. August 2019. Online verfügbar unter <https://www.hvv.de/resource/blob/2384/83221245a71df393c9e5a1946b5761f8/hvv-gemeinschaftstarif-data.pdf>.
- infas (2019): *Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) – Stadt Hamburg*. Präsentation für die Metropolregion Hamburg. Online verfügbar unter <https://metropolregion.hamburg.de/mobilitaet/12739928/mid2017/>.
- infas; DLR (2010): *MiD 2008: Ergebnisbericht*. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf.
- infas; DLR; IVT; infas 360 (Hg.) (2019): *Mobilität in Deutschland – Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017*. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zeitreibenbericht_2002_2008_2017.pdf.
- infas360 (2019): *Anfrage Sozialdaten in Zensus-Auflösung*, 17.10.2019. E-Mail an Hanke, Annika, studentische Mitarbeiterin am VPL/TUHH.
- Jankowicz, Devi (2005): *The easy guide to repertory grids*. Chichester: John Wiley & Sons.
- Jaramillo, Ciro; Lizárraga, Carmen; Grindlay, Alejandro Luis (2012): Spatial disparity in transport social needs and public transport provision in Santiago de Cali (Colombia). In: *Journal of Transport Geography* 24, S. 340–357. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2012.04.014.
- Kamruzzaman, Md.; Hine, Julian (2012): Analysis of rural activity spaces and transport disadvantage using a multi-method approach. In: *Transport Policy* 19 (1), S. 105–120. DOI: 10.1016/j.tranpol.2011.09.007.

- Karner, Alex (2018): Assessing public transit service equity using route-level accessibility measures and public data. In: *Journal of Transport Geography* 67, S. 24–32. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2018.01.005.
- Kębłowski, Wojciech (2018): France: A "New May 1968" in Aubagne? In: Judith Dellheim und Jason Prince (Hg.): *Free Public Transit. And Why We Don't Pay To Ride Elevators*. Montréal, Chicago, London: Black Rose Books, S. 103–110.
- Kelle, Udo; Kluge, Susann (1999): Vom Einzelfall zum Typus. Fallvergleich und Fallkontrastierung in der qualitativen Sozialforschung. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Qualitative Sozialforschung, 4).
- Kelly, George (1955): *The psychology of personal constructs*. New York: Norton.
- Kesper, Franziska; Engbers, Moritz (2021): *Social2Mobility-Workshop*.
- Knie, Andreas (2005): Das Auto im Kopf: Die Auswirkungen moderner Verkehrsinfrastruktur auf die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum. In: *Zeitschrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*. 53 (1), S. 59–69.
- Kolbusa, Matthias (2013): *Umsetzungsmanagement*. Wiesbaden: Springer. Online verfügbar unter <http://site.ebrary.com/lib/alltitles/docDetail.action?docID=10743866>.
- Kronauer, Martin (2010): *Exklusion: Die Gefährdung des Sozialen im hoch entwickelten Kapitalismus*. 2., aktualisierte und erw. Aufl. Frankfurt am Main, New York: Campus.
- Kuckartz, Udo (1988): *Computer und verbale Daten. Chancen zur Innovation sozialwissenschaftlicher Forschungstechniken*. Frankfurt a.M.: Peter Lang.
- Kuckartz, Udo (2014): *Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung*. Weinheim: Beltz Juventa.
- Kuhlmann, Carola (2008): „Bildungsarmut und die soziale Vererbung“ von Ungleichheiten. In: Ernst-Ulrich Huster, Jürgen Boeckh und Hildegard Mogge-Grotjahn (Hg.): *Handbuch Armut und Soziale Ausgrenzung*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage, Wiesbaden, S. 301–319.
- Kutter, Eckhard (2019): *Stadtstruktur und Erreichbarkeit in der postfossilen Zukunft*. Berlin: Erich Schmidt Verlag (Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 99). Online verfügbar unter <http://www.esv.info/978--3-503--18825--3>.
- Kwan, Mei-Po (1998): Space-Time and Integral Measures of Individual Accessibility: A Comparative Analysis Using a Point-based Framework. In: *Geographical Analysis* 30 (3), S. 191–216. DOI: 10.1111/j.1538--4632.1998.tb00396.x.
- Lamnek, Siegfried (2005): *Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch*. 4., vollst. überarb. Aufl. Weinheim: Beltz PVU.
- Lampert, Thomas; Kroll, Lars Eric (2010): *Armut und Gesundheit*. Hg. v. Robert Koch-Institut Berlin. Berlin (GBE kompakt, 5).
- Leben, Jörg (2016): *Rad Fahrende. Wer sie sind und was sie brauchen*: LIT Verlag (Mobilität und Gesellschaft, 7).
- LeSage, James P. (2014): What Regional Scientists Need to Know About Spatial Econometrics. In: *SSRN Journal*. DOI: 10.2139/ssrn.2420725.
- Levinson, David M.; Wu, Hao (2020): Towards a general theory of access. In: *JTLU* 13 (1), S. 129–158. DOI: 10.5198/jtlu.2020.1660.

- Litman, Todd (2019): Smart Congestion Relief. Comprehensive Evaluation of Traffic Congestion Costs and Congestion Reduction Strategies. Hg. v. Victoria Transport Policy Institute. Online verfügbar unter https://www.vtpi.org/cong_relief.pdf.
- Lucas, Karen (Hg.) (2004a): Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice. 1. publ. Bristol: Policy Press.
- Lucas, Karen (2004b): Towards a ‚social welfare‘ approach to transport. In: Karen Lucas (Hg.): Running on empty. Transport, social exclusion and environmental justice. 1. publ. Bristol: Policy Press, S. 291–298.
- Lucas, Karen (2011): Transport and social exclusion: where are we now?. In: Grieco, Margaret; Urry, John (Hrsg.) Mobilities: new perspectives on transport and society. Farnham (Surrey), Burlington: Ash-gate Publishing, S. 207–222.
- Lucas, Karen (2012): Transport and social exclusion. Where are we now? In: *Transport Policy* 20, S. 105–113. DOI: 10.1016/j.tranpol.2012.01.013.
- Lucas, Karen; Mattioli, Giulio; Verlinghieri, Ersilia; Guzman, Alvaro (2016): Transport poverty and its adverse social consequences. In: Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport 169 (6), S. 353–365. DOI: 10.1680/jtran.15.00073.
- Madre, Jean-Loup; Axhausen, Kay W.; Brög, Werner (2007): Immobility in travel diary surveys. In: *Transportation* (34 (1)), S. 107–128.
- Manderscheid, Katharina (2012): Mobilität. In: Frank Eckardt (Hg.): Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 551–570. Online verfügbar unter <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2F978--3-531--94112--7.pdf>.
- Matthes, Gesa (2010): Reurbanisierung in Hamburg und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung. ECTL Working Paper 43. Diplomarbeit. Technische Universität Hamburg-Harburg, Hamburg. Institut für Verkehrsplanung und Logistik. Online verfügbar unter http://www.vsl.tu-harburg.de/vsl_2/Archiv/wp/ECTL_Working_Paper_43_14092010.pdf.
- Max Rubner-Institut (Hg.) (2008): Nationale Verzehrsstudie II. Ergebnisbericht, Teil 2. Die bundesweite Befragung zur Ernährung von Jugendlichen und Erwachsenen. Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.
- Mayring, Philipp (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. 11., aktualisierte und überarb. Auf. Weinheim: Beltz.
- Mietzsch, Oliver (2021): Öffentliche Mobilität finanzieren: Plädoyer für ein neues Verständnis der Mobilitätsfinanzierung im öffentlichen Verkehr. In: Oliver Schwedes (Hg.): Öffentliche Mobilität: Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 211–237.
- Mohr, Katrin (2007): Soziale Exklusion im Wohlfahrtsstaat: Arbeitslosensicherung und Sozialhilfe in Grossbritannien und Deutschland. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Næss, Peter (2004): Urban structure matters, even in a small town. In: *Journal of Environmental Planning and Management* 47 (1), S. 35–57.
- Nobis, Marcel (2021): Hamburg rollt. In: *wir gemeinsam / SAGA-Magazin*, 2021 (03/2021), S. 10–15. Online verfügbar unter https://www.saga.hamburg/fur-unser-e-mieter/mietermagazin-wir/2021/3--21/SAGA_03--2021_web.pdf.

- Nordbakke, Susanne; Schwanen, Tim (2014): Well-being and Mobility: A Theoretical Framework and Literature Review Focusing on Older People. In: *Mobilities* 9 (1), S. 104–129. DOI: 10.1080/17450101.2013.784542.
- Nussbaum, Martha Craven; Pauer-Studer, Herlinde; Utz, Ilse (Hg.) (2014): *Gerechtigkeit oder Das gute Leben*. Dt. Erstausg., 8. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (Gender studies, 1739 = N.F., 739).
- Open Data Österreich (Hg.) (2022): Geodaten – INSPIRE. Online verfügbar unter <https://www.data.gv.at/inspire/>.
- Opp, Karl-Dieter (2014): Probleme der Begriffsbildung in den Sozialwissenschaften. In: Karl-Dieter Opp (Hg.): *Methodologie der Sozialwissenschaften*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 117–147.
- ORF.at (2021): Verkehr: „Salzburg bekommt Öffi“-Jahresticket um 365 Euro. Salzburg. Online verfügbar unter <https://salzburg.orf.at/stories/3126832/>.
- Ortoleva, Stephanie; Brenman, Marc (2004): Women's issues in transportation. In: Karen Lucas (Hg.): *Running on empty*. Transport, social exclusion and environmental justice. 1. publ. Bristol: Policy Press.
- Páez, Antonio; Mercado, Ruben; Farber, Steven; Morency, Catherine; Roorda, Matthew (2009): *Mobility and Social Exclusion in Canadian Communities. An Empirical Investigation of Opportunity Access and Deprivation*. Policy Research Directorate, Strategic Policy and Research, Human Resources and Social Development Canada.
- Pickup, Laurie; Giuliano, Genevieve (2005): Transport and social exclusion in Europe and the USA. In: Donaghy, Kieran (Hrsg.) *Social dimensions of sustainable transport: transatlantic perspectives*. Aldershot, Hants, Burlington: Ashgate.
- Peter, Marcus (2020): *Die Berechnung kleinräumiger und multimodaler Erreichbarkeiten auf regionaler Ebene*. Dissertation at Hamburg University of Technology (Manuscript). Hamburg.
- Pike, Steven (2007): Repertory Grid Analysis in Group Settings to Elicit Salient Destination Image Attributes. In: *Current Issues in Tourism* 10 (4), S. 378–392. DOI: 10.2167/citMP010.0.
- Polanyi, Michael (1985): *Implizites Wissen*. 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp (/Suhrkamp-Taschenbuch / Wissenschaft] Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, 543).
- Preston, John; Rajé, Fiona (2007): Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. In: *Journal of Transport Geography* 15 (3), S. 151–160. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002.
- Pütz, Thomas; Schönfelder, Stefan (2018): *Verkehrsbild Deutschland. Angebotsqualitäten und Erreichbarkeiten im öffentlichen Verkehr*. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Bonn (BBSR-Analysen KOMPAKT, 08/2018).
- Quartiersmanagement Hellersdorfer Promenade (2017): *HELLE ORTE*. Quartierskarte für Hellersdorf. Berlin. Online verfügbar unter <http://www.helle-orte.de/>.
- Rajé, Fiona; Grieco, Margaret; Preston, John (2004): Transport and social exclusion: a new British policy agenda. In: *Transport, demand management and social inclusion: the need for ethnic perspectives*. Aldershot, Hampshire, Burlington: Ashgate.

- Rammert, Alexander; Daubitz, Stephan; Schwedes, Oliver (2019): Entwicklung von Mobilitätsstrategien auf Basis qualitativer Daten. In: Internationales Verkehrswesen, 4|2019.
- Riley, S.; Palmer, J. (1976): Attitudes and Latitudes – Repertory Grid Study of Perceptions of Seaside Resorts. In: Patrick Slater (Hg.): Explorations of Intrapersonal Space. London: Wiley (The measurement of intrapersonal space by grid technique, / ed. by Patrick Slater; Vol. 1).
- Rogers, Carl R. (1985): Die nicht-direktive Beratung. Counseling and Psychotherapy. Frankfurt am Main: Fischer.
- Rudzio, Kolja (2020): 1,67 Euro für einen Kühlschrank. Seit 2021 beträgt der Anteil für Verkehr am "Hartz IV"-Regelbedarf 40,01 Euro; Zum 1. Januar 2022 ist der gesamte Regelbedarf um 3 Euro gestiegen (ausgehend von einer alleinstehenden Person). In: *DIE ZEIT*, 2020 (32). Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/2020/32/hartz-iv-satz-anpassung-grundsicherung-existenzminimum/komplettansicht>.
- Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? Berlin: TU Berlin, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung (IVP-Schriften, 06).
- Scheiner, Joachim; Bauer, Uta; Wohltmann, Heike; Rittmeier, Bernd; Schlump, Christian (2012): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Exklusion. Fähigkeiten und Ressourcen einer ländlichen Bevölkerung für eine angemessene Versorgung und Teilhabe am öffentlichen Leben. Hg. v. BMVBS (BMVBS-Online-Publikation, 27/2012).
- Schelewsky, Marc; Jonuschat, Helga; Bock, Benno; Stephan, Korinna (Hg.) (2014): Smartphones unterstützen die Mobilitätsforschung. Neue Einblicke in das Mobilitätsverhalten durch Wege-Tracking. Wiesbaden: Springer Vieweg.
- Scheurer, Jan (2018): Value Capture: Linking Public Transport to Land Value. In: Judith Dellheim und Jason Prince (Hg.): Free Public Transit. And Why We Don't Pay To Ride Elevators. Montréal, Chicago, London: Black Rose Books, S. 225–241.
- Schneider, Uta (2017): Urbane Mobilität im Umbruch. Normen, Leitbilder und familiäre Aushandlungsprozesse zu Autos und Elektroautos. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung). Online verfügbar unter <https://ebookcentral.proquest.com/lib/gbv/detail.action?docID=5049876>.
- Schnieder, Lars (2015): Betriebsplanung im öffentlichen Personennahverkehr. Berlin, Heidelberg: Springer.
- Scholles, Frank (2008): Die verbal-argumentative Bewertung. In: Dietrich Fürst und Frank Scholles (Hg.): Handbuch Theorien und Methoden der Raum- und Umweltplanung. 3. Aufl. Dortmund: Rohn, S. 503–515.
- Schwarze, Björn (2015): Eine Methode zum Messen von Naherreichbarkeit in Kommunen. Dissertation. Online verfügbar unter <https://eldorado.tu-dortmund.de/handle/2003/34458?mode=full>.
- Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan (2011): Hausanschluss Mobilität. Erfahrungen und Potenziale von Erreichbarkeitsplanung. Hg. v. Verbraucherzentrale Bundesverband. Berlin.
- Schwedes, Oliver (2019): Am Steuer? Instrumente und Anwendungsfelder der Verkehrspolitik. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte* (43), S. 19–27. Online verfügbar

- bar unter <https://www.bpb.de/apuz/298744/instrumente-und-anwendungsfelder-der-verkehrspolitik>.
- Schwedes, Oliver (2021): Öffentliche Mobilität. Voraussetzung für eine menschenge-rechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer VS.
- Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Hoor, Maximilian (2023): Verkehr – Mobilität – Planung. Eine Einführung in Begrifflichkeiten. Münster: LIT (im Erscheinen).
- Schwedes, Oliver; Daubitz, Stephan; Rammert, Alexander; Sternkopf, Benjamin; Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. 2. Aufl. Hg. v. Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung IVP. Technische Universität Berlin. Berlin (IVP Discussion Paper).
- Schwedes, Oliver; Sternkopf, Benjamin; Rammert, Alexander (2017): Mobilitätsma-nagement. Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Bei-spiel Mobilitätsmanagement. Abschlussbericht. Fachgebiet Integrierte Verkehrs-planung. Berlin. Online verfügbar unter: www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Fo rschung/Projekte/Mobilit%C3%A4tsmanagement/Endbericht_MobMan.pdf.
- Schwerdtfeger, Stefanie (2019): Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. Motive, soziale Akzeptanz und alternative Finanzierungsinstrumente (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung). Online verfügbar unter <https://doi.org/10.1007/978--3-658--26064--4>.
- Sen, Amartya (2012): Die Idee der Gerechtigkeit. Unter Mitarbeit von Christa Krüger. Ungekürzte Ausg. München: Dt. Taschenbuch-Verl. (dtv, 34719).
- SenStadtUm (Hg.) (2016): Bahnen und Busse für die Wachsende Stadt. Der Berliner Nahverkehrsplan. Online verfügbar unter https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/p olitik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nahverkehrsplan.pdf.
- Shay, Elizabeth; Combs, Tabitha S.; Findley, Daniel; Kolosna, Carl; Madeley, Mi-chelle; Salvesen, David (2016): Identifying transportation disadvantage: Mixed-methods analysis combining GIS mapping with qualitative data. In: *Transport and Social Exclusion* 48, S. 129–138. DOI: 10.1016/j.tranpol.2016.03.002.
- Skinner, Debra; Matthews, Stephen; Burton, Linda (2005): Combining ethnography and GIS technology to examine constructions of developmental opportunities in contexts of poverty and disability. In: Thomas Weisner (Hg.): *Discovering success-ful pathways in children’s development: Mixed methods in the study of childhood and family life*: MacArthur Foundation and University of Chicago Press, S. 223–239.
- Social Exclusion Unit (Hg.) (2003): Making the connections: final report on trans-port and social exclusion. Office of the Deputy Prime Minister (UK Government). London.
- Soepper-Quendler, Katharina (2020): Vienna—Keeping It Livable: How Urban Plan-ning Instruments Contribute to a City’s Quality of Life. In: Fritz Wagner und Roger W. Caves (Hg.): *Community Livability. Issues and Approaches to Sustaining the Well-Being of People and Communities*. 2nd ed. Milton: Routledge, S. 103–110.
- SozM BW (Hg.) (2015): Erster Armuts- und Reichtumsbericht Baden-Württemberg. Stuttgart.
- Stark, Kerstin (2017): Mobilitätsarmut in der sozialwissenschaftlichen Debatte. In: Katrin Großmann, André Schaffrin und Christian Smigiel (Hg.): *Energie und*

- soziale Ungleichheit. Zur gesellschaftlichen Dimension der Energiewende in Deutschland und Europa. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 79–100.
- Statistisches Bundesamt (destatis) (2020): Wirtschaftsrechnungen. Laufende Wirtschaftsrechnungen. Einkommen, Einnahmen und Ausgaben privater Haushalte. Berlin (Fachserie 15, 1).
- Sterzer, Lena (2017): Wohnen und Mobilität im Kontext von Fremdbestimmung und Exklusion. Dissertation. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH.
- Strauss, Anselm A. (1991): Grundlagen qualitativer Sozialforschung: Datenanalyse und Theoriebildung in der empirischen soziologischen Forschung. München: Fink.
- Strauss, Anselm L.; Corbin, Juliet M. (1997): Grounded theory in practice. Thousand Oaks, Calif.: Sage Publ. Online verfügbar unter <http://www.loc.gov/catdir/enhancements/fy0655/96045918-d.html>.
- Thieme, Nina (2011): Repertory Grid Methodik. In: Gertrud Oelerich (Hg.): Empirische Forschung und soziale Arbeit. Ein Studienbuch. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss, S. 281–291.
- Transparenzportal Hamburg (Hg.) (2019): Statistische Gebiete in Hamburg. Online verfügbar unter <https://suche.transparenz.hamburg.de/dataset/statistische-gebiete-in-hamburg4?forceWeb=true>.
- Unger, Hella von (2014): Partizipative Forschung. Einführung in die Forschungspraxis. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- VBB (2018): Der VBB-Tarif. Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen.
- Vella-Brodrick, Dianne A.; Stanley, Janet (2013): The significance of transport mobility in predicting well-being. In: *Transport and Social Exclusion* 29, S. 236–242. DOI: 10.1016/j.tranpol.2013.06.005.
- Vlecken, Edda-Silke (2014): „Ich bin arbeitslos. Ich wohne in einer Pension. Ich hab nichts. Ich bin nichts.“: eine qualitative Analyse individueller Armuts- und Ohnmachtserfahrungen in einem reichen Land. Dissertation.
- Wachs, Martin; Kumagai, T.Gordon (1973): Physical accessibility as a social indicator. In: *Socio-Economic Planning Sciences* 7 (5), S. 437–456. DOI: 10.1016/0038--0121(73)90041--4.
- Wilde, Mathias (2014): Mobilität und Alltag. Einblicke in die Mobilitätspraxis älterer Menschen auf dem Land. Wiesbaden: Springer VS (Research, 25). Online verfügbar unter <http://swbplus.bsz-bw.de/bsz395819679cov.htm>.
- Wilke, Georg (2013): Mobilität und Exklusion. Grundlinien des wissenschaftlichen Diskurses über mobilitätsbezogene soziale Ungleichheit. In: Oliver Schwedes (Hg.): Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne. Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten. Münster: LIT (Mobilität und Gesellschaft, 3), S. 95–112.
- Witzel, Andreas (2000): Das problemzentrierte Interview. In: *Forum Qualitative Sozialforschung* 1 (1).
- Alle Webseiten wurden zuletzt im Februar 2022 aufgerufen.

12 Anhang

12.1 Eingangsvariablen für die räumliche Analyse

12.1.1 Berlin

Code	Mittelwert	Median	SD	Minimum	Maximum	n
Kk	21 870	20 951	5 473	11 356	131 301	39 173
sgbii_q	0,09	0,05	0,13	0	1	41 833
Ew	91,84	45	107,04	1	1 638	39 173
b1ln	0,08	0	0,39	0	8,06	65 100
b2ln	0,26	0	0,68	0	8,47	65 100
b3ln	2,14	0	2,95	0	8,56	65 100
b4ln	5,52	6,08	2,05	0	9,09	65 100
e1	0,92	1	0,24	0	1	39 173
e2	0,38	0	0,47	0	1	38 794
Oevxln	6,79	0	3,9	0	17	38 004
oevxn_cap	0,26	0	0,65	0	15	38 004
t1	-0,03	0,02	0,88	-2,19	1,81	89 124

12.1 Eingangsvariablen für die räumliche Analyse

12.1.2 Hamburg

Code		Mittelwert	Median	SD	Minimum	Maximum	n
Kk	[2300?] Kaufkraft pro Person (EUR/Jahr)	26 811	24 924	8 085	7 983	129 215	28 467
sgbil_q	Anteil Empfänger:innen von Leistungen nach dem SGB II an der Bevölkerung	0,18	0,12	0,18	0	1	12 931
Ew	Bevölkerungsdichte (Personen/ha)	64,1	36	76,78	1	1 604	28 467
b1ln	Bedienung durch Schnellbahn pro Kopf (tägliche Abfahrten SPNV/U-Bahn innerhalb 600m Umkreis, logarithmiert)	0,07	0	0,35	0	8,7	52 041
b2ln	Bedienung durch Bus und Tram pro Kopf (tägliche Abfahrten innerhalb 400m Umkreis, logarithmiert)	0,29	0	0,65	0	8,41	52 041
b3ln	Bedienung durch Schnellbahn pro Zensuszelle (tägliche Abfahrten SPNV/U-Bahn innerhalb 600m Umkreis, logarithmiert)	1,34	0	2,47	0	8,7	52 041
b4ln	Bedienung durch Bus und Tram pro Zensuszelle (tägliche Abfahrten SPNV/U-Bahn innerhalb 600m Umkreis, logarithmiert)	4,96	5,43	1,97	0	8,82	52 041
e1	Erschließung durch Gesamt-ÖPNV (Anteil der Personen im Einzugsgebiet nach VDV-Standard)	0,94	1	0,22	0	1	28 467
e2	Erschließung durch Schnellbahn (Anteil der Personen im Einzugsgebiet von SPNV/U-Bahn nach VDV-Standard)	0,35	0	0,46	0	1	28 467
oevxn	ÖPNV-Index pro Zensuszelle (Produkt aus Erschließung und logarithmierten Abfahrten, SPNV/U-Bahn zählen doppelt)	6,51	6	3,62	0	17	27 020
oevxn_cap	ÖPNV-Index pro Kopf (Produkt aus Erschließung und logarithmierten Abfahrten, SPNV/U-Bahn zählen doppelt)	0,29	0	0,61	0	16	27 020
t1	Tarif-Ereichbarkeit, Kurzstrecke (Anzahl Ziele, zu index aggregiert)	-0,17	-0,13	0,89	-1,77	2,32	75 169
t2	Tarif-Ereichbarkeit, Nahbereich (Anzahl Ziele, zu index aggregiert)	-0,26	-0,14	0,97	-2,96	1,79	75 169
Tr	Tarif-Ereichbarkeit, Verhältnis Nahbereich/Kurzstrecke	4,53	3,89	3,1	1,1	31,63	75 169

13 Autoren

Dipl.-Pol. Stephan Daubitz war von 2008 bis 2021 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung an der TU Berlin. Sein Forschungsschwerpunkt ist die Analyse von Mobilitätsarmut mithilfe von qualitativen Erhebungsmethoden.

M.Sc. Christoph Aberle ist seit 2018 als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TUHH tätig. Er forscht im Dreieck der Themen Alltagsmobilität, soziale Gerechtigkeit und globale Erhitzung.

Prof. Dr. Oliver Schwedes leitet das Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung an der Technischen Universität Berlin. Seine Forschungsschwerpunkte sind das individuelle Mobilitätsverhalten sowie die akteurszentrierte Analyse des Politikfelds Verkehr.

Prof. Dr.-Ing. Carsten Gertz leitet das Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der Technischen Universität Hamburg. Sein Forschungsschwerpunkt liegt auf der Wechselwirkung von Verkehrsentwicklung und Siedlungsstruktur.

Illustrator Cover

Diplom-Designer Niels Schröder

<https://www.niels-schroeder.de>

Mobilität und Gesellschaft

hrsg. von Weert Canzler, Stephan Rammler und Oliver Schwedes

Alexander Rammert

Der Mobilitätsindex

Entwicklung eines integrierten Planungsinstruments für Mobilität
Mobilität beschreibt ein komplexes soziales Phänomen, das über individuelle Möglichkeitsräume und soziale Teilhabe entscheidet. Trotz dieser elementaren Rolle für unsere Gesellschaft existieren bis heute kaum Planungsinstrumente, welche die Mobilität der Menschen in ihrer ganzen Komplexität erfassen. Dieses Buch stellt einen interdisziplinären Bewertungsansatz vor, um die menschlichen Möglichkeitsräume ganzheitlich zu untersuchen. Der entwickelte Mobilitätsindex unterstützt damit Planung und Politik, die Mobilität der Menschen zu verstehen und zielorientiert gestalten zu können: eine der zentralen Voraussetzungen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung.

Bd. 12, 2022, 488 S., 54,90 €, br., ISBN 978-3-643-25052-0

Florian Breitingner

Zufußgehen im Alter

Der Einfluss der subjektiven Wahrnehmung auf die fußläufige Mobilität älterer Menschen

Fortbewegung ist wesentlich für ein eigenständiges Leben und die gesellschaftliche Teilhabe. Das gilt insbesondere im fortgeschrittenen Alter. Dabei ist das Zufußgehen von besonderer Bedeutung, da es die Art der Fortbewegung ist, die zumeist am längsten erhalten bleibt. Der vorliegende Band widmet sich der Frage nach dem Einfluss der subjektiven Wahrnehmung auf das Zufußgehen im Alter. Denn aus sozialwissenschaftlicher Perspektive sind es nicht die tatsächlich vorhandenen, sondern die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeiten zur Fortbewegung, die entscheiden ob und wie sich fortbewegt wird.

Bd. 11, 2022, 344 S., 39,90 €, br., ISBN 978-3-643-25050-6

Oliver Schwedes

Urban Mobility in a Global Perspective

An international comparison of the possibilities and limits of integrated transport policy and planning

For the first time in human history, the majority of the world's population is now no longer living in rural areas, but in cities. Whereas in the industrialised countries urban and transport development has now reached a certain degree of saturation, it is proceeding in other regions of the world with an enormous dynamism. The primary concern of this study is to present for the first time a survey of global urban and transport development in order to gain an overview of the magnitude of the global challenges. Against this background, the study concludes by proposing a direction for future deliberations, in the name of determining an adequate response to the looming problems.

vol. 9, 2nd edition, 2022, 276 pp., 29,90 €, pb., ISBN-CH 978-3-643-90856-8

LIT Verlag Berlin – Münster – Wien – Zürich – London

Auslieferung Deutschland / Österreich / Schweiz: siehe Impressumseite

Julia Hildermeier

How Ideas Change Markets

Social and Semantic Construction(s) of Automobility in 21st century Europe
Recent scandals have revealed how the European car industry struggles with environmental regulation and increasing global competition. Based on an in-depth case study this book explains how locked-in structures of private fossil-fuel based mobility could persist in an ever more integrated European government of sustainable transport. Based on new theoretical and empirical insights, the author shows which joint decision-making processes and narratives are needed to foster the sector's transition towards new, shared solutions of electro-mobility.
vol. 8, 2016, 208 pp., 24,90 €, pb., ISBN-CH 978-3-643-90832-2

Jörg Leben

Rad Fahrende

Wer sie sind und was sie brauchen
Bd. 7, 2016, 352 S., 49,90 €, br., ISBN 978-3-643-13575-9

Weert Canzler

Automobil und moderne Gesellschaft

Beiträge zur sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung
Bd. 6, 2016, 234 S., 29,90 €, br., ISBN 978-3-643-13517-9

Stephan Rammler; Marc Weider (Hrsg.)

Das Elektroauto

Bilder für eine zukünftige Mobilität
Bd. 5, 2011, 184 S., 19,90 €, br., ISBN 978-3-643-11240-8

Katrin Dziekan; Christine Ahrend; Annika Schreiber (Hrsg.)

easy.going

Herausforderung barrierefreie Mobilität. Wirtschaft trifft Wissenschaft
Bd. 4, 2011, 240 S., 29,90 €, br., ISBN 978-3-643-11121-0

Oliver Schwedes (Hrsg.)

Räumliche Mobilität in der zweiten Moderne

Freiheit und Zwang bei Standortwahl und Verkehrsverhalten
Bd. 3, 2013, 344 S., 24,90 €, br., ISBN 978-3-643-11443-3

Oliver Schwedes; Stephan Rammler

Mobile Cities

Dynamiken weltweiter Stadt- und Verkehrsentwicklung
Bd. 2, 2. Aufl. 2012, 304 S., 29,90 €, br., ISBN 978-3-8258-0913-3

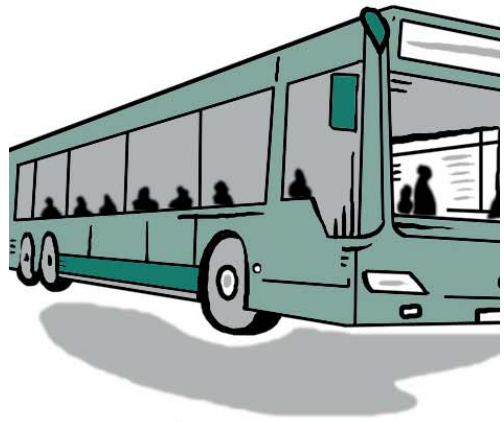
Stephan Rammler; Marc Weider (Hrsg.)

Wasserstoffauto

Zwischen Markt und Mythos
Bd. 1, 2005, 216 S., 19,90 €, br., ISBN 3-8258-8380-9

LIT Verlag Berlin – Münster – Wien – Zürich – London

Auslieferung Deutschland / Österreich / Schweiz: siehe Impressumseite





Reihe Mobilität und Gesellschaft

Dieser Band beschreibt, wie der Mobilitätsalltag von Einkommensarmen aussieht. Präsentiert werden Ergebnisse des von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderten Projekts MobileInclusion. Auf Grundlage von 40 qualitativen Interviews mit „Hartz IV“-Beziehenden und einer räumlichen Analyse wird die Verbindung zwischen subjektiver Wahrnehmung und objektivierter Erreichbarkeit in Berlin und Hamburg hergestellt.

Das ÖPNV-Angebot ist überdurchschnittlich, wird allerdings in dicht bewohnten Gebieten durch große Nachfrage (über-)kompensiert. Wesentliches Hemmnis für Befragte ist nicht die Taktichte, sondern der Fahrpreis. Zentral ist außerdem ihr Möglichkeitsraum, also vorstellbare Mobilität. Einige können keine Wunschziele außerhalb des Aktionsraums (mehr) benennen, andere nennen Ziele weit jenseits des Alltäglichen. Letztere leiden am meisten unter eingeschränkter Mobilität. Aus den Ergebnissen werden drei politische Strategien entwickelt, um Möglichkeitsräume für Betroffene zu erweitern.



LIT
www.lit-verlag.de

978-3-643-25045-2



9 783643 250452