



Photo: Thomas Leuthard, Dating in public transport... | CC-Lizenz BY 2.0

## Warum ist MobileInclusion wichtig? Drei Thesen zu Mobilität und Gerechtigkeit

---

Wieso wir uns mit Ausgrenzung in der Mobilität befassen

Im Januar haben wir den Auftakt des Forschungsprojekts MobileInclusion gefeiert. In den kommenden drei Jahren werden wir uns eingehend mit Mobilität und Gerechtigkeit befassen: Warum sind Menschen in Deutschland von Mobilität ausgeschlossen und wo können wir ansetzen, um das zu ändern?

MobileInclusion hat etwa zwei Jahre Vorlauf gehabt. An den beiden beteiligten Instituten haben wir lange Forschungsanträge skizziert, zahllose Ideen ausformuliert, viele davon wieder verworfen und unser Vorhaben schließlich im [Forschungsplan](#) zusammengeführt. Immer wieder stellte sich die Frage: Lohnt sich das überhaupt? Warum sollte sich Forschung in Deutschland dafür interessieren, dass ausgegrenzte Menschen schlechte Chancen im Mobilitätsalltag haben?

Dazu drei Thesen:

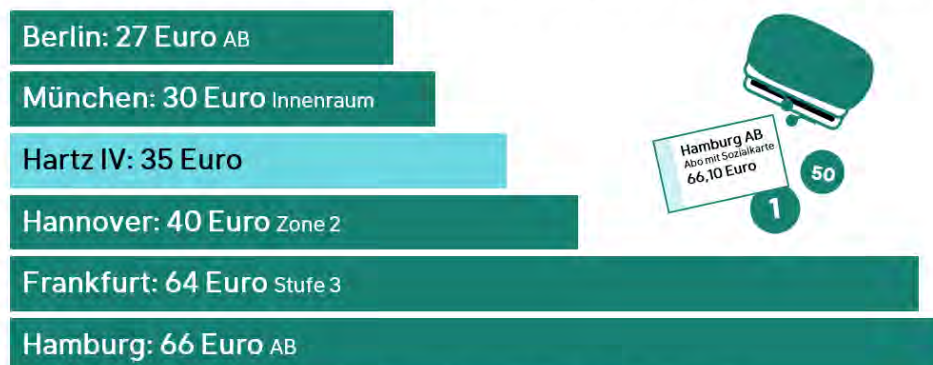
## Erstens: Die Ungerechtigkeit ist augenfällig

In jüngerer Zeit sorgten skurrile Haftstrafen für Schlagzeilen: Menschen kommen ins Gefängnis, weil sie im Nahverkehr „schwarzfahren“<sup>1</sup>. Anfang des Jahres wurde in Berlin der Suizid eines Häftlings gemeldet, der aufgrund einer Verurteilung wegen „Schwarzfahrens“ eingesperrt hatte<sup>2</sup>.

Beim „Schwarzfahren“ handelt sich um ein klassisches Armutsdelikt. Wird jemand mehrmals „erwischt“ und kann das erhöhte Beförderungsentgelt nicht zahlen, dann leitet die Staatsanwaltschaft in der Regel ein Strafverfahren ein. Etwa jede siebte Person kann die Geldstrafe nicht zahlen und wird zu einer Ersatzfreiheitsstrafe verurteilt, die ihre Ausgrenzung noch verstärkt (und dem Staat beträchtliche Kosten verursacht)<sup>34</sup>.

### Mobilität hat ihren Preis:

## Budget für Mobilität im Hartz IV-Regelbedarf vs. Preis für das Sozialticket im Nahverkehr



In Euro/Monat, gerundet, ohne Zuschüsse durch Jobcenter o.Ä.

Quellen Sozialtickets: Verkehrsverbände, Stand Februar 2018  
Quelle Hartz IV-Regelbedarf: Böker, R. (2010): Aufteilung nach EVS-Abteilungen des Regelbedarfs 2011-2018 auf Basis BT-Drs. 17/3404 bzw. RBEG 2017

Die Kriminalisierung des „Schwarzfahrens“ fügt sich in eine Sozialpolitik ein, die repressiv handelt. Den Kund\_innen der staatlichen Jobcenter wird maximale Flexibilität abverlangt, um sich in den Arbeitsmarkt einzugliedern. Gleichzeitig wird ihnen die Voraussetzung dafür erschwert: Für die Mobilitätsausgaben einer alleinstehenden Person veranschlagt der Hartz IV-Regelbedarf 34,62 Euro (*korrigiert 15.03.18*)<sup>5</sup>. Zum Vergleich: Ein Sozialticket kostet in Berlin 27,50 Euro, in München 30 Euro und in Hamburg sogar 66,10 Euro.

## Zweitens: Die Ausgrenzung verhindert Teilhabe

---

Die deutsche Wirtschaft im 21. Jahrhundert ist hoch arbeitsteilig organisiert und räumlich zunehmend entgrenzt. In der Dienstleistungsgesellschaft steigen sowohl die Zahl der Pendler\_innen als auch die von ihnen gependelten Distanzen an<sup>6</sup>. Auf dem Arbeitsmarkt ist die Bereitschaft zur räumlichen Mobilität zur Selbstverständlichkeit geworden.

Im Umkehrschluss bedeutet das: Die Nicht-Mobilen sind arm dran. Wer sich die Monatskarte nicht leisten kann, der kann keinen Job am anderen Ende der Stadt antreten. Wessen Fahrrad kaputt ist, der muss kilometerweit zum nächsten Arzt laufen. Wer kein Geld zum Tanken hat, der bleibt zu Hause.

Die mobilitätsbezogene Exklusion lässt den gesellschaftlichen Zusammenhalt erodieren. Dabei wirkt sie natürlich nicht für sich allein, sondern im Wechselspiel mit anderen Phänomenen. Der starke Zuzug in den Metropolen und die Steigerung der dortigen Lebenskosten sind nur zwei der Entwicklungen, die dazu führen, dass viele Menschen es in den Städten schwerer haben.

Für die Einzelnen bedeutet die Exklusion einen massiven Einschnitt in den Alltag. Ob Kinobesuch, Facharzttermin oder Fußballtraining für die Kinder – jedes Mal müssen sie entscheiden, ob sie sich die Reise dorthin leisten können.

*„Ich überschlage vorher: Wie oft werde ich das Sozialticket nutzen? Wenn das tatsächlich vier Mal ist, dann komme ich ja auch schon auf 20 Euro mit meinem Sohn zusammen. Und dann überlege ich mir halt: Wie oft werde ich wohl noch fahren?“<sup>7</sup>*



**Alleinerziehende Mutter (50), Berlin, seit vier Jahren arbeitslos**

Photo: Georgie Pauwels, „yellow“, cropped | CC-BY 2.0

## Drittens: Wir brauchen eine Antwort auf die Ausgrenzung

---

Das Problem der mobilitätsbezogenen Ausgrenzung wird sich vermutlich verschärfen. Bei einer konstanten Armutsquote von 15 Prozent<sup>8</sup> lebt ein großer Teil der Bevölkerung im Risiko, im wahrsten Sinne des Wortes abgehängt zu werden. Zudem besteht die Gefahr, dass die Abgehängten durch die Mietpreise an den Stadtrand gedrängt werden, was ihnen wiederum ihren Zugang zu bezahlbaren Verkehrsmitteln verschlechtert.

Im englischen Sprachraum wird die *transport disadvantage* seit knapp 20 Jahren beforscht. Auf Grundlage der Ergebnisse wurden beispielsweise im Vereinigten Königreich staatliche Maßnahmen und Förderprogramme entwickelt, um der Mobilitätsarmut zu begegnen.

In Deutschland gibt es bisher keinen nennenswerten wissenschaftlichen Diskurs und wenige politische Antworten, die dem Problem gerecht werden. Während einige Landesregierungen den Preis für ihr Sozialticket zumindest so weit anpassen, dass es fast dem Hartz IV-Regelbedarf entspricht<sup>9</sup>, würden andere Regierungen es gern komplett abschaffen<sup>10,11</sup>. In der Zivilgesellschaft schon länger<sup>12</sup> und neuerdings sogar in der Bundesregierung<sup>13</sup> kursiert die Forderung nach einem „Nulltarif“ im Nahverkehr, wobei ein Konsens mit den kommunalen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen über die Finanzierung nicht in Sicht scheint.

## MobileInclusion: Forschung für inklusive Mobilität

---

Politik und Verwaltung stehen unter dem Zugzwang, der zunehmenden Spaltung der Bevölkerung entgegenzuwirken. Ein wesentlicher Teil dieser Spaltung ist die Mobilitätsarmut, wobei es in der (Fach-)Öffentlichkeit bislang keinen gemeinsamen Diskurs gibt.

Mit MobileInclusion möchten wir diesen Diskurs schaffen. Wir versuchen, Schlüsselbegriffe der *transport disadvantage* an die Situation in deutschen Metropolen anzupassen. Gleichwohl gibt es in der deutschen Sozialforschung und in der Mobilitätsforschung Ansätze, die wir vertiefen<sup>14</sup>, um das Problem der Mobilitätsarmut wissenschaftlich zu beschreiben.

Die soziale Teilhabe ist eine zentrale Bedingung für eine lebenswerte Stadt. Wir sind motiviert, unseren Teil dazu zu leisten, die mobilitätsbezogene Exklusion zu benennen – und politische Wege aus der *Mobilitätsarmut* aufzuzeigen.

Nachtrag 15.03.2018: Höhe des Hartz IV-Regelbedarfs für Verkehr korrigiert.  
Siehe Fußnote 5.



## Christoph Aberle

Doktorand am Institut für Verkehrsplanung der TU Hamburg,  
Bearbeiter des Projekts MobileInclusion. Dem Öffentlichen  
Nahverkehr verfallen.

Arbeitsschwerpunkte: Geografische Analyse sozialer  
Ausgrenzung, Öffentlichkeitsarbeit

[Forschungsprofil bei der TU Hamburg](#)



1. Berliner Zeitung (17.12.2015): [Schwarzfahrer füllen Gefängnis Plötzensee](#) ↵
2. Berliner Zeitung (24.01.2018): [Schwarzfahrer begeht Suizid im Krankenhaus der JVA Plötzensee](#) ↵
3. SZ (17.01.2018): [Ohne Ticket ins Gefängnis](#) ↵
4. Lage der Nation 82 (14.01.2018) [über die sozialen Folgen der Ersatzfreiheitsstrafen für Schwarzfahren](#), ab Minute 63:23 ↵
5. *Korrektur 15.03.2018*: Seit dem 1. Januar 2018 gilt für Verkehr ein Regelbedarf von 34,62 Euro.  
Quelle: [Böker, R. \(2010\): Aufteilung nach EVS-Abteilungen des Regel-Bedarfs 2011 – 2012 – 2013 – 2014 – 2015 – 2016 – 2017 – 2018 auf Basis BT-Drs. 17/3404 bzw. RBEG 2017-E](#). Ich bitte um Entschuldigung für den Fehler. ↵
6. BBSR (April 2017): [Immer mehr Menschen pendeln zur Arbeit](#) ↵
7. Zitiert aus: [Daubitz, S. \(2017\). Mobilität und soziale Exklusion: Ein Plädoyer für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement](#). In *Verkehr und Mobilität zwischen Alltagspraxis und Planungstheorie* (pp. 53-64). Springer VS, Wiesbaden. Zitat auf S. 58 ↵
8. Zeit Online (März 2017): [Wie arm sind die Deutschen?](#) ↵
9. Tagesspiegel (17.10.2016): [Berliner Nahverkehr Sozialticket für Bus- und Bahn wird billiger](#) ↵
10. WDR (23.11.2017): [Widerstand gegen Förderungsstopp für NRW-Sozialtickets](#) ↵
11. Süddeutsche (29.11.2017): [Verkehrsminister: „Das Sozialticket bleibt“](#) ↵
12. mobilogisch Heft 2/2014: [Fahrscheinfrei, umlagefinanziert, Bürgerticket oder Nulltarif?](#) ↵
13. Spiegel Online (13.02.2018): [Bundesregierung erwägt kostenlosen öffentlichen Nahverkehr](#) ↵
14. z.B. [Altenburg, Gaffron & Gertz \(2009\): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen: Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung](#)  
oder [FGSV \(2015\): Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion: Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen](#). Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln: FGSV Verlag ↵