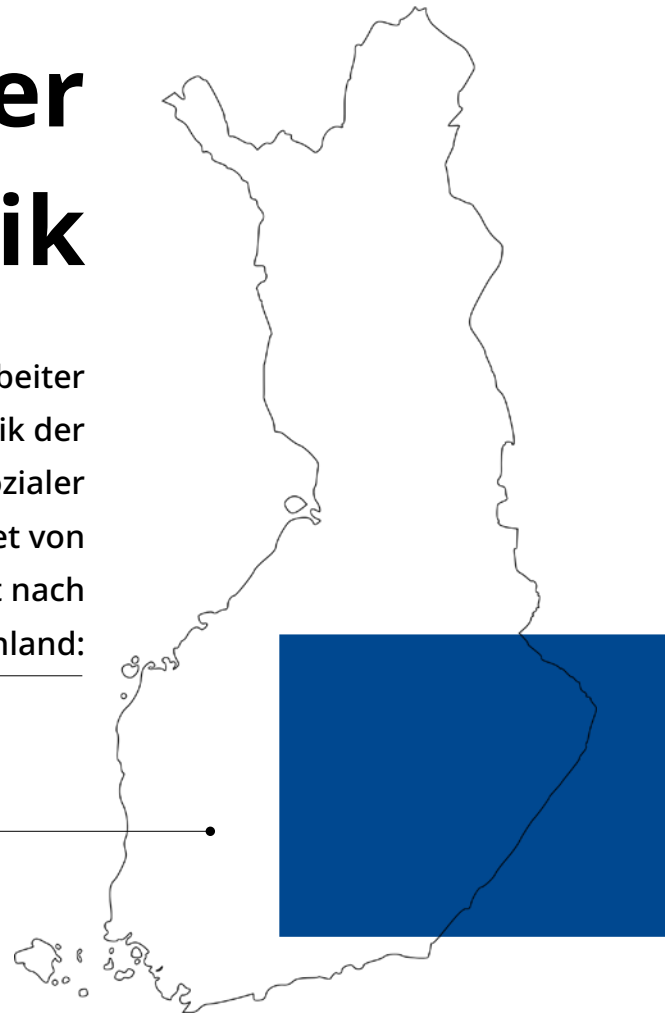


# Vorbild in der Verkehrspolitik

Christoph Aberle ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Verkehrsplanung und Logistik der TU Hamburg, wo er den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität untersucht. Er berichtet von seiner Forschungsreise zur Partneruniversität nach

Tampere, Finnland:



# W

**Wer in der Straßenbahn von Tampere sitzt und den Blick schweifen lässt, kann eine Besonderheit entdecken.** Der Fensterrahmen ist von Gedichten gesäumt, die sich mit dem Thema Stadtverkehr befassen. Diese Kleinigkeit verrät: Die Tram, die erst seit einem Jahr verkehrt, wurde mit Liebe zum Detail entworfen.

Bei aller Begeisterung für die Ästhetik liegt mein fachlicher Fokus allerdings weniger auf den Fahrzeugen als auf den Tarifen des öffentlichen Nahverkehrs. Für sechs Wochen habe ich mein Büro am Institut für Verkehrsplanung und Logistik gegen einen



Die Fenster in den Straßenbahnen sind von Gedichten zum Thema Stadtverkehr verziert: Hier geht es um das Ende des Sommers

Arbeitsplatz am Transport Research Centre Verne der Universität Tampere eingetauscht. Mit meiner finnischen Kollegin und einer Masterstudentin der TU Hamburg untersuche ich die

„Tarif-Erreichbarkeit“ in der Region Helsinki. Im Kern der Untersuchung stehen die Fragen: Wie viele Ziele kann ich mit einem Kurzstrecken-Ticket erreichen und wie betrifft das speziell Menschen in Armut, die sich besonders häufig auf Einzelkarten verlassen? Dafür arbeite ich an einer Datenbank, die den Tarif von jeder Haltestelle zu jeder anderen Haltestelle enthält. Zudem vermesse ich die Einzugsgebiete der Haltestellen und vergleiche zum Beispiel die Anzahl der Kitas, die mit einer Kurzstrecke erreichbar sind. Im Einzelfall ist das trivial: Von der Kasernenstraße an der TU Hamburg aus kann

## MISSION



Christoph Aberle nimmt Maß  
an einer Haltestelle

ich beispielsweise acht Haltestellen mit dem Bus anfahren und erreiche von dort aus fußläufig 14 Kitas. Bei mehreren tausend Haltestellen wird die Lage schnell unübersichtlich – weshalb ich das Maßband längst gegen einen Server an der TU Hamburg eingetauscht habe, auf dem ich die Tarifdatenbank pflege.

### Wie weit bringt mich eine Kurzstreckenkarte?

Die Tarif-Erreichbarkeit im Hamburger Verkehrsverbund und im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ist der Kern meines Dissertationsvorhabens und die Finnlandreise eine willkommene Gelegenheit, meine Methodik auf ein neues Terrain anzuwenden. Zumal Finnland in der Verkehrspolitik eine Vorbildrolle genießt: Vor vier Jahren hat die Hauptstadt Helsinki nahezu überall Tempo 30 ausgewiesen und einen hochwertigen Nahverkehr zum Ziel erklärt, der es unnötig macht, ein eigenes Auto zu besitzen. Der konsequente Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs bei

flächendeckender Einschränkung des Autoverkehrs sucht in deutschen Großstädten seinesgleichen. Auch tariflich unterscheidet sich die Region Helsinki von den beiden größten deutschen Verkehrsverbänden. Eine Kurzstrecke gibt es nicht, dafür gilt eine Einzelkarte 80 Minuten lang und darf auch für die Rückfahrt genutzt werden. Für Fahrgäste – ob einkommensarm oder nicht – ergeben sich somit ganz andere Anreize im Alltagsverkehr als etwa im Hamburger Verkehrsverbund.

Ein Pauschaltarif wie das 9-Euro-Ticket könnte in Hamburg übrigens dauerhaft einiges bewirken. Wie einkommensarme Personen in unseren Forschungsinterviews berichten, ver-

unsichert sie der geltende Tarif mit seinen Zahlgrenzen und Zonen. Einige von ihnen „stückeln“ sich regelrecht mit Einzelkarten durch den Monat, weil es für sie günstiger und finanziell planbarer ist als ein Abo. Das 9-Euro-Ticket, so berichten befragte Personen in Armut, eröffnet ihnen eine ungewohnte Bewegungsfreiheit in bestechend einfacher Form.

### **Europäische Forschungsförderung**

Finanziert wurde meine Forschungsreise durch das European Consortium of Innovative Universities (ECIU). Die Universität Tampere ist, wie die TU Hamburg, Mitglied des Konsortiums

## **MISSION**

und beteiligt sich am Mobilitätsfonds für den wissenschaftlichen Mittelbau. Für die Bewerbung brauchte es wenig, wobei ich mir die Reise von Unterkunft bis Büroplatz selbständig organisieren musste, oder durfte. Den Förderzweck, einen wissenschaftlichen Austausch mit dem Partnerinstitut, darf ich ziemlich frei auslegen, womit mir das Reisestipendium großen Raum für fachliche und persönliche Entwicklung eröffnet. Die findet auf dieser Reise nicht nur im Hörsaal statt, sondern auch auf der ein oder anderen Straßenbahnfahrt.

### **ECIU-MOBILITÄTS- FONDS**

Die TU Hamburg unterstützt wissenschaftliche Mitarbeiter\*innen finanziell, wenn sie zu Forschungszwecken an eine der europäischen Partnerhochschulen reisen möchten. Für die Bewerbung reichen ein Motivationsschreiben, eine Kostenschätzung sowie die Zusage des entsprechenden Instituts eines der 13 ECIU-Partner: [www.t1p.de/eciu-mf](http://www.t1p.de/eciu-mf). Die Ansprechperson an der TU Hamburg ist: [krista.schoelzig@tuhh.de](mailto:krista.schoelzig@tuhh.de)