



Mobile Inclusion

Faktenblatt

Mobilität und Soziale Exklusion in Berlin

Forschungsergebnisse in Kürze

Stephan Daubitz, Dipl.-Pol., M.P.H.
TU Berlin
Fachgebiet für Integrierte Verkehrsplanung

Christoph Aberle, M.Sc.
TU Hamburg
Institut für Verkehrsplanung und Logistik

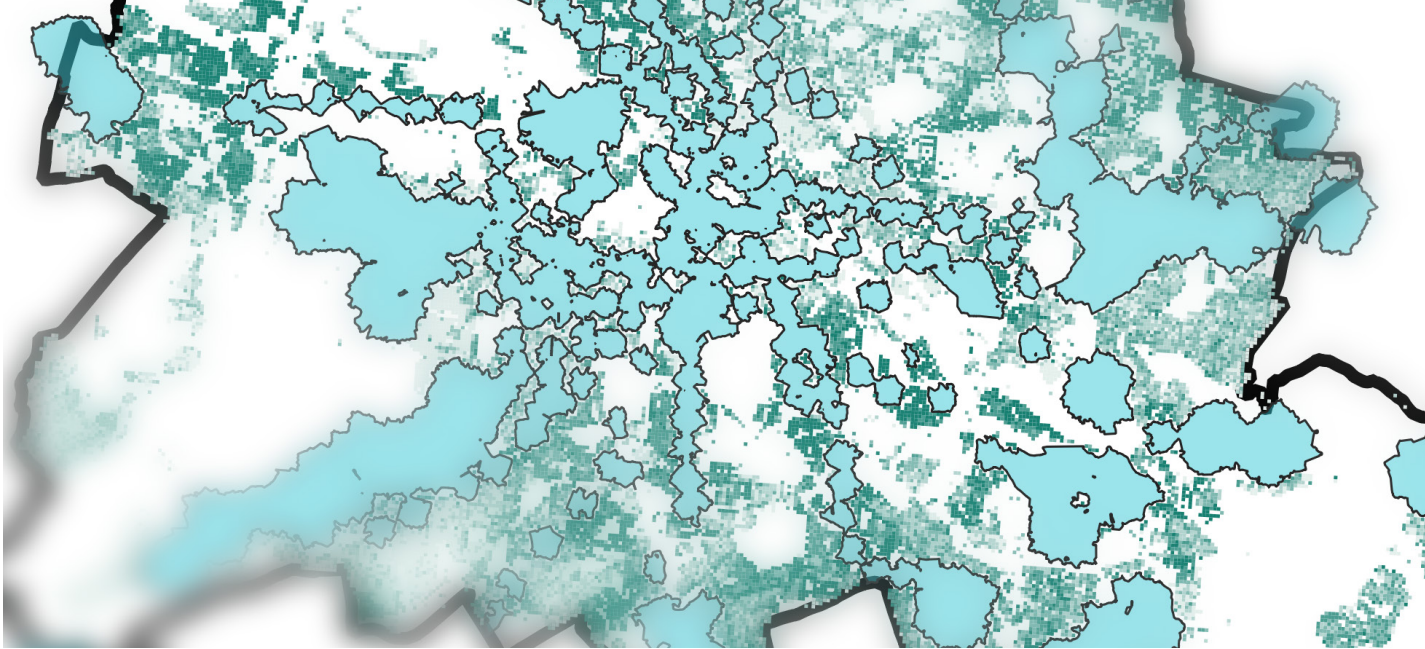
Berlin / Hamburg, November 2020 – www.mobileinclusion.de



Gefördert durch:



Dieses Werk ist lizenziert unter einer [Creative Commons-Lizenz](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/):
Namensnennung - Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 International (CC BY-SA 4.0)
DOI: 10.15480/882.3020



1. KERNERGEBNISSE „RÄUMLICHE MUSTER DER EXKLUSION“

Ein wesentlicher Teil unserer Analyse war die Untersuchung räumlicher Barrieren, die möglicherweise ein Exklusionsrisiko darstellen. Dazu haben wir die „blinden Flecken“ des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) mit den Gebieten mit hoher Armut abgeglichen. Der Fokus liegt auf dem ÖPNV, da arme Menschen ihn in allen gängigen Verkehrserhebungen als sehr wichtig benennen.

In der Betrachtung über den Stadtraum hinweg zeigt sich:

1.1 Personen, die von „Hartz IV“ leben, sind nicht substantiell schlechter erschlossen

In Berlin wohnen knapp drei Fünftel der Menschen außerhalb der Einzugsgebiete des Schienenverkehrs. Etwa 9 Prozent der Berliner*innen haben weder Schienenverkehr noch Bus- oder Fährhaltestelle in branchenüblicher Reichweite (Abbildung 2).

Personen, die von „Hartz IV“ leben, sind anteilig etwas häufiger nicht von der Schiene erschlossen (58,9 %). Auch auf den gesamten ÖPNV bezogen gibt es anteilig minimal mehr Betroffene, die außerhalb der Einzugsgebiete leben.

Es gibt Lebenslagen, in denen Armut und schlechte ÖPNV-Erschließung einhergehen (Abschnitt 1.3). Die Regel sind sie in Berlin aber nicht.

Abbildung 1:

Stilisierte Einzugsgebiete der Schnellbahn-Haltestellen im Stadtgebiet (blau) und der bewohnten Zensuszellen (grün). Die räumliche Untersuchung hat die feine Auflösung der Zensuszellen mit einer Kantenlänge von 100 Metern.

Branchenübliche Reichweite:

Das Einzugsgebiet einer Haltestelle variiert zwischen 490 und 1190 Metern je nach Verkehrsmittel und Nutzungsdichte in der Umgebung. Dieses Maß folgt dem Standard des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Berlin: Nicht durch den ÖPNV erschlossene Personen

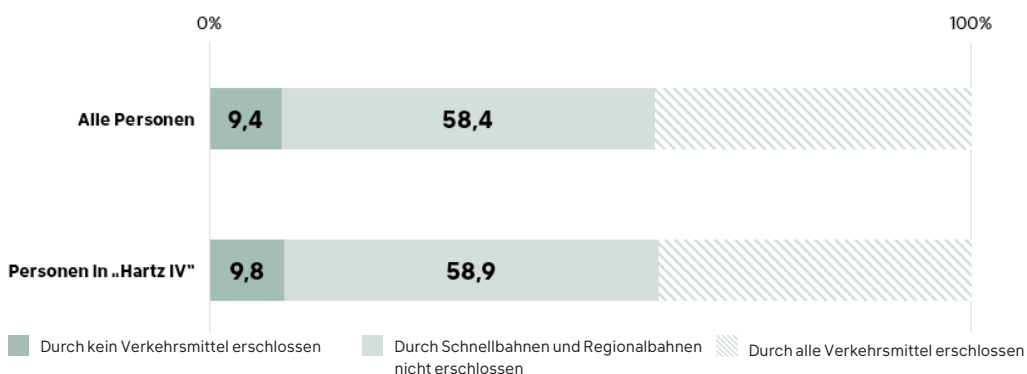


Abbildung 2:

Durch den ÖPNV nicht erschlossene Personen, anteilig an der Bevölkerung. Grundlage ist ein Datensatz von 39 173 bewohnten Zensuszellen. Datenstand: 12/2018

1.2 Wo die Kaufkraft niedrig ist, fahren mehr Busse und Trams – pro Kopf aber deutlich weniger

Neben der Erschließung bildet die Bedienung eine wichtige Kenngröße für die Bewertung des ÖPNV-Angebots. Abbildung 3a zeigt die durchschnittlichen Busabfahrten 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 niedrigster Kaufkraft, usw.

In den urbanen Gebieten gibt es überdurchschnittlich viele Abfahrten pro Zelle, unabhängig von der Kaufkraft. Sie schaffen einen Nutzen für die 79% der Bevölkerung, die in diesen dicht bebauten Gebieten leben. Innerhalb der urbanen Gebiete ist die Varianz in den Abfahrten sehr gering. In den ländlichen Gebieten des Stadtstaates Berlin ist die Abfahrtshäufigkeit durchweg geringer als der Mittelwert. Innerhalb dieser Gebiete profitiert die niedrigste Kaufkraft-Klasse von mehr Bedienung als die anderen Kaufkraft-Klassen (helle Balken). Mit zunehmender Kaufkraft sinkt die Zahl der absoluten Abfahrten. Die zunehmende Kaufkraft wiederum lässt darauf schließen, dass in diesen Gebieten andere Verkehrsmittel (eigenes Auto, Taxi) zur Verfügung stehen.

Abbildung 3b zeigt die gleichen Abfahrten, geteilt durch die Einwohnerzahl vor Ort. Hier zeigt sich ein Zusammenhang sowohl im städtischen Raum als auch in ländlichen Gebieten: Wo die Kaufkraft hoch ist, da stehen mehr Abfahrten pro Person zur Verfügung. Gemessen am Pro-Kopf-Angebot sind die Einwohner*innen in ‚armen‘ Gebieten also unterdurchschnittlich versorgt.

Dieser Befund deckt sich mit den Ergebnissen aus den Interviews mit Betroffenen: Die befragten Menschen in Armut kritisieren keinen generellen Mangel an ÖPNV-Angebot – bemängeln aber teilweise die Enge, die in den Fahrzeugen herrsche.

Einen starken Einfluss scheint die Wohnlage (urban vs. ländlich) zu haben. Sie beeinflusst sowohl die Attraktivität als Wohnstandort für Personen mit geringer Kaufkraft (dichte Bebauung ↔ günstige Miete) als auch das ÖPNV-Angebot (dichte Bebauung ↔ hohe Verkehrsnachfrage). Darauf deuten auch die Zwischenergebnisse einer räumlichen Regressionsanalyse hin, die wir zurzeit durchführen.

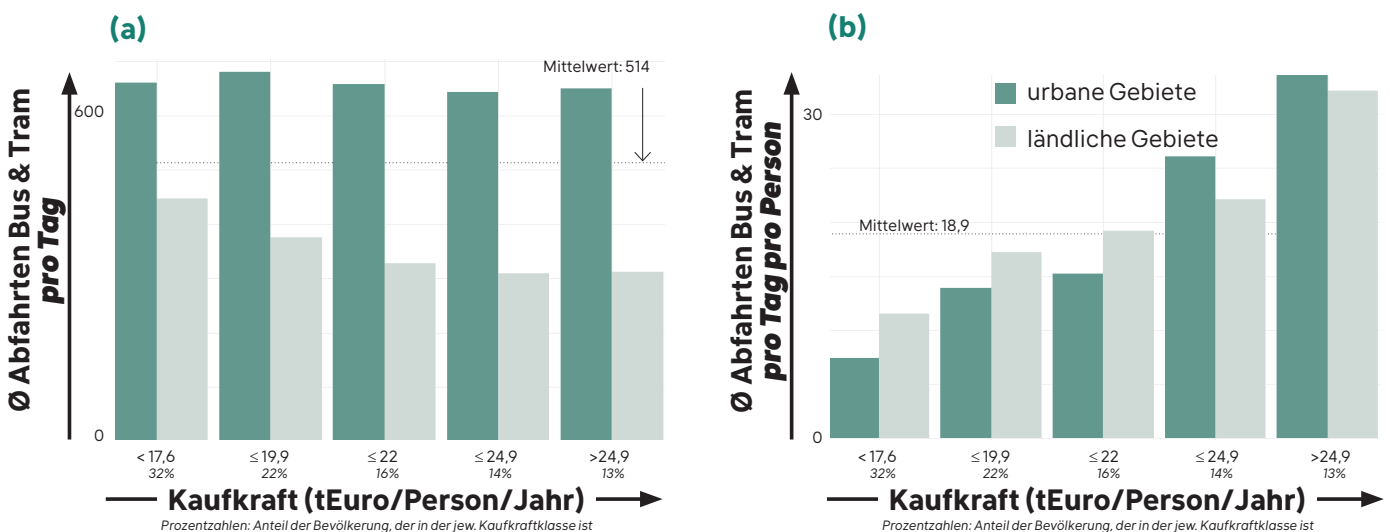


Abbildung 3:

Tägliche Busabfahrten in Abhängigkeit von der lokalen Kaufkraftklasse, pro Zensuszelle (a) und pro gemeldeter Person (b).

Die dunklen Balken zeigen Werte für urbane Stadtteile, die hellen Balken für ländliche Stadtteile. Die Klassierung der Kaufkraft folgt den Quintilen. Datenstand Kaufkraft und Personen je Zelle: 12/2018, Quelle: infas360

Gemessen wurden Fahrplan-Fahrten pro bewohnter Zensuszelle (100x100m) zzgl. 300m Umkreis um den Mittelpunkt am 03.09.2019.

Quelle: VBB-Fahrplan, Anzahl betrachteter Zellen N = 29.694
Einschränkend wird angemerkt, dass die Busabfahrten nur ein grobes Bild der Kapazität zeichnen. Diese kann in Abhängigkeit vom

eingesetzten Fahrzeugtyp variieren (Solobus/ Gelenkbus/Doppeldecker). Da die Verkehrsunternehmen aus Wettbewerbsgründen keine Angaben machen, stehen hierzu keine präzisen Daten zur Verfügung.

Auch bei den Schnellbahn-Abfahrten sind urbane Gebiete mindestens durchschnittlich versorgt (Abb. 4, dunkle Balken), wobei sich ein Zusammenhang zur Kaufkraft zeigt: Personen der kleinsten Kaufkraftklasse haben im Mittel deutlich weniger Schnellbahn-Abfahrten zur Verfügung als alle anderen.

Über die Klassen hinweg steigen die Schnellbahn-Abfahrten in urbanen Gebieten mit der Kaufkraft an, sowohl absolut als auch pro Kopf. Allerdings ist der Pro-Kopf-Wert anfällig für Ausreißer: Dünn besiedelte Gebiete oder stark befahrene Umsteigeknoten lassen ihn stark ansteigen (s. Sprechblase).

In Anbetracht dieser Verteilung stellt sich die Frage, inwiefern ein Defizit an Schienen-Anbindung auf ein Exklusionsrisiko schließen lässt. In der Fachliteratur wird diese kaum beleuchtet; Es geht dort meist um die bloße Erreichbarkeit eines ÖPNV-Verkehrsmittels (i.d.R. Bus). Unbestritten ist, dass der Schienenverkehr ein höherwertiges Verkehrsmittel darstellt. Gemessen daran können die 58,4 Prozent Nicht-Erschlossene (Abbildung 2 in Abschnitt 1.1) als benachteiligt bezeichnet werden.

Unter Einbezug einer weiteren Erkenntnis aus Abschnitt 1.1 allerdings – Personen in „Hartz IV“ sind vom Gesamt-ÖPNV sowie von den Schnellbahnen nur minimal schlechter erschlossen als der Berliner Durchschnitt – ist eine besondere Exklusionslage der Menschen in Armut aufgrund des räumlichen ÖPNV-Angebots nicht zu diagnostizieren.

In der Gesamtschau zeigt sich bei der Bedienung also ein differenziertes Bild: Personen mit geringer Kaufkraft in urbanen Gebieten finden i.d.R. ein starkes Bus- und Tram-Angebot vor. Auch bei Schnellbahnen ist die Bedienung zumindest in urbanen Gebieten mindestens durchschnittlich, wobei die Bedienung mit der Kaufkraft wächst. Eingeschränkt wird das Angebot allerdings durch eine hohe Wohndichte, die sich negativ auf das Angebot pro Kopf auswirkt.

In ländlichen Gebieten, wo 21 Prozent der Menschen leben, wirkt sich wiederum die geringe Dichte auf das Pro-Kopf-Angebot aus. Es gibt hier weniger absolute Abfahrten als im Urbanen, denen allerdings deutlich weniger Einwohner*innen gegenüberstehen.

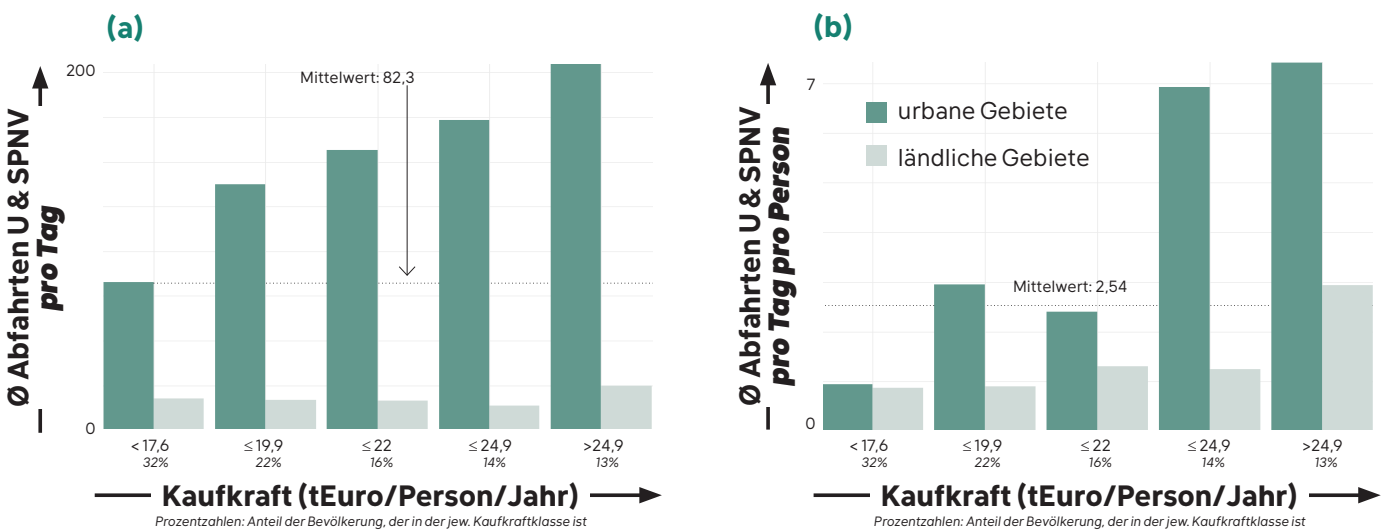
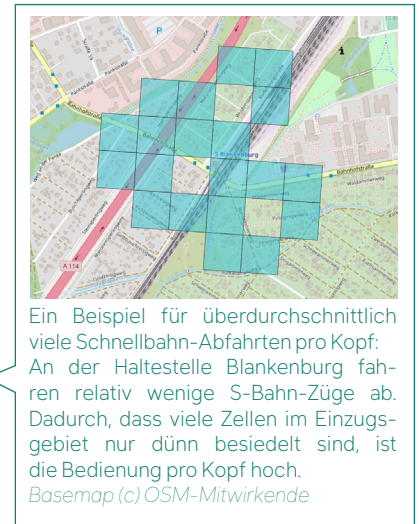


Abbildung 4: Tägliche Abfahrten U-Bahn und SPNV (Schienenpersonennahverkehr = S-Bahn und RE) in Abhängigkeit von der Kaufkraftklasse, pro Zensuszelle (a) und pro gemeldeter Person (b). Datenstand, Quellen und Anmerkungen: Siehe Beschreibung zu Abbildung 3.

1.3 In unseren drei Untersuchungsgebieten deutet das ÖPNV-Angebot nicht auf Exklusion hin

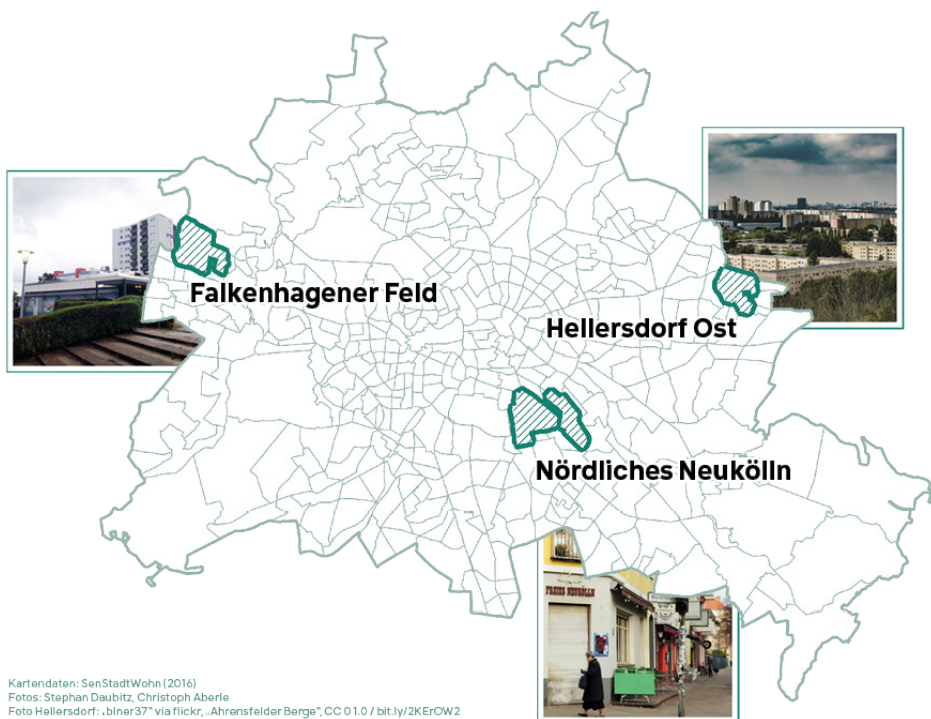
Für unser Forschungsprojekt haben wir drei Untersuchungsgebiete in Berlin kleinräumig betrachtet, in denen viele Personen in Einkommensarmut leben. Hier wohnen auch die 20 Personen, die wir zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt haben (siehe Abschnitt 2).

Falkenhagener Feld

Die Großwohnsiedlung, die in den 1960ern westlich von Spandau entstand, verfügt weder über Schnellbahn- noch Straßenbahnanschluss. Die Anbindung an die Schnellbahn wird politisch diskutiert, ist aber nicht konkret geplant.

Die Bedienungshäufigkeit durch den Busverkehr ist im Falkenhagener Feld etwas höher als der Berliner Durchschnitt, was auch für die Abfahrten pro Kopf gilt. Dafür müssen etwa 13 Prozent der Einwohner*innen weiter zur nächsten Haltestelle laufen als es der Branchenstandard vorsieht. Bei Personen in „Hartz IV“ sind es 15 Prozent. Während die Bedienung also kein Defizit aufweist, könnte das Angebot hinsichtlich der Erschließung verbessert werden (siehe auch Karte 2a auf der Folgeseite). Davon würden nicht primär Menschen in Armut profitieren sondern alle Bewohner*innen.

Der Lesbarkeit zuliebe verzichten wir hier weitgehend auf die Einzelwerte. Die Tabelle mit Kennwerten jeweils für alle Personen bzw. Personen in „Hartz IV“ stellen wir gern auf Nachfrage zur Verfügung.



Kartendaten: SenStadtWohn (2016)
Fotos: Stephan Daubitz, Christoph Aberle
Foto Hellersdorf: „b1ner37“ via flickr, „Ahrensfelder Berge“, CC 0 1.0 / bit.ly/2KErOW2

Karte 1:

Lage unserer drei Untersuchungsgebiete in Berlin. Für die Auswahl haben wir drei Kriterien angelegt: Einkommensarmut: Die lokale „Hartz IV“-Quote ist überdurchschnittlich. Städtebauliche Struktur: Es sind verschiedene Formen vertreten, beispielsweise Altbauviertel (Neukölln) und Großwohnsiedlung aus der ehemaligen Bundesrepublik (Falkenhagener Feld) und der ehemaligen DDR (Hellersdorf Ost) Erreichbarkeit des Zentrums: Die Reisezeit zum Bahnhof Zoo bzw. zum Alexanderplatz beträgt mindestens eine halbe Stunde.

Eine ausführliche Beschreibung der Gebietsauswahl finden Sie in unserem Blog: mobileinclusion.de/werkstattbericht-1

Nördliches Neukölln

Das Gründerzeitquartier im zentralen Südosten Berlins wird durch zwei U-Bahn-Linien und durch den S-Bahn-Ring erschlossen, wovon 60 Prozent der Personen bzw. 55 Prozent der Personen in „Hartz IV“ profitieren. Damit ist das Gebiet deutlich stärker erschlossen als der Berliner Durchschnitt. Auch die absoluten Abfahrten sind überdurchschnittlich. Durch die hohe Einwohnerzahl ist die Pro-Kopf-Bedienung durch den Bus allerdings knapp 40 Prozent niedriger als im Durchschnitt. Dies wird auch in den Interviews in Form von wahrgenommener Enge beschrieben, die sich negativ auf die Bewertung des ÖPNV auswirkt.

Hellersdorf Ost

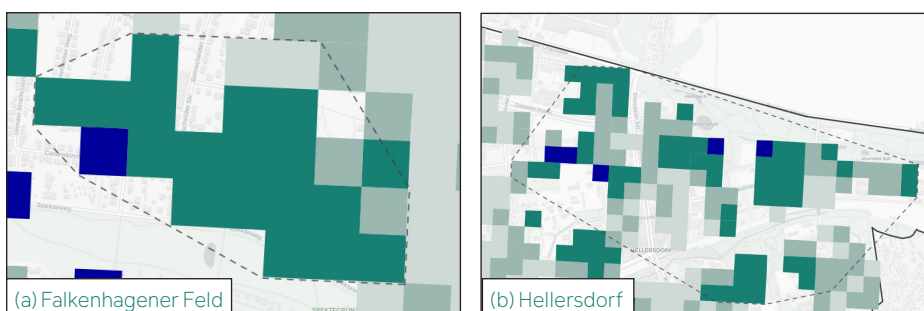
Die Großwohnsiedlung entstand Mitte der 1980er-Jahre und wird durch eine Tramlinie, mehrere Buslinien sowie am südlichen Rand durch eine U-Bahn erschlossen. Verglichen mit dem Berliner Durchschnitt ist die Erschließung über die ÖPNV-Verkehrsmittel hinweg schwächer ausgeprägt, was allerdings von den Befragten in den Interviews nicht bemängelt wird. Obwohl absolut mehr Busse und Trams abfahren, ist die Bedienung pro Kopf durch die hohe Wohndichte niedriger als der Durchschnitt.

Gemeinsam ist den drei Gebieten, dass sie über eine stärkere Bus- und Tram-Bedienung verfügen als der Berliner Durchschnitt. In Neukölln und Hellersdorf führt die hohe Wohndichte allerdings dazu, dass das verfügbare Angebot pro Kopf unter dem Durchschnitt liegt.

Ein Defizit hinsichtlich der Bus/Tram-Abfahrten pro Kopf lässt sich daraus zumindest für die hochverdichteten Quartiere ableiten. Dies wird von den Interviews gestützt, in denen die Betroffenen die Wahrnehmung von Enge im Fahrzeug äußern. Diese betrifft, wie der Vergleich zeigt, alle Einwohner*innen und nicht speziell die Personen in Armut. Ein Exklusionsrisiko für Arme lässt sich somit aus der ÖPNV-Angebotsqualität nicht herleiten.

1.4 Gebiete, in denen sowohl das Bus-/Tram-Angebot als auch die Kaufkraft defizitär sind, gibt es in ganz Berlin

Während das Bus- und Tram-Angebot Personen in Armut nicht strukturell benachteiligt (Abschnitte 1.1 und 1.2), gibt es durchaus Wohnlagen, in denen ein erhöhtes Armutsrisiko mit einem unterdurchschnittlichen ÖPNV-Angebot einhergeht. In Berlin konnten wir 70 Cluster identifizieren, die über die Stadt verteilt sind. Beispielhaft seien zwei dieser Cluster abgebildet (Karte 2):



Karte 2:

Kleinräumige Karten, die auf das Risiko einer mobilitätsbezogenen Exklusion hindeuten. Grundlage ist die Betrachtung von vier Indikatoren:

- Kaufkraft (€/Person/Jahr)
- Bedienungshäufigkeit Bus&Tram bzw. Schnellbahn (Abfahrten/Tag)
- Tarif-Erreichbarkeit (Gewichtete Anzahl erreichbarer Ziele mit Kurzstrecke)
- Erschließung durch ÖPNV (% Personen)

■ Bewohnte Zelle, in der die Kaufkraft auf ein potenzielles Risiko hindeutet

■ "-", in der zwei Indikatoren "-"

■ "-", in der drei Indikatoren "-"

■ "-", in der vier Indikatoren "-"

Datenstand: 31.12.2018 (Einwohner*innen & Kaufkraft) bzw. 03.09.2019 (Fahrplandaten)
Basemap: (c) OSM-Mitwirkende



Interaktive Webkarte mit allen Clustern und Erklärung der Methodik:

mobileinclusion.de/risiko-berlin



Eine Kausalbeziehung zwischen einem Mangel an Verkehrsangebot und lokaler Armut lässt sich nicht pauschalisieren. Allerdings kann die Auswahl einen Anhaltspunkt für die kleinräumige Fachplanung liefern, um – unterstützt durch Ortskenntnis – den Zusammenhang zu validieren und ggf. Gegenmaßnahmen zu ergreifen.



2. KERNERGEBNISSE

„SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNG DER EXKLUSION“

2.1 Exklusion lässt sich entlang von fünf Dimensionen beschreiben

Vierzig einkommensarme Personen in Hamburg und Berlin haben für eine Woche ein Wegetagebuch geführt. Anschließend haben wir sie zu ihrem Mobilitätsalltag befragt. Ziel der qualitativen Interviews war es, mehr über die alltäglichen Wege sowie die subjektiv wahrgenommenen Einschränkungen der Mobilität unter knappen finanziellen Bedingungen zu erfahren.

Für die Unterscheidung und Erklärung von Mobilitätsmustern der Befragten stellen sich **fünf Dimensionen als zentral** dar:

Diese fünf Dimensionen haben uns methodisch zu den sieben Gruppen geleitet, die auf der nächsten Seite vorgestellt werden.

Vorstellbare Mobilität: Die befragten Personen unterscheiden sich darin, welche Wunschziele sie formulieren. Einige sind nicht mehr in der Lage, Ziele 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.

Stellenwert der Mobilität: Für diejenigen mit vielen Wunschzielen ist der Stellenwert der Mobilität sehr hoch. Er wird mit Begriffen der Freiheit und der Teilhabe verbunden. Sie treten in anderen Lebensbereichen (z.B. Kleidung) kürzer, um Mobilität zu realisieren. Die Personen, die der Mobilität einen geringen Stellenwert beimessen, geben wenig Geld für Mobilität aus. Beispielsweise verzichten sie auf den Erwerb eines Sozialtickets.

Soziales Netzwerk: Der Mobilitätsalltag unterscheidet sich im Umfang der sozialen Beziehungen. Für befragte Personen mit vielen sozialen Beziehungen werden viel mehr Wege notwendig bzw. gewollt. Personen mit starkem Netzwerk können Verwandte und Bekannte um Hilfe bitten.

Fähigkeiten und Kenntnisse: Interviewten Personen, die über mobilitätsbezogene Fähigkeiten (z.B. Fahrradfahren) und Kenntnisse (z.B. Nutzung von Mobilitätsportalen) verfügen, fällt es leichter, viele Wunschziele zu benennen. Als unüberwindbare Barriere wird die mangelnde Verfügbarkeit wahrgenommen (z.B. Fahrrad kaputt oder gestohlen).

Individualbedürfnisse: Befragte Personen, die spezifische Interessen oder Hobbys haben, wollen und nutzen den ganzen Stadtraum.

2.2 Sieben Ausprägungen von Armut-Mobilität

Auf Basis der Wegetagebücher („Wo sind Sie mobil?“) und der vorstellbaren Mobilität („Wo wären Sie gern mobil?“) haben wir die Befragten in sieben Gruppen eingeteilt, die in Abbildung 5 abgebildet sind. Die Form des Diagramms folgt der Darstellung der Sinus-Milieus, die in Form der berühmten ‚Kartoffelgrafik‘ gesellschaftliche Gruppen zueinander abgrenzen.

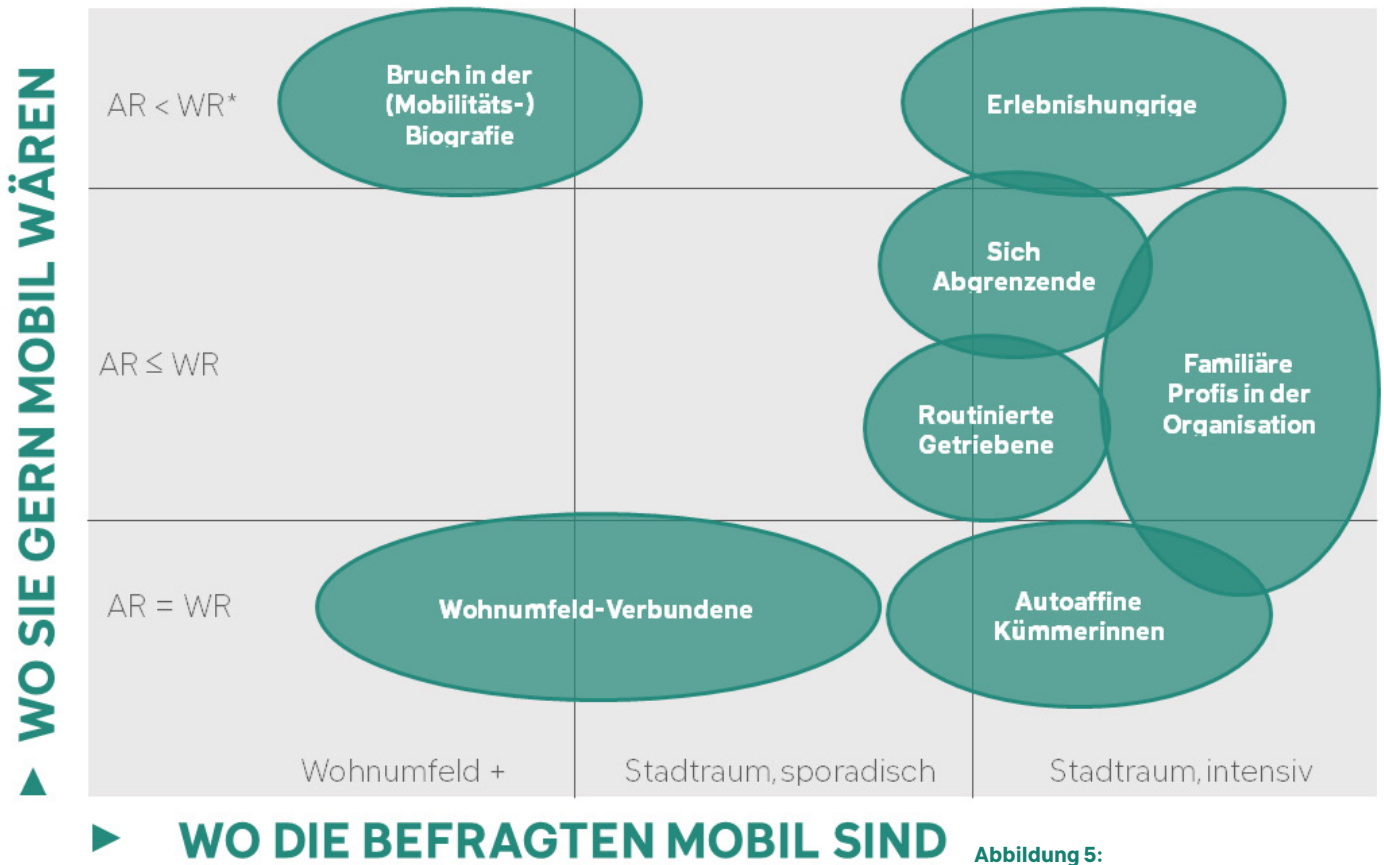


Abbildung 5: Mobilitäts-Typologie von einkommensarmen Menschen in Hamburg und Berlin. Grundlage sind 40 qualitative Interviews mit Personen, die von „Hartz IV“ leben.

*AR = Aktionsraum, begründet durch realisierte Ziele
WR = Wunschraum, begründet durch nicht realisierte bzw. Wunsch-Ziele

Die Gruppierung basiert auf der Auswertung von etwa 50 Stunden aufgezeichneten Interviews. Um einen Eindruck zu geben, stellen wir für jede der sieben Gruppen eine beispielhafte Aussage dar:

Wohnumfeld-Verbundene

„Also hier Spandau, im Waldkrankenhaus geboren, Wasserwerkstraße vorne, da, wo Rewe ist, da gewohnt. Bin auch gar nicht großartig ausgezogen, weil ich ja beide Elternteile gepflegt habe. Bin nur schräg rüber hingezogen. Und seit diesem Jahr eben in die alte Wohnung von meiner Mutter.“ P53:58

Die Gruppe hat vor allem soziale Kontakte im Familienkreis, wobei die Zahl der engen sozialen Kontakte insgesamt übersichtlich ist. Für Ziele im Stadttraum, die nur mit dem öffentlichen Nahverkehr zu realisieren sind, werden Einzeltickets erworben. Ein Großteil der Ziele befinden sich im erweiterten Wohnumfeld. Viele Wege sind mit alltäglichen Besorgungen verbunden. Mobilitätsbezogene Kenntnisse liegen kaum vor und auch mobilitätsbezogene Fähigkeiten sind schwach ausgeprägt. Der Stellenwert von Mobilität wird als eher gering eingeschätzt. Mobilität ist Mittel zum Zweck oder wird überhaupt nicht reflektiert.

Erlebnishungrige

„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.“
P4:133

Gemeinsam ist den Personen in dieser Gruppe, dass sie neben den Grund- und Sozialbedürfnissen über ausgeprägte Individualbedürfnisse verfügen: die Interviewten nennen besondere Hobbys unterschiedlichster Formen. Um diesen Hobbys nachzugehen, müssen sie den Stadtraum in seiner Gänze nutzen. Der Stellenwert der Mobilität wird als sehr hoch eingeschätzt und ausführlich begründet. Die Gruppe verfügt über diverse mobilitätsbezogene Kenntnisse. Hierzu gehören beispielsweise Kenntnisse über Fahrradwerkstätten in der Wohnumgebung, über die Fernbusnutzung, über digitale Mobilitätsportale. Die meisten Erlebnishungrigen können Fahrrad fahren und nutzen das Fahrrad im Alltag. Smartphone und Internet werden für die Planung besonderer Fahrten als Informationsquelle selbstverständlich genutzt. Die Berliner nutzen das Sozialticket. Hamburger versuchen, mit Kauf eines ÖPNV-Tickets möglichst viel Mobilität zu realisieren. Hierfür nehmen sie finanzielle Einschränkungen in anderen Bereichen des Gesamtbudgets in Kauf. Personen dieser Gruppe verfügen über reichhaltige positive Reiseerfahrungen. Die formulierten Wunschziele gehen wesentlich über den Aktionsraum hinaus. Dies wird als negativ empfunden und in den Interviews aktiv angesprochen.

Familiäre Profis in der Organisation

„Ich meine, wir sind ja Profis in der Organisation, das haben wir gelernt durch die vielen Kinder. Aber ich glaube nicht, dass es so viele Leute gibt, die das genauso wie wir machen.“
P40:74

Bei den Familiären Profis in der Organisation handelt es sich um Personen, die in kinderreichen Haushalten leben, wobei sie teilweise alleinerziehend sind. Der Stellenwert der Mobilität ist sehr hoch. Das Sozialticket wird in Berlin genutzt. Die befragten Hamburger*innen versuchen, mit Kauf eines ÖPNV-Tickets möglichst viel Mobilität zu realisieren. Neben den Alltagswegen versuchen die Interviewten möglichst viele Freizeitziele mit ihren Kindern zu erreichen. Ihr Ziel ist es, den Kindern viele Eindrücke mitzugeben und trotz der finanziellen Einschränkungen Erlebnisse zu ermöglichen, die über den Alltag im Wohnumfeld hinausgehen. Die befragten Personen sind kontaktfreudig, kommunikativ und suchen proaktiv nach Möglichkeiten, um die Lebenssituation der Familienmitglieder zu verbessern. Der Wunschraum ist etwas größer als der Aktionsraum und sehr geprägt durch die Routinen des Mobilitätsalltags.

Sich Abgrenzende

„Also früher bin ich schon Bahn gefahren. Ohne Fahrkarte. Aber das ist 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, irgendwas; sind irgendwo anders. Vielleicht ist es das eher, was mich stört. Die sind mit allem Möglichem beschäftigt. Die sind nicht; nicht hier und jetzt. Ich störe mich auch an der Bezeichnung „öffentliches Verkehrsmittel“, man wird nebenbei kriminalisiert, wenn man ohne Ticket unterwegs ist.“ P18:5

Die Befragten haben festgefügte Meinungen, die ihre Mobilitätsentscheidungen beeinflussen. Der ausgeprägte Wunsch nach interpersoneller Distanz oder der Abgrenzung von anderen führt beispielsweise zur bewussten Entscheidung, den ÖPNV wenig oder gar nicht zu nutzen. Subjektive Wahrnehmungen von Stigmatisierung während der Fahrten mit dem ÖPNV werden thematisiert oder bilden Ausgangspunkt, Ziele zu meiden oder andere äquivalente Ziele aufzusuchen. Der Wunschraum ist etwas größer als der Aktionsraum und ist sehr durch die Routinen des Mobilitätsalltags geprägt. Weitergehende Wunschziele werden nicht formuliert. Die Mobilität wird entweder durch die Nutzung des Sozialtickets oder durch Fahrradnutzung realisiert.

Routinierte Getriebene

„Und deswegen, wenn ich [...] Pfandflaschen 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.“ P11:5

Routinierte Getriebene nutzen den Stadtraum intensiv, zumeist um ihre Grundbedürfnisse zu befriedigen. So werden beispielsweise Lebensmitteltafeln oder Angebote sozialer Träger genutzt, um kostenlos Lebensmittel zu bekommen. Eine Frau versucht, durch das Sammeln von Pfandflaschen ihren Lebensunterhalt finanziell aufzubessern. Das soziale Netzwerk ist durch bestehende Familienbindungen oder alte Freund*innen geprägt. In Berlin nutzen die Proband*innen das Sozialticket. In Hamburg werden situationsbezogene Strategien gewählt, um den Mobilitätsalltag zu bewältigen. Dazu gehört beispielsweise, sich von einer Freundin auf deren Fahrkarte „mitnehmen zu lassen“, gelegentlich „schwarz“ außerhalb der gültigen Zone zu fahren, strategisch Kurzstrecken-Tickets zu kaufen oder mit Gruppentickets mitzufahren. Der Mobilitätsalltag ist sehr stark durch Routinen geprägt. Bezogen auf die Anforderungen des Mobilitätsalltags verfügen die Routinierten Getriebenen über Kenntnisse zu Mobilitätsangeboten. Der Wunschraum entspricht dem Aktionsraum. Wunschziele jenseits des Aktionsraums werden nicht benannt.

Bruch in der (Mobilitäts-)Biografie

„Bin da bloß hingezogen, weil meine Frau; weil ich geheiratet habe und ihre Familie da ist. Ich komme aus Magdeburg. Und da war das besser. Da brauchte ich bloß runtergehen, da war ich in der Kaufhalle. Da hat man alles gehabt, was man gebraucht hat. [...]

„Ja, zum Beispiel, was undurchschaubar für mich ist, ist das mit den Ringen. Ich gucke da drauf, und weiß nicht, in welchem Ring bin ich usw. Das ist ja störend. In Magdeburg war das so, Sie haben eine Fahrkarte gekauft, konnten dann 90 Minuten fahren damit, egal in welche Richtung“ P20:29/P20:35

Die Personen dieser Gruppe sind männlich und alleinstehend. Dominant ist ein biografischer Bruch, beispielsweise der Verlust enger Familienangehöriger, der den Mobilitätsalltag komplett verändert hat. Wer früher viel gereist war, ist nach dem Bruch an seine Wohnumgebung gebunden. Die sozialen Ressourcen der Befragten sind unterdurchschnittlich. Anlaufpunkte bilden vor allem Angebote der sozialen Infrastruktur wie beispielsweise Treffpunkte bei sozialen Trägern, an denen kostenlos gegessen werden kann. Der Mobilitätsalltag ist primär nahmobil im unmittelbaren Wohnumfeld. Es sind höchstens einzelne Anlässe, die über das unmittelbare Wohnumfeld hinausgehen. Diese Anlässe sind durch soziale Bedürfnisse begründet, beispielsweise auf den Friedhof zu gehen oder Bekannte zu besuchen. Der Stellenwert der Mobilität ist gering. Zwar liegen reichhaltige Mobilitätserfahrungen vor, jedoch liegen diese weit zurück. Die formulierten Wunschziele gehen weit über den Aktionsraum hinaus und speisen sich aus Zielen, die früher in der Mobilitätsbiografie positiv erlebt wurden.

Autoaffine Kümmerinnen

„Wir haben ein Auto, mein Mann. [...] Wir können das nicht abschaffen wegen auch Ausflüge, jetzt meistens wegen Sommer und so. [...] Da musste ich dann meine Tochter dorthin bringen zur Schule. Sie war ein bisschen spät dran und sie meinte: Mama, bitte komm, fahr' mich dahin. Ich habe sie dann dahingefahren, hab ungefähr 20 Minuten mit dem Auto gebraucht. P16:62-63 (??)

Die Befragten sind Mütter zumeist mehrerer Kinder, haben einen Migrationshintergrund und beziehen „Hartz IV“. Als Mütter stellen sie ihre Individualbedürfnisse zurück. Die Mobilität hat keinen hohen Stellenwert, sondern wird eher pragmatisch betrachtet. Es sind vor allem Einkaufswege sowie Hol- und Bringdienste für Kinder, die den Alltag prägen. Die Befragten sind besonders autoaffin und verfügen über viele Kontakte, vor allem im Bekannten- und Verwandtenkreis und durch ihre Einbindung in eine soziale Infrastruktur. So können Hilfen innerhalb des sozialen Netzwerks sehr schnell mobilisiert werden. Hier gibt es Unterstützung bei mobilitätsbezogenen Problemen, beispielsweise finanzielle Unterstützung bei Urlaubsfahrten oder Hilfe bei mobilitätsbezogenen Recherchen. Durch das große soziale Netz und die Anforderungen, die sich durch Hol- und Bringdienste ergeben, nutzen die Frauen den Stadtraum sehr intensiv. Eigene Wunschziele formulieren sie nicht.

Zum einen helfen die sieben Gruppen dabei, die Heterogenität der Exklusionslagen zu beschreiben. Darüber hinaus schaffen sie eine Grundlage, zielgruppenspezifische Maßnahmen und Hilfsangebote zu planen.



UNSERE KERNERGEBNISSE IN KÜRZE

- Personen, die von „Hartz IV“ leben, sind durch den Nahverkehr nicht per se schlechter erschlossen.
- Das Bus-Angebot (Abfahrten/Zensuszelle) ist in Gebieten mit hoher Armut strukturell stärker ausgeprägt. Gemessen an der Wohnbevölkerung (Abfahrten/Einwohner*in) ist das Angebotsniveau allerdings niedriger. Dies schränkt die wahrgenommene Qualität des Verkehrsangebots ein („Enge im Fahrzeug“). Bei den Schnellbahnen gibt es einen Zusammenhang zwischen geringer Kaufkraft und schwächerer Bedienung. Eine urbane ‚Mobilitätsarmut‘ kann jedoch allein aus den ÖPNV-Abfahrtszahlen nicht diagnostiziert werden.
- Dennoch gibt es Armutslagen, die mit einem unterdurchschnittlichen ÖPNV-Angeboteinhergehen. Ermittelt wurde eine Auswahl von 78 Clustern, die einen Anhaltspunkt für die Vor-Ort-Planung darstellen kann.
→ Interaktive Karte mit Clustern: mobileinclusion.de/risiko-berlin
- Zentral für die Beschreibung von mobilitätsbezogener Exklusion ist der Möglichkeitsraum, also die vorstellbare Mobilität von Einkommensarmen. 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 Gruppen abgrenzen. Die Gruppen unterscheiden sich in ihrer unterschiedlich intensiven Nutzung des Stadtraums und ihrer Fähigkeit, Wunschziele zu formulieren und diese zu realisieren. Hierbei stellen sich die Dichte des sozialen Netzwerks, die mobilitätsbezogenen Fähigkeiten und Kenntnisse, ausgeprägte Individualbedürfnisse und der Stellenwert der Mobilität als wichtige Dimensionen heraus.