



Mobile Inclusion

Faktenblatt

Mobilität und Soziale Exklusion in Hamburg

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: 10.15480/882.3019

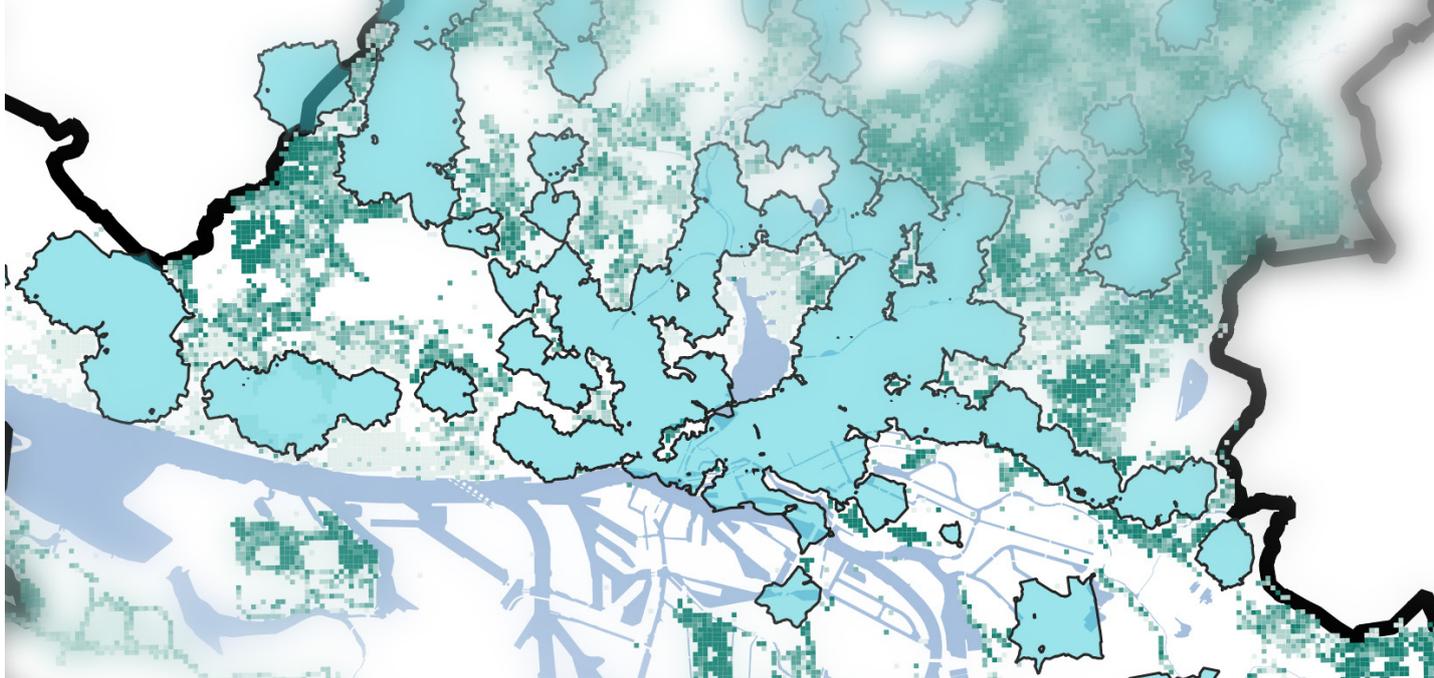


Abbildung 1: Stylisierte Einzugsgebiete der Schnellbahn-Haltestellen im Stadtgebiet (blau) und der bewohnten Zensuszellen (grün). Die räumliche Untersuchung hat die feine Auflösung der Zensuszellen mit einer Kantenlänge von 100 Metern.

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 Hamburg wohnt etwas mehr als die Hälfte der Menschen außerhalb der Einzugsgebiete der Schnellbahnen. Etwa 3 Prozent der Hamburger*innen haben weder Schnellbahn noch Bus- oder Fährhaltestelle in branchenüblicher Reichweite (Abbildung 2).

Personen, die von „Hartz IV“ leben, sind anteilig etwas häufiger nicht von der Schnellbahn erschlossen (55,2 %). Auf den gesamten ÖPNV bezogen gibt es anteilig sogar weniger 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 Hamburg aber nicht.

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).

Hamburg: Nicht durch den ÖPNV erschlossene Personen

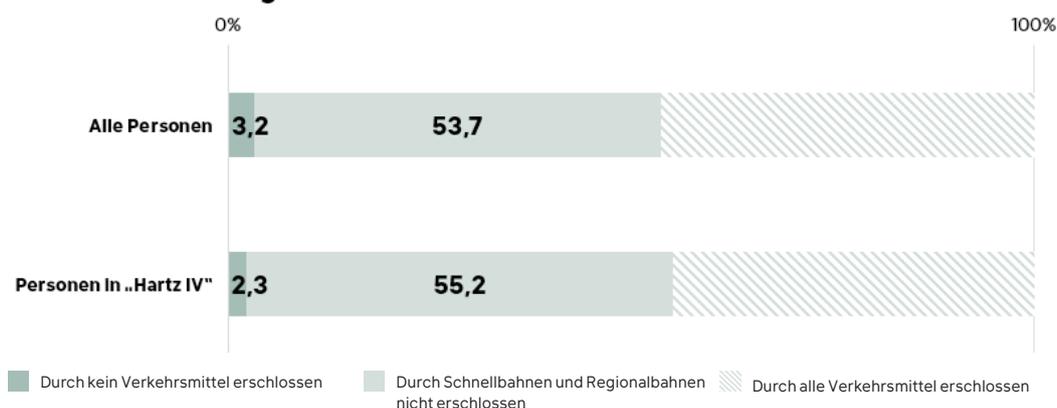


Abbildung 2: Durch den ÖPNV nicht erschlossene Personen, anteilig an der Bevölkerung. Grundlage ist ein Datensatz von 28 467 bewohnten Zensuszellen. Datenstand: 12/2018

1.2 Wo die Kaufkraft niedrig ist, gibt es mehr ÖPNV-Angebot – 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 68% der Bevölkerung, die in diesen dicht bebauten Gebieten leben. Die niedrigste Kaufkraftstufe verfügt über die meisten Bus-Abfahrten in unmittelbarer Umgebung. Selbst in ländlichen Gebieten des Stadtstaates Hamburg profitiert die niedrigste Kaufkraft-Klasse von überdurchschnittlicher Bedienung (heller Balken). Mit zunehmender Kaufkraft sinkt die Zahl der absoluten Abfahrten allerdings deutlich. Die zunehmende Kaufkraft wiederum lässt darauf schließen, dass 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.

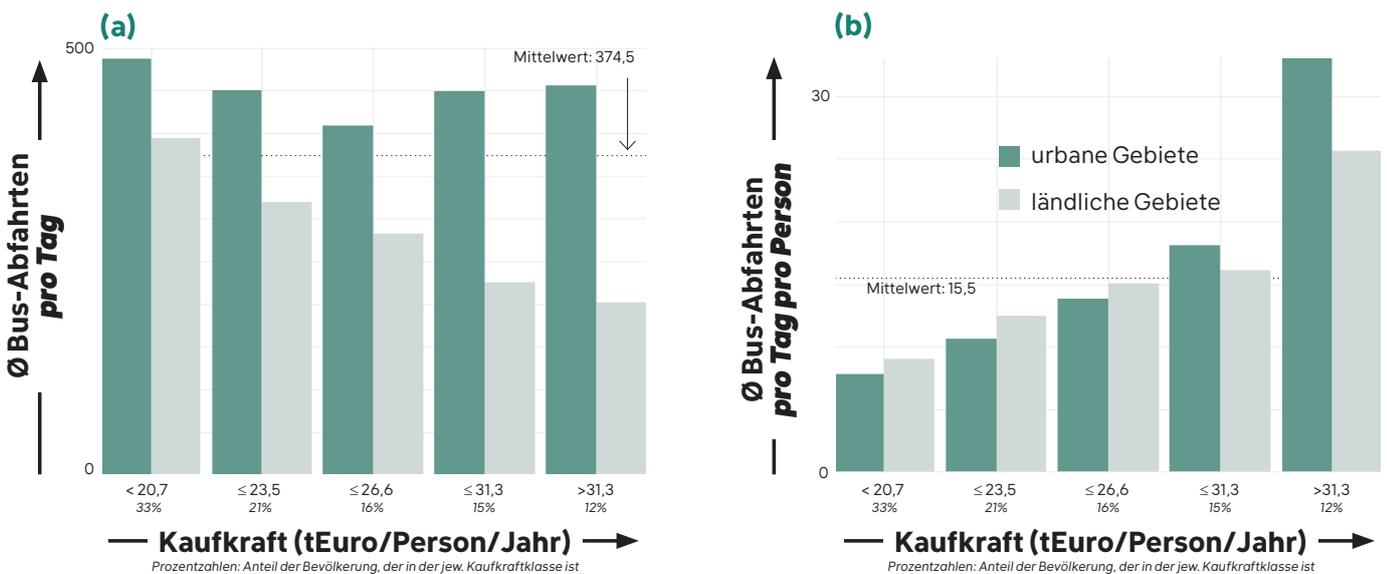


Abbildung 3:

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: HVV-Fahrplan, Anzahl betrachteter Zellen N = 21.154
Einschränkend wird angemerkt, dass die Busabfahrten nur ein grobes Bild der Kapazität zeichnen. Diese kann in Abhängigkeit vom

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

Auch bei den Schnellbahn-Abfahrten sind die urbanen Zellen durchweg überdurchschnittlich versorgt (Abbildung 4a, dunkle Balken). Ob Personen in urbaner oder ländlicher Umgebung wohnen, ist anscheinend relevanter als ihre Kaufkraft.

Ab der mittleren Klasse steigen die Schnellbahn-Abfahrten mit der Kaufkraft an, sowohl absolut als auch pro Kopf. Der Sprung zwischen den beiden höchsten Klassen beim Pro-Kopf-Kennwert illustriert die Anfälligkeit für Ausreißer, die angemerkt werden muss: Dünn besiedelte Gebiete oder stark befahrene Umsteigeknoten lassen ihn stark ansteigen (s. Sprechblase).

Nichtsdestoweniger wirft die Verteilung die Frage auf, inwiefern ein Defizit an Schnellbahn-Anbindung auf ein Exklusionsrisiko schließen lässt. In der gängigen 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 55,2 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 besser und vom Schienenverkehr nur minimal schlechter erschlossen als der Hamburger 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 finden i.d.R. ein starkes ÖPNV-Angebot vor. Eingeschränkt wird das Angebot allerdings durch eine hohe Wohndichte, die sich negativ auf das Angebot pro Kopf auswirkt.

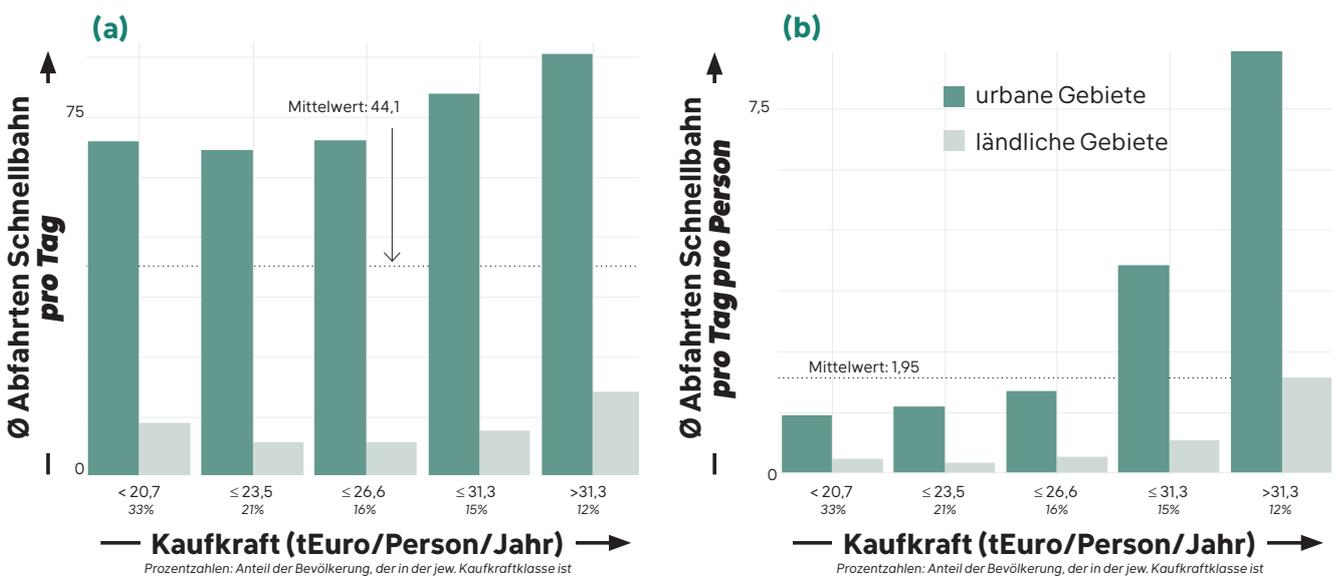
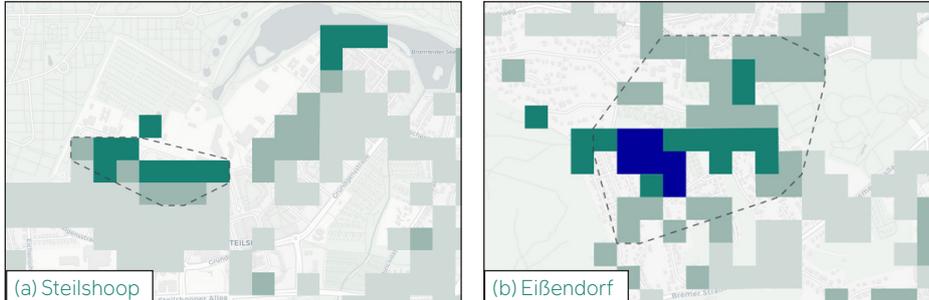


Abbildung 4: Tägliche Schnellbahn-Abfahrten in Abhängigkeit von der Kaufkraftklasse, pro Zensuszelle (a) und pro gemeldeter Person (b). Nur Abfahrten im Nahverkehr, d.h. S-Bahn, U-Bahn, AKN und Regionalbahn.

Datenstand, Quellen und Anmerkungen:
Siehe Beschreibung zu Abbildung 3.

1.3 Gebiete, in denen sowohl das ÖPNV-Angebot als auch die Kaufkraft defizitär sind, gibt es in ganz Hamburg

Während das ÖPNV-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 Hamburg konnten wir 70 Cluster identifizieren, die über die Stadt verteilt sind. Beispielhaft seien zwei dieser Cluster abgebildet (Karte 1):



Karte 1:

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

- Kaufkraft (€/Person/Jahr)
- Bedienungshäufigkeit Bus 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 -"



Interaktive Webkarte mit allen Clustern und Erklärung der Methodik:

mobileinclusion.de/risiko-hamburg



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

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.

1.4 Der HVV-Tarif ermöglicht ein Mindestmaß an Mobilität – aber nicht mehr

Im Abonnement bietet der HVV-Tarif ein Mindestmaß an Bewegungsfreiheit für Menschen in Armut: Ihr „Hartz IV“-Regelbedarf von monatlich 35 Euro erlaubt 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 mit räumlichen bzw. zeitlichen Einschränkungen einher, wobei kein Budget für ergänzende Fahrten übrig ist.

Hier besteht ein großer Unterschied zu Berlin, wo das Sozialticket pauschal 27,50 Euro monatlich kostet und ganztägig für den Bereich AB gilt. Anders als in Berlin verfügt in Hamburg nur ein Drittel der 20 Befragten unserer qualitativen Interviews über ein ÖPNV-Abo. In Hamburg verlassen sich die Befragten stärker auf den Bartarif (d.h., Fahrausweise, die maximal einen Tag lang gelten).

Das Preisniveau des Bartarifs beschreiben die Befragten als massiv einschränkend (Abschnitt 2.1). Unsere Tarifuntersuchung bestätigt diesen Gesamteindruck nicht in Gänze, sondern zeichnet ein differenziertes Bild: 83 Prozent der „Hartz IV“-Empfänger*innen können alle Ziele des täglichen Bedarfs innerhalb der Kurzstrecke zu 1,70 Euro pro Fahrt erreichen. Werden die Ziele des mehrtäglichen Bedarfs einbezogen, schrumpft ihr Anteil allerdings auf 4 Prozent.

Täglicher Bedarf von Menschen in „Hartz IV“

Lebensmittel-Einzelhandel
Arztpraxis
Park/Wald
Apotheke
Kleingarten

Mehrtäglicher Bedarf: o.g., zuzüglich

Krankenhaus
Lebensmitteltafel
Jobcenter
Kita
Grundschule
Spielplatz
Begegnungsstätte
Schwimmbad
Friedhof
Buchladen
Öffentliche Bibliothek
Postfiliale
Bankfiliale
Selbsthilfegruppe

Die Bedarfe haben wir auf der Grundlage von 40 Interviews mit Betroffenen in Hamburg und Berlin festgelegt.

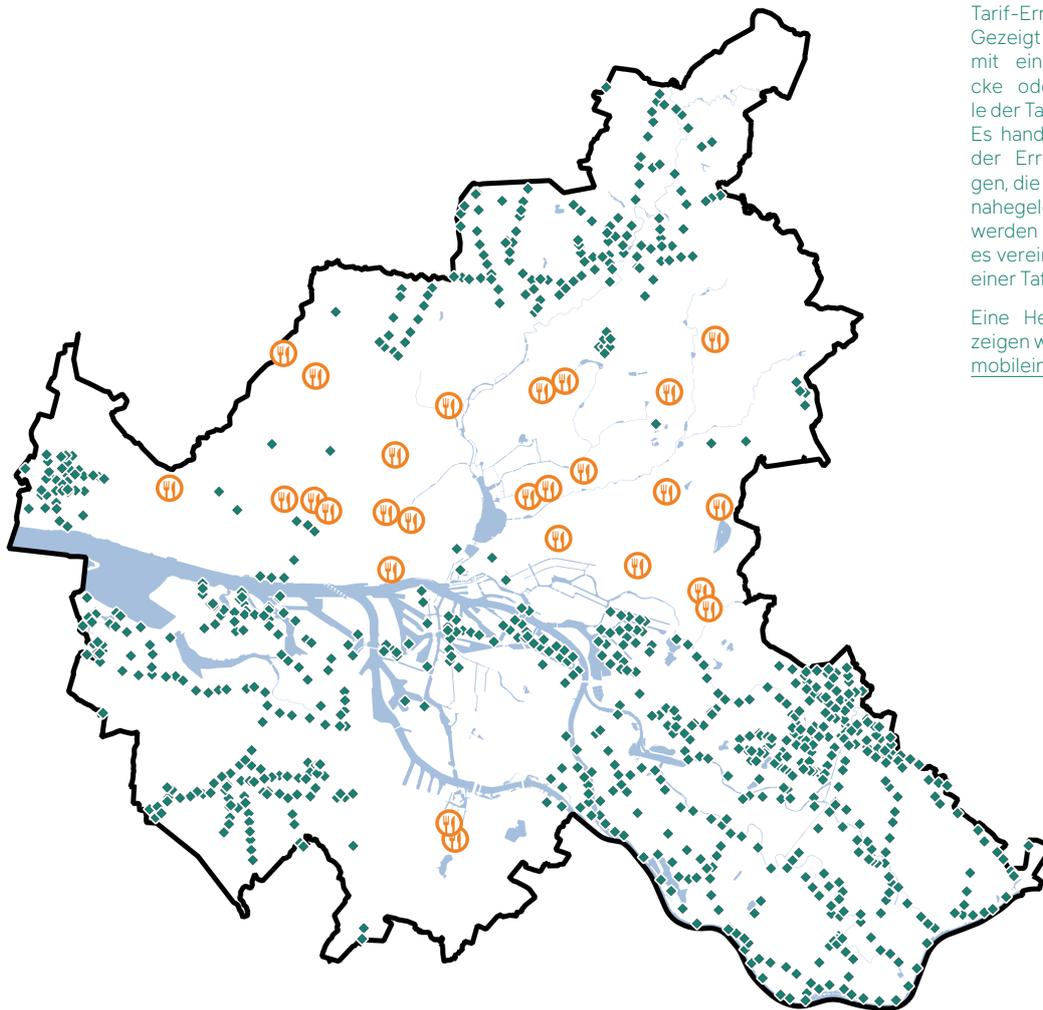
Bei Zielen des mehrtäglichen Bedarfs fallen solche Kategorien ins Gewicht, die mit wenigen Punkten vertreten sind, so dass sie sich entweder im Stadtgebiet weit verteilen oder räumlich an wenigen Stellen konzentriert sind. Karte 2 zeigt beispielhaft die Haltestellen, von denen aus keine Lebensmitteltafel 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 (ohne Rückfahrt).

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 einigen unserer qualitativen Interviews erwähnt. Leider kann die quantitative Berechnung diese individuellen Bedürfnisse nur sehr begrenzt abbilden.

Karte 2:

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 zur einer anderen nahegelegenen Haltestelle verbunden sind, werden hier nicht berücksichtigt. Daher gibt es vereinzelt Haltestellen, die räumlich nah an einer Tafel liegen, aber tariflich teuer sind.

Eine Herleitung der hier gezeigten Karte zeigen wir in unserem Forschungsblog: mobileinclusion.de/hvv-tarif-kurzstrecke



Keine Tafel im Nahbereich

-  Ausgabestelle der Hamburger Tafel
-  Haltestellen, von denen keine Tafel mit Kurzstrecke oder Nahbereich angefahren werden kann
-  Landesgrenze
-  Gewässer

Haltestellen-Daten: HBT, Fahrplan 2018/19.
Gewässer-Daten: FHH/BSW, Stand 02/2019 | tlp.de/ata1 | dl-de/by-2-0
Landesgrenze: FHH / LGV, Stand 09/2019 | tlp.de/he01 | dl-de/by-2-0
Tafeln: Annika Hanke/TUHH, Stand 12/2019

21.08.2020 | Christoph Aberle, TUHH | christoph.aberle@tuhh.de





2. KERNERGEBNISSE

„SUBJEKTIVE WAHRNEHMUNG DER EXKLUSION“

2.1 Einkommensarme in Hamburg möchten, dass die Nutzung des HVV bezahlbar und verständlich wird

Obwohl sie deutlich stärker darauf angewiesen sind, ist es für Einkommensarme in Hamburg nicht selbstverständlich, den ÖPNV zu nutzen. Es überrascht nicht, dass in unseren zwanzig qualitativen Interviews in Hamburg die subjektive Wahrnehmung des Tarifsystems eine große Rolle spielt.

Die Interviewten berichten von unterschiedlichen Herausforderungen bei der HVV-Nutzung, die durch die bestehenden finanziellen Einschränkungen und Besonderheiten des Tarifsystems geprägt sind. Obwohl dreizehn der zwanzig Befragten angeben, den ÖPNV täglich zu nutzen, haben nur zwei von ihnen eine Vollzeit-Monatskarte. Diese kostet für den Bereich AB mit Sozialkarte 89 Euro. Im Abonnement müssen sie 68,90 Euro bezahlen. Den Aufpreis gegenüber den im „Hartz IV“-Regelbedarf vorgesehenen 35 Euro können die Betroffenen in der Regel nicht aufbringen, ohne in anderen Bereichen der alltäglichen Versorgung wie etwa der Kleidung einzusparen.

Da der ÖPNV ein Hauptverkehrsmittel ist, werden von den Befragten unterschiedliche Strategien gewählt, um ihre Mobilität aufrecht zu erhalten. Eine Strategie ist es, die Mobilitätskosten für die Woche bzw. den Monat abzuwägen, Fahrten strategisch zu planen und sich auf Einzeltickets zu beschränken. Eine andere Strategie stellt der Kauf von Teilzeit-Monatskarten dar, die mit Sozialkarte im Abo 31,20 Euro und ohne Abo 42,90 Euro kostet. 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 werden an das Zeitfenster angepasst, jedoch gelingt dies nicht immer. In diesen Fällen muss eine zusätzliche Einzelfahrkarte gekauft werden

Die Gefahr, sich bei unvorhergesehener Zeitüberschreitung (z.B. durch Verspätung der Verkehrsmittel) des nutzbaren Zeitfensters des Tickets strafbar zu machen, führt dazu, dass die Betroffenen ihre Mobilität ständig planen müssen. Dies empfinden 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

Gängige Strategien

- Strategisch Einzeltickets kaufen
- Wege außerhalb des Wohnumfelds vermeiden
- Fahrtwege und -zeiten planen
- Mobilitätskosten abwägen
- Termine an die Sperrzeiten der Teilzeitkarte anpassen
- Zu Fuß und mit dem Fahrrad bewegen

man fühlt sich schon diskriminiert, muss man ganz ehrlich sagen. So ein Ballast: 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]

Aus der Perspektive der Teilhabe stellt die Teilzeit-Monatskarte offenbar kein adäquates Angebot dar, da die Anforderungen des Mobilitätsalltags von Einkommensarmen sich nicht immer in das vorgegebene Zeitfenster einpassen lassen. Neben Arztterminen sind es auch Bring- und Holwege z.B. für Schulkinder, die nicht mit der Nutzung einer Teilzeit-Monatskarte vereinbar sind. Auch das Schüler*innenticket stellt für einkommensarme Haushalte eine Belastung dar. Eine Schülerhauptkarte inklusive Sozialrabatt kostet im Monat 28,90 Euro (im Abo 19,70 Euro).

Eine alleinerziehende Hamburgerin schildert im Interview, dass sie gänzlich auf ein Ticket verzichtet, um ihre Kinder zu Fuß zur Schule zu bringen:

„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 [...] 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]

Als eine weitere Limitierung wird die Unterteilung des Tarifgebiets in Ringe und Zonen empfunden. Als Konsequenz orientiert sich die Mobilität am Zugschnitt der Tarifzonen. Dies führt zum Beispiel zum Abbruch von Fahrten kurz vor Zonengrenzen, wobei die restliche Wegstrecke zu Fuß absolviert wird. Die Bewältigung der Mobilität wird so selbst zu einer Barriere bzw. ist mit Hürden verbunden. Es werden keine Routinen ausgebildet, sondern immer wieder werden den Betroffenen situative Planungsentscheidungen abverlangt, um mit möglichst geringen finanziellen Belastungen zum Ziel zu kommen.

Viele der Befragten empfinden das Tarifsystem als zu kompliziert und teilweise auch als ungerecht. So schildert 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]

Weitere Konsequenzen

- Gefühl, nur eingeschränkt mobil zu sein
- Gefühl der Diskriminierung
- Notwendige Termine können nicht wahrgenommen werden
- Entferntere Ziele im Stadtgebiet werden seltener oder gar nicht aufgesucht
- Zusätzliche Kosten für Einzeltickets in den Sperrzeiten der Teilzeitkarte
- Gefahr des Schwarzfahrens bei Verspätung der Verkehrsmittel
- Verspätung bei wichtigen Terminen

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

2.2 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 Typen geleitet, die auf der nächsten Seite vorgestellt werden.

Vorstellbare Mobilität: Die befragten Personen unterscheiden sich darin, welche Wunschziele sie formulieren. Einige sind nicht 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 kürzer (z.B. Kleidung), 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.

2.3 Sieben Ausprägungen von Armutsmobilität

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.

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:

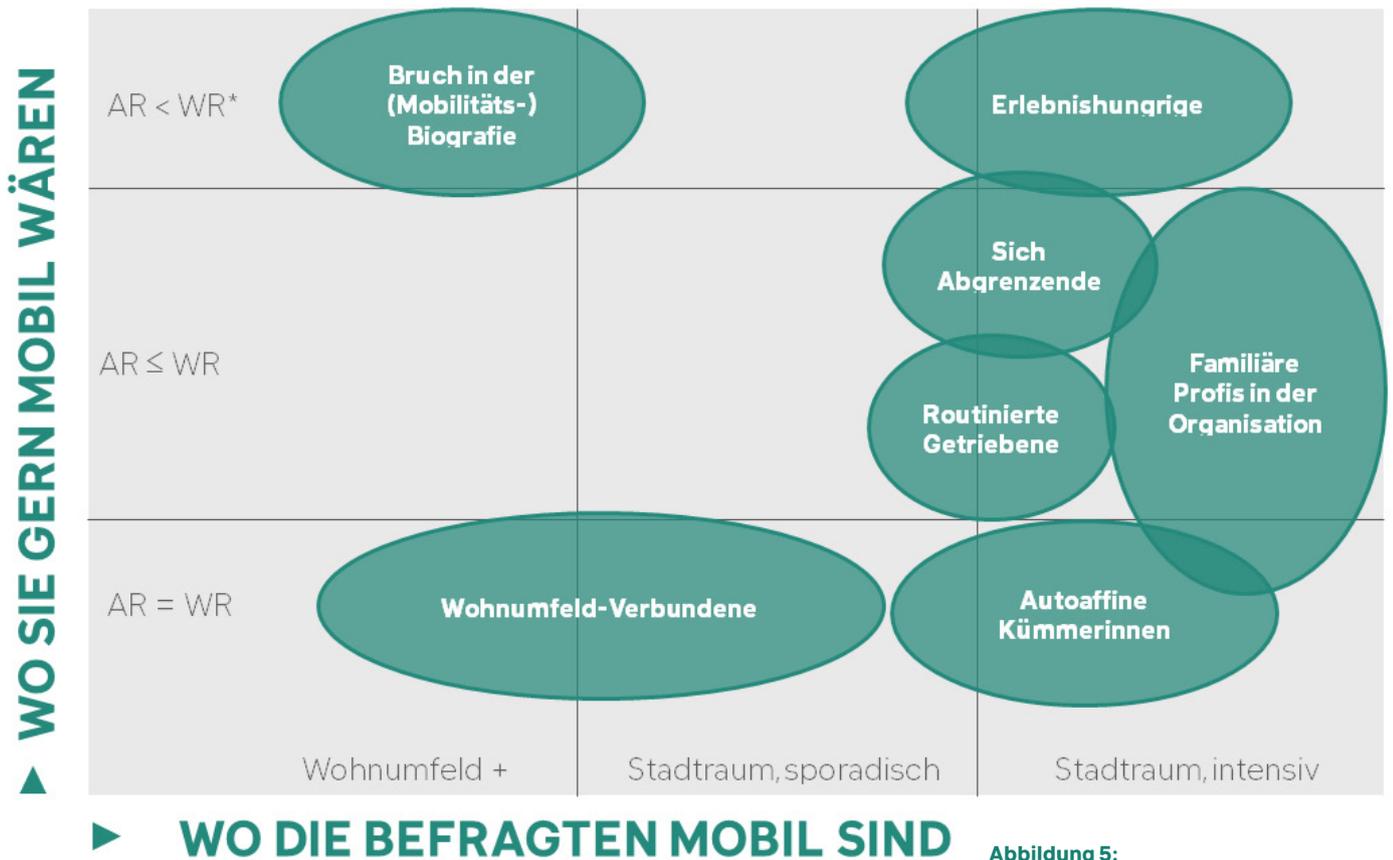


Abbildung 5: Mobilitäts-Typologie von einkommensarmen Menschen in Hamburg und Berlin. Grundlage sind 40 qualitative Interviews mit Personen, die von „Hartz IV“ leben.

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

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

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

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

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

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

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

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

Zum einen helfen die sieben Gruppen dabei, die Heterogenität der Exklusionssituationen 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-Angebot einhergehen. Ermittelt wurde eine Auswahl von 70 Clustern, die einen Anhaltspunkt für die Vor-Ort-Planung darstellen kann.
→ Interaktive Karte mit Clustern: mobileinclusion.de/risiko-hamburg
- Der HVV-Tarif stellt eine finanzielle Hürde dar. Der Großteil der Ziele ist im Nahbereich erreichbar, aber für manche substanziellen Ziele (Beispiel: Tafeln) müssen teure Wege in Kauf genommen werden.
- 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.