

Mobile Inclusion

Forschung zu Mobilität und sozialer Ausgrenzung

Forschungsleitfaden – Kurzversion

Berlin/Hamburg, 27.02.2018

1. Forschungsziele:

Das Forschungsprojekt MobileInclusion untersucht den bis heute weitgehend vernachlässigten **Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität**. Im Vordergrund stehen dabei zwei Untersuchungs-dimensionen: die subjektive Wahrnehmung und die räumlichen Muster.

Ziel ist es zum einen, das **Mobilitätsverhalten einkommensarmer Bevölkerungsgruppen** unter dem Gesichtspunkt gesellschaftlicher Teilhabe zu erforschen. Dabei sollen die subjektiv wahrgenommenen Möglichkeitsräume erschlossen werden, um möglicherweise resultierende soziale Benachteiligungen identifizieren zu können. Ergänzend soll mit MobileInclusion die **räumliche Verortung betroffener Bevölkerungsgruppen** erforscht werden. Die Analyse der Raumstrukturen soll ebenfalls Hinweise auf soziale Benachteiligung ermitteln.

Durch die systematische Verbindung der subjektiven Wahrnehmung von Möglichkeitsräumen einkommensarmer Bevölkerungsgruppen und den zugrundeliegenden objektiven Raumstrukturen wird die Erfassung des komplexen Wirkgefüges von sozialer Exklusion und Mobilität angestrebt, um daraus mögliche politische Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Das von der Deutschen Forschungsgemeinschaft geförderte Projekt will empirisch abgesicherte Ergebnisse liefern, die zum einen die subjektive Wahrnehmung potenzieller Ortsveränderungen von sozial exkludierten Personen erforscht. Zum anderen sollen statistische Zusammenhänge zwischen sozioökonomischen Faktoren der sozialen Exklusion und Merkmalen der Verkehrsangebotsqualität und der Raumstruktur überprüft werden. Erst auf dieser Grundlage lassen sich **Verkehrs- und Sozialpolitik sinnvoll und angemessen verknüpfen und Maßnahmen des Mobilitätsmanagements entwickeln**, die auf die Heterogenität sozial Exkludierter und deren verschiedene subjektive Wahrnehmungen bzw. Bewältigungsstrategien eingehen.

2. Methodisches Vorgehen:

Kombination qualitativer und quantitativer Methoden

Wir begreifen soziale Exklusion als einen multidimensionalen Prozess der Deprivation. Um den konkreten Ablauf dieses Prozesses und seine Verbindung zur gesamten Situation der Betroffenen nachzuvollziehen, ist die Kombination qualitativer und quantitativer Forschungsmethoden unabdingbar.

Abbildung 1 zeigt den Projektablauf, der in acht Arbeitspakete (AP) gegliedert ist. Bei Verwendung der **qualitativen Interviews** (AP3&4) wird die Perspektive der Betroffenen in Betracht gezogen und die Rolle der Mobilität für die Auslösung, Beschleunigung oder Vertiefung von Exklusionsprozessen in konkreten Lebensverläufen dokumentiert und interpretiert. Ziel ist es, Ursachen und Hintergründe mobilitätsbezogener Exklusion aufzudecken.

Auf der anderen Seite weist Exklusion als gesellschaftliches Phänomen sozialstrukturelle Aspekte und räumliche Zusammenhänge auf. Mittels **quantitativer Auswertungen sekundärstatistischer Datensätze und der Durchführung von Erreichbarkeitsanalysen** (AP2) lässt sich die Problematik in einem breiteren Kontext einordnen und Beziehungen zu strukturellen Faktoren aufzeigen. Eine weitere Motivation, quantitative Methoden zu verwenden, stellt die Notwendigkeit dar, Ergebnisse auf der Ebene des Einzelfalls für die Formulierung von planerisch-politischen Handlungsansätzen zu verallgemeinern. So können in der Analyse und in der Handlungsempfehlung neben den individuellen Besonderheiten die räumlichen und kontextbezogenen Determinanten berücksichtigt werden.

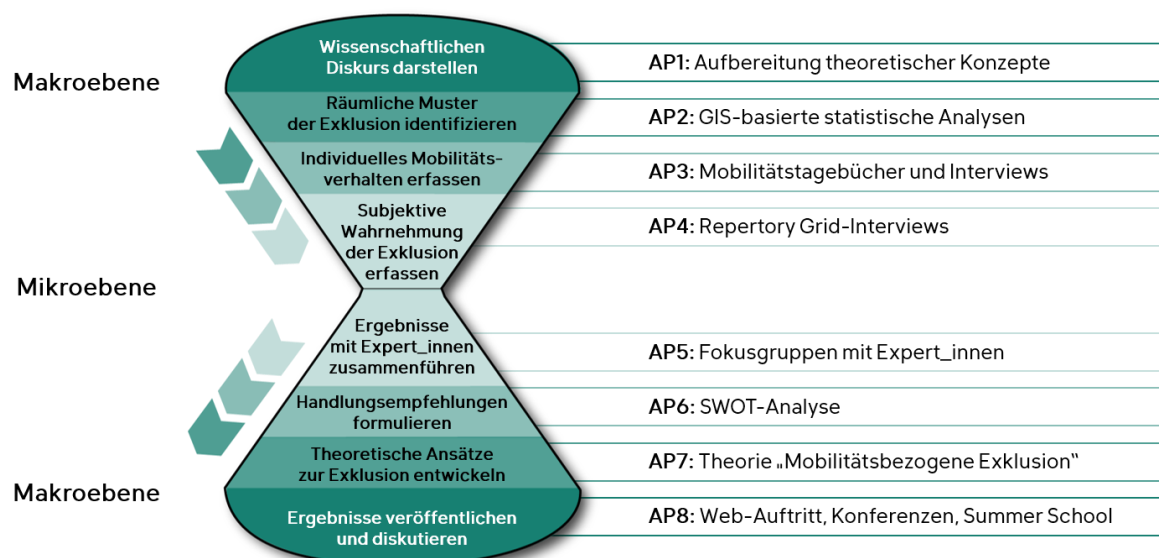


Abbildung 1: Projektablauf in acht Arbeitspaketen. Das Projekt führt nach dem „Sanduhr“-Prinzip von der Makroebene auf die Mikroebene und wieder auf die Makroebene. In der „Sanduhr“ stehen die Forschungsziele und rechts daneben die abgeleiteten Arbeitspakete (AP).

Forschung auf der Makro- und auf der Mikroebene

Der Mobilitätsalltag ist komplex und geprägt durch Zwänge, subjektive Wahrnehmungen von Mobilität und Räumen, mobilitätsbiographische Vorprägungen, Mobilitätsansprüche, soziale Selbstdarstellungen. Um diese Heterogenität zu erfassen und entsprechende Empfehlungen für ein angemessenes Mobilitätsmanagement abzuleiten, bieten sich **makro- und mikro-perspektivische Zugänge zum Forschungsgegenstand** an.

Mit dem makroperspektivischen Zugang (AP1, 2, 6 und 7) sollen generelle Muster für die soziale Gruppe der Exkludierten erforscht werden. Bei dem mikroperspektivischen Zugang (AP 3, 4, und 5) steht die Untersuchung von „Feinstrukturen“ des individuellen Mobilitätsverhaltens im Vordergrund. Daher verwendet MobileInclusion ein Forschungsdesign, das sich auf eine starke Verzahnung quantitativer und qualitativer Ansätze stützt. Durch die Beleuchtung struktureller und prozessorientierter Aspekte auf der Mikro- und Makroebene werden quantitative und qualitative Methoden miteinander kombiniert. Der modulare Aufbau der einzelnen Erhebungs- und Auswertungsmethoden gestattet, dass die Interpretationsschritte immer wieder zwischen den einzelnen Erhebungsmethoden rückgekoppelt werden können. Diese Triangulationsstrategie ermöglicht es, das komplexe gesellschaftliche Phänomen mobilitätsbezogener Exklusion aus verschiedenen Blickwinkeln zu erfassen und **ein möglichst ganzheitliches Bild des Mobilitätsalltags von sozialer Exklusion Betroffener** zu erhalten.

„Zielgruppe“: Einkommensarme Menschen in Hamburg und Berlin

Den konkreten Untersuchungsgegenstand des Forschungsprojekts MobileInclusion bilden die **Stadträume Hamburg und Berlin**, in denen die negativen Effekte des Strukturwandels (u. a. Segregation, Polarisierung und Exklusion) stark zu spüren sind. Gerade in Hamburg und Berlin wurden Prozesse sozialräumlicher Konzentration ökonomisch marginalisierter Gruppen beschrieben und entsprechende Interventionsprogramme wie z.B. „Soziale Stadt“ initiiert. So ähneln sich die ausgewählten Städte auch in den vom Armutsrisiko betroffenen Zielgruppen.

Mit 22,4 Prozent ist die Armutsgefährdungsquote in Berlin in Deutschland hinter Bremen am zweithöchsten. In Hamburg ist die Quote zwar auf 15,6 Prozent gesunken, liegt aber immer noch knapp über der bundesweiten Armutsquote von 15,4 Prozent. Gleichzeitig werden für beide Städte eine positive Bevölkerungsentwicklung und ein noch stärkeres Mobilitätswachstum in den kommenden Jahrzehnten prognostiziert. Zudem nimmt gerade der öffentliche Verkehr an Bedeutung zu und weist einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen auf. In Hamburg ist insbesondere der Ausbau schienengebundener Verkehrssysteme in Planung (z. B. U-Bahn-Linie 5), wobei die Erschließung sozialbenachteiligter Wohnviertel teilweise berücksichtigt wird.

In Berlin wurde mit dem Abschluss des Koalitionsvertrags zwischen Rot-Rot-Grün mit der Herabsetzung des Sozialticketpreises auf 27,50 Euro die finanzielle Ursachenebene mobilitätsbezogener Exklusion in Angriff genommen. Somit unterscheiden sich die Städte in ihren Maßnahmenschwerpunkten, mobilitätsbezogener Exklusion zu begegnen. Dies macht einen Vergleich so interessant, da sich unterschiedliche Strategien in ihrer Wirkung beobachten lassen. Hieraus ergibt sich als Konsequenz, Personengruppen in den beiden Großstädten genauer zu untersuchen, die von sozialer Exklusion betroffen sind und in entsprechenden Wohnvierteln wohnen.

Ziel: Problem der Exklusion benennen und Chancen aufzeigen

MobileInclusion hat zum Ziel, **das Phänomen der mobilitätsbezogenen Exklusion in Deutschland zu benennen**. Aufbauend auf die empirisch fundierten Ergebnisse können politische Maßnahmen entwickelt werden, **um die „Mobilitätsarmut“ zu bekämpfen**. Das übergeordnete Ziel ist, Möglichkeitsräume für Betroffene zu erweitern – und ihre Teilhabe an der Mobilität zu sichern.

3. Kontakt

Christoph Aberle, M.Sc.

TU Hamburg
Institut für Verkehrsplanung und Logistik
Am Schwarzenberg-Campus 3
21073 Hamburg

[christoph.aberle\(at\)tuhh.de](mailto:christoph.aberle(at)tuhh.de)
+49 40 428 78 - 4413

Stephan Daubitz, Dipl. Pol., M.P.H.

TU Berlin
Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung
Salzufer 17-19
10587 Berlin

[stephan.daubitz\(at\)tu-berlin.de](mailto:stephan.daubitz(at)tu-berlin.de)
+49 30 314 - 28659



MobileInclusion ist ein gemeinsames Projekt des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung (TU Berlin) und des Instituts für Verkehrsplanung und Logistik (TU Hamburg). Das Projekt ist durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft gefördert. Die Laufzeit von MobileInclusion ist von Januar 2018 bis Dezember 2020.