

Simone Schneider

### Wenig Geld und doch mobil? Über den Umgang mit Mobilität von einkommensschwachen Personen und den Auswirkungen auf die Aktionsräume

Gibt man das Wort „Mobilität“ in eine Internet-Suchmaschine ein, erscheinen innerhalb von 0,10 Sekunden 15,1 Millionen Suchergebnisse. Wie passend und fast symbolisch erscheint dies gerade für das Wort Mobilität: massenhaft und schnell. Viele Lebensbereiche sind stark von räumlicher Mobilität geprägt. Alleine im Bereich der zirkulären Mobilität können das tägliche Pendlerwege zur Arbeit, Fahrten zum verkehrsgünstig gelegenen Shopping-Center oder zum Einkauf für den täglichen Bedarf, der Besuch bei Freunden und Verwandten oder der Weg zum Kino sein. Und auch die residenzielle Mobilität gehört in Form von Umzügen zum mobilen Menschen dazu. Wir wünschen ständig mobil sein zu können und gleichzeitig wird auch ein hohes Maß an Mobilität von uns erwartet.

Mobil zu sein gehört also wie selbstverständlich zum Leben dazu - bedeutet das im Umkehrschluss auch, dass jemand der nicht mobil ist auch nicht mehr zur Gesellschaft dazugehört? Denn Mobilität beinhaltet Kosten, die aufgrund der steigenden Energiepreise in Zukunft noch weiter zunehmen werden. Das gilt nicht nur für die Preise rund um das Auto, sondern auch für die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn. Aus der Diskrepanz zwischen steigenden Mobilitätskosten und einer zunehmenden Anzahl einkommensschwacher Haushalte ergibt sich die Gefahr der gesellschaftlichen Exklusion einkommensschwacher Personen. Vor diesem Hintergrund lassen sich folgende Forschungsfragen ableiten:

- Wie sieht das aktuelle Mobilitätsverhalten einkommensschwacher Personen aus, welche Verkehrsmittel werden genutzt, wie viele Wege werden realisiert und welche Unterschiede ergeben sich im Vergleich mit dem durchschnittlichen Mobilitätsverhalten der Deutschen?
- Welche Aktionsräume ergeben sich durch die realisierte Mobilität und welche Aktivitäten und Versorgungsmöglichkeiten bieten sich damit für die einkommensschwachen Personen? Welche Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten schließen sich damit aus?

- Welche Auswirkungen hat die siedlungsstrukturelle Ausstattung des Wohnumfeldes? Ergeben sich quantitativ oder qualitativ andere Möglichkeiten für einkommensschwache Personen die in einem Oberzentrum leben als für einkommensschwache Personen, die im suburbanen Umland leben?

Methodisch können diese Fragen untersucht werden, indem in qualitativen Interviews mit Personen aus einkommensschwachen Haushalten Informationen über das Mobilitätsverhalten und die Aktionsräume gesammelt werden. Die Interviewpartner sollen zusätzlich ihre alltäglichen Wege und Aufenthaltsorte in einer Karte des jeweiligen Wohnumfeldes eintragen. Diese Visualisierung soll zum einen dem Überblick und der Orientierung des Interviewpartners während des Interviews dienen und zum anderen bei der späteren Analyse zusammen mit der Transkription des Interviews ein möglichst umfassendes und nachvollziehbares Bild des Mobilitätsverhaltens zeigen. Um die Rolle der siedlungsstrukturellen Ausstattung des Wohnumfeldes zu ermitteln, sollen die Interviewpartner je zur Hälfte in einem Oberzentrum und im suburbanen Umland wohnen. In Betracht kommen hier Bonn als Oberzentrum mit einer guten Ausstattung an Versorgungsmöglichkeiten und öffentlichen Verkehrsmitteln und Rösrath, eine Stadt in Randlage zum Ballungsraum Köln. Der Kontakt zu den Interviewpartnern soll über caritative Einrichtungen hergestellt werden, in Bonn über den katholischen Verband für soziale Dienste e.V. (SKM) in der Funktion als Betreiber eines Gebrauchtwarenkaufhauses und in Rösrath über die Evangelische Gemeinde Volberg-Forsbach-Rösrath in Kooperation mit der Katholischen Kirchengemeinde St. Nikolaus als Betreiber der Rösrather Tafel.

Ziel der Diplomarbeit ist es, unterschiedliche Arten im Umgang mit der Mobilität zu ermitteln und diese zu verschiedenen Mobilitätstypen zusammenzufassen. Außerdem sollen die Probleme von einkommensschwachen Personen im Hinblick auf Mobilität ermittelt und vor dem Hintergrund der gesellschaftlichen Teilhabe bewertet werden.