

# Mobilität und soziale Teilhabe am Beispiel der Bahnhofsmision\*

*Claudia Graf*

Rund 90% der deutschen Bevölkerung gehen täglich außer Haus, um Aufgaben zu erledigen, Bedürfnisse zu befriedigen, Verpflichtungen nachzukommen oder um etwas über sich zum Ausdruck zu bringen.<sup>1</sup> Verkehrsmobilität ist ein gesellschaftsumspannendes Phänomen. Soziologen sind sich heute weitgehend darüber einig, „dass moderne Gesellschaften mobile und mobilisierende Vergesellschaftungen sind, also Mobilität und Verkehr zu ihren konstitutiven Merkmalen gehören.“<sup>2</sup> Mobilität, als der Möglichkeitsrahmen von Personen, Gütern oder Informationen, Raum in physischer, aber auch geistiger und sozialer Art zu überwinden,<sup>3</sup> erhält darin meist eine überwiegend positive Konnotation. In einer differenzierten Betrachtung von Mobilität rücken jedoch auch Negativauswirkungen in den Aufmerksamkeitsfokus, die vor allem aus einer Diskrepanz zwischen Mobilitätsbedürfnissen bzw. einem Mobilitätsbedarf sowie den tatsächlichen Mobilitätsmöglichkeiten entstehen. Eine der umfangreichsten Folgen, so die Grundthese der verfassten Arbeit, liegt in den Auswirkungen einer eingeschränkten Mobilität auf die Möglichkeiten zur gesellschaftlichen Teilhabe. Damit versucht die Arbeit, eine Lücke in der Verbindung zwischen den jeweils getrennten wissenschaftlichen Auseinandersetzungen mit Teilhabe und Mobilität zu schließen.

Die Möglichkeit zur Teilnahme an der mobilen Gesellschaft erhält ihre individuelle und gesellschaftliche Relevanz, so wird in der Arbeit herausgestellt, aufgrund der dadurch eröffneten Chance des Zugangs zu sozialen und ökonomischen Prozessen der Gesellschaft. Mobilität wird zur Notwendigkeit, um die Bedürfnisse des Alltags zu befriedigen. Den größten Anteil der durchschnittlich zurückgelegten Wege nimmt mit 32 % die Freizeitmobilität ein. Weitere 27 % der Wege erfolgen im Rahmen der Arbeit oder Ausbildung.<sup>4</sup> Damit wird Mobilität Bestandteil der sozialen Integration und systemischen Inklusion von Menschen. Sie fungiert als Zubringerdienst zu Orten gesellschaftlicher Teilhabe und eröffnet Lebenschancen.<sup>5</sup> Darüber hinaus wird in der Arbeit ein Bild von Mobilität gezeichnet, in welchem dieser in einer

---

\* Masterarbeit im europäischen Masterstudiengang „Diakonie – Führungsverantwortung in christlich-sozialer Praxis“.

<sup>1</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends, Berlin/Bonn 2010, 23. Online verfügbar unter: [www.mobilitaetindeutschland.de/pdf/MiD2008\\_Abschlussbericht\\_I.pdf](http://www.mobilitaetindeutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf) (Stand: 02.05.2013).

<sup>2</sup> Wolf Rosenbaum, Mobilität im Alltag – Alltagsmobilität, in: Oliver Schöller/Weert Canzler/Andreas Knie (Hg.), Handbuch Verkehrspolitik, Wiesbaden 2007, 549–572: 555.

<sup>3</sup> Thomas Zängler, Mikroanalyse des Mobilitätsverhaltens in Alltag und Freizeit, Berlin u. a. 2000, 19.

<sup>4</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Mobilität, 28.

<sup>5</sup> Vgl. Sven Altenburg/Philine Gaffron/Carsten Gertz, Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. Diskussionspapier des Arbeitskreises „Innovative Verkehrspolitik“ der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn 2009, 8. Online verfügbar unter: [library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf](http://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf) (Stand: 05.05.2013).

zunehmend ausdifferenzierten Gesellschaft eine reintegrative und damit unabdingbare Funktion zugeschrieben wird.<sup>6</sup> Unfreiwillige Immobilität hingegen erschwert den Zugang zur Bedürfnisbefriedigung und Willensäußerung.

Die Arbeit setzt sich in erster Linie mit möglichen Negativauswirkungen von Mobilität sowie Immobilität auf den Menschen auseinander. Neben einem aus beruflichem oder sozialem Kontext heraus empfundenen Zwang, mobil zu sein, wird Mobilität vor allem dann als Stressmoment empfunden, wenn „ein Ungleichgewicht zwischen den Umwelтанforderungen und den individuellen Verhaltensmöglichkeiten besteht.“<sup>7</sup>

Individuelle Mobilität konstituiert sich in erster Linie auf der Grundlage individueller und raumstruktureller Einflüsse. Denn sowohl persönliche Merkmale, wie Alter, Geschlecht oder sozialer Status, als auch das infrastrukturelle Umfeld von Ausgangs- und Zielort können sich gleichermaßen mobilitätsfördernd und mobilitätshemmend auswirken. In einem problematisierenden Zugang werden in der Arbeit vor allem vier Personengruppen reflektiert, die aufgrund ausgeprägter individueller und raumstruktureller Negativeinflüsse mobilitätshemmende Auswirkungen erfahren und von Mobilitätsbenachteiligung betroffen sein können: ältere Menschen, von Armut betroffene Menschen, Menschen mit ländlichem Wohnsitz und Menschen mit Behinderung. Die Arbeit versucht aufzuzeigen, durch welche Benachteiligungsmuster diese Personengruppen in ihrer jeweiligen Mobilität und infolgedessen in ihren Teilhabechancen eingeschränkt sein können. Mit dem fehlenden Zugang zu Mobilitätsmöglichkeiten bleibt gleichsam der Zugang zu Orten der gesellschaftlichen Teilhabe oder sogar zu Orten der Grundversorgung gänzlich verschlossen oder mit erhöhtem Aufwand verbunden. Die Defizite gehen dabei zumeist zu Lasten der ohnehin bereits Benachteiligten.

Um einen möglichst alle Personen umfassenden Zugang zu Mobilität zu gewährleisten, bedarf es einer doppelten Perspektive: die Anbindung von Problemräumen sowie der Abbau personaler Hemmnisse. Mobilität wird zu einer (politischen) Gestaltungsaufgabe – vor allem auch, weil Erhebungen weitgehend darin konform gehen, dass die Mobilität, und daraus resultierend das Verkehrsaufkommen, künftig zunehmen werden.<sup>8</sup> Beiträge dazu leisten etwa ein zunehmender Mobilitätsbedarf in einer sich weiter differenzierenden Gesellschaft, technische und politische Entwicklungen sowie gesellschaftsstrukturelle Veränderungen – allem voran der demografische Wandel.

Nach der theoretischen Annäherung an die Zusammenhänge von Mobilität und Teilhabe erhält die Arbeit in der Auseinandersetzung mit der sozial-diakonischen Einrichtung

---

<sup>6</sup> Vgl. Claus J. Tully/Dirk Baier, *Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang. Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben*, Wiesbaden 2006, 70 f.

<sup>7</sup> Antje Flade, *Die sozialen Kosten des Verkehrs*, in: Oliver Schöller/Weert Canzler/Andreas Knie (Hg.), *Handbuch Verkehrspolitik*, Wiesbaden 2007, 490–509: 492.

<sup>8</sup> Vgl. Allianz der Wissenschaftsorganisationen, *Wir erforschen: Mobilität*, 24. Online verfügbar unter: [http://www.humboldt-foundation.de/pls/web/docs/F20540/partnerbroschuere\\_mobilitaet.pdf](http://www.humboldt-foundation.de/pls/web/docs/F20540/partnerbroschuere_mobilitaet.pdf) (Stand: 11.09.2013).

„Bahnhofsmission“ einen Praxisbezug. Darin spiegelt sich das zweite Anliegen der Arbeit wider, Bahnhofsmission auf ihr mobilitäts- und teilhabeförderndes Potenzial hin zu befragen. Zunächst wird dazu geklärt, aus welchem Begründungszusammenhang Mobilitätssicherung als diakonische Aufgabe verstanden werden kann und wodurch sie von der Serviceleistung der Verkehrsunternehmen in das Aufgabenfeld von Diakonie übertragen wird. In einem theologischen Begründungsrahmen werden dabei sowohl Teilhabe als auch Mobilität als Motive diakonischen Handelns erkannt. Der Rat der EKD etwa sieht im Einsatz für die Benachteiligten in der Gesellschaft eine zentrale Aufgabe für Kirche und Diakonie.<sup>9</sup> In der biblischen Tradition erfährt diese Aufforderung ihre Begründung bspw. in der Annahme einer schöpferischen, unverfügbaren Würde des Menschen. Außerdem machen Jesu bedingungslose Zuwendung zu den gesellschaftlich Diffamierten, deren explizite Einbeziehung in den göttlichen Heilsplan sowie seine Anklage der bestehenden Exklusionsmechanismen die Ermöglichung von Teilhabe und Chancengleichheit zum diakonischen Auftrag. Darüber hinaus wird Mobilität in vielfältigen Zusammenhängen immer wieder zu einem biblischen Motiv. Mobil zu sein, wird etwa bei Jesus oder dem Volk Israel zum Ausdruck eines Glaubenszeugnisses. Gott offenbart sich darin als mitgehender, mobiler Gott.

Das christliche Werteverständnis der Bahnhofsmission benennt vor allem Teilhabermöglichung in ihrem Leitbild als handlungsleitende Norm. Bahnhofsmission, als Einrichtung an einem Knotenpunkt menschlicher Mobilität, erkennt mangelnde Mobilität bzw. mangelnde Teilhabe infolgedessen als Aufgabenfeld. Eine Auswertung der statistischen Erhebung der rund 100 Einrichtungen sowie eine Bestandsaufnahme vorhandener Konzepte legen den Schluss nahe, dass Bahnhofsmission in der Mobilitätssicherung bereits Pionierarbeit leistet. Statistische Erhebungen im Jahr 2012 ergaben, dass über 30% der erbrachten Hilfeleistungen (rund 621.000) Unterstützungsleistungen im Bereich Mobilität darstellten. In der Praxis zeigt sich dies in vielfältigen Hilfestellungen für Menschen bei der Reisevorbereitung und auf der tatsächlichen Reise. Mit den Reisehilfen am Bahnhof trägt Bahnhofsmission dazu bei, Zugangshürden abzubauen und Mobilität zu realisieren. Gegenwärtig wird die stationäre Hilfe am Bahnhof vielerorts durch mobile Begleitangebote ergänzt.<sup>10</sup> Bahnhofsmission weitet damit, als Reaktion auf wahrgenommene gesellschaftsstrukturelle Veränderungen, den Wirkungsradius der Reisehilfen bis in den Zug hinein aus. Mit Leistungsstandards „verpflichten sich Bahnhofsmissionen, Menschen unterwegs zuverlässige und bedarfsgerechte Hilfen zu leisten.“<sup>11</sup>

<sup>9</sup> Vgl. Kirchenamt der EKD (Hg.), Gerechte Teilhabe. Befähigung zu Eigenverantwortung und Solidarität. Denkschrift des Rates der EKD zur Armut in Deutschland, Gütersloh 2006, 20 und 7 ff.

<sup>10</sup> Vgl. Konferenz für Kirchliche Bahnhofsmission in Deutschland, Leistungskatalog und Produkte, 24.06.2010. Online verfügbar unter: [www.bahnhofsmission.de/fileadmin/bm/data/Interner\\_Bereich/Projekte-/Reisehilfen/Leistungskatalog%20und%20Produkte.pdf](http://www.bahnhofsmission.de/fileadmin/bm/data/Interner_Bereich/Projekte-/Reisehilfen/Leistungskatalog%20und%20Produkte.pdf) (Stand: 07.10.2013).

<sup>11</sup> Präambel. Online verfügbar unter: [www.bahnhofsmission.de/fileadmin/bm/data/Interner\\_Bereich/-Projekte/Reisehilfen/Praeambel.pdf](http://www.bahnhofsmission.de/fileadmin/bm/data/Interner_Bereich/-Projekte/Reisehilfen/Praeambel.pdf) (Stand: 15.10.2013).

In dieser Auswertung kommt die Arbeit zum Schluss, dass Bahnhofsmision durch ihre mobilitätssichernden Hilfestellungen einen großen Beitrag leistet, Chancenungleichheiten auszugleichen und Menschen Teilhabechancen zu eröffnen.

Auf Grundlage der in der theoretischen Annäherung herausgearbeiteten Zukunftsprognosen ist es gleichzeitig auch Anliegen der Arbeit, Herausforderungen aufzuzeigen, welche in der Mobilitätsarbeit der Bahnhofsmision zukünftig konzeptionelle Anpassung erforderlich machen werden. Bahnhofsmision wird sich durch neue, innovative Konzepte und zunehmende Vernetzung zukunftsfähig ausrichten müssen, um den unterschiedlichen Formen der Mobilitätsbenachteiligung gerecht werden zu können.

Die verfasste Arbeit möchte gleichzeitig jedoch trotz eines theologischen Begründungsrahmens auch anmahnen, dass nicht durch einseitige Kompensationsstrukturen Exklusionsmechanismen gefestigt werden dürfen. Diakonisches Handeln darf sich nicht zum Erfüllungshelfer fragwürdiger Sozialpolitik machen lassen.