

Weg vom Auto Klimagerechte Mobilität bedeutet auch die Teilhabe der Vielen

Sarah George

Summary: Our car-dominated transport system is not only harmful to the climate, but also denies many people access to social participation, good housing conditions and job opportunities. People with a so-called migration background own less cars, that's why move less and slower and being excluded from a society which is build on automobility. A climate just mobility transition could change this.

Kurz gefasst: Unser autodominiertes Transportsystem ist nicht nur klimaschädlich, sondern verwehrt auch vielen Menschen den Zugang zu gesellschaftlicher Teilhabe, guten Wohnlagen und Arbeitsplätzen. Menschen mit sogenanntem Migrationshintergrund besitzen seltener Autos, bewegen sich dadurch langsamer und weniger fort und werden somit von einer Gesellschaft, die um das Auto herum strukturiert ist, benachteiligt. Eine klimagerechte Mobilitätswende könnte das ändern.

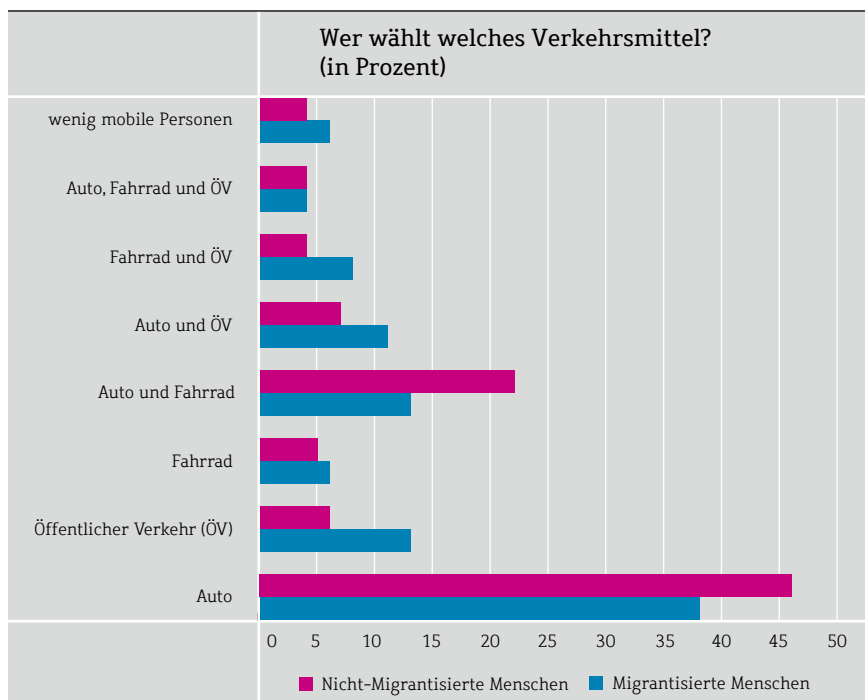
Mobilität ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe und ist eine Voraussetzung für die Erfüllung menschlicher Grundbedürfnisse. Nicht allen stehen allerdings dieselben Mobilitätsoptionen zur Verfügung. Besonders Menschen mit einem sogenannten Migrationshintergrund werden von unserem autodominierten Verkehrssystem ausgeschlossen und systematisch immobilisiert.

Das eigene Verkehrsverhalten ist tief in ein kulturelles System eingebettet, das prägt, wie wir uns fortbewegen. Verfasst in einem „Möglichkeitsraum“ ist die individuelle Beweglichkeit verknüpft mit sozial und kulturell erlernten Praktiken. Mobilität umfasst somit einen geistigen und geografischen Radius gleichermaßen, der auch den Möglichkeitsraum gesellschaftlicher Interaktion und Teilhabe bestimmt. Räumliche Mobilität konstruiert die individuellen Zugänge zum öffentlichen Leben, zu Gemeinschaftlichkeit und Lebenschancen maßgeblich mit, da diese überhaupt erst durch Ortsveränderungen und die Erfassung des eigenen Horizonts realisierbar werden. Somit ist zum einen das Verkehrsverhalten eingebettet in sozial-kulturelle Milieus und Herkunftsregionen, umgekehrt beeinflusst auch die Transportmittelverfügbarkeit ganze Lebensstile und bedingt Entscheidungen über Wohnort, Arbeitsplatz, Ausbildungsstätte und Freizeitgestaltung.

Die größte mobilitätsbezogene Umfrage in der Bundesrepublik „Mobilität in Deutschland“ (MiD) wird im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durchgeführt. In ihrer letzten Erhebungswelle im Jahr 2017 wurde erstmals ein sogenannter Migrationshintergrund erfragt, was die empirische Untersuchung des Zusammenhangs von Herkunft, verkehrlicher Beweglichkeit und sozialer Integration erlaubt. Die Variable wurde jedoch undifferenziert und in sehr geringem Anteil erhoben, in der Auswertung der Studie spielt sie nur eine untergeordnete Rolle. Eine grundsätzliche Tendenz lässt sich allerdings aus der repräsentativen Umfrage, bei der über 12.000 von gut 157.000 Befragten einen sogenannten Migrationshintergrund angaben, deutlich ablesen: Migrantisierte Menschen in Deutschland bewegen sich anders und insgesamt weniger fort.

Sie nutzen und besitzen viel seltener ein privates Auto als Menschen ohne sogenannten Migrationshintergrund. 54 Prozent der nicht migrantisierten Bevölkerung nutzen täglich bzw. fast täglich ein Auto, unter migrantisierten Menschen sind es nur 45 Prozent. Entsprechend höher sind die Anteile derer, die das Auto seltener als einmal monatlich beziehungsweise fast nie nutzen. Auch besitzen nur 79 Prozent migrantisierter Menschen einen Führerschein, im Vergleich zu über 90 Prozent der Menschen ohne sogenannten Migrationshintergrund. Gleichzeitig nutzen sie häufiger den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und verfügen öfter über Monatskarten beziehungsweise ÖPNV-Abonnements. Auch digitale Services, wie der Erwerb einer Fahrkarte oder die Fahrplanauskunft über ein Smartphone, sind bei migrantisierten Menschen öfter zu beobachten. Sie gehen häufiger zu Fuß und legen insgesamt kürzere und weniger Wege zurück. Da 59,6 Prozent aller Menschen mit sogenanntem Migrationshintergrund in einer Stadtregion leben und nur 13,3 Prozent in einer ländlichen Region – im Vergleich zu 43,7 und 24,6 Prozent der Menschen ohne sogenannten Migrationshintergrund in städtischen beziehungsweise ländlichen Regionen –, spielt Nahmobilität und verkehrsvermeidendes Verhalten ohnehin eine größere Rolle. Ihre Wege sind jedoch nicht nur kürzer, sondern werden auch öfter multimodal zurückgelegt: Viel häufiger als Menschen ohne sogenannten Migrationshintergrund nutzen sie eine Kombination aus Verkehrsmitteln, hauptsächlich den

ÖPNV, dazu ein Fahrrad oder Auto. Die Studie zeigt migrantisierte Menschen als flexibel und technikaffin in ihrem Mobilitätsverhalten – entsprechend nutzen sie in Großstädten wie Berlin auch häufiger Carsharing-Modelle.



Quelle: Studie „Mobilität in Deutschland“ 2017, eigene Berechnungen

Insgesamt absolvieren migrantisierte Menschen jedoch weniger Verkehrsleistung: Sie bewegen sich in einem kleineren Radius, weniger und langsamer fort. Diese strukturelle Immobilität migrantisierter Menschen liegt unter anderem an der bisherigen Dominanz der Automobilität, die unser Verkehrssystem und Zusammenleben beherrscht und Menschen ohne privates Auto ausschließt. Erreichbarkeit, Teilhabe, bessere Wohnqualität und Arbeitschancen werden erst durch die Verfügbarkeit eines privaten Pkw und der Möglichkeit, weit zu fahren, realisierbar. Je höher das Einkommen und der Bildungsabschluss, desto autobasierter und weiter werden die individuellen Wege. Das autodominierte Verkehrssystem verwehrt Menschen, die sich kein privates Auto leisten können oder einer Mobilitätsdoktrin des „schneller, höher, weiter“ nicht folgen, systematisch gesellschaftliche Teilhabe und macht sie weniger mobil. Somit sind Menschen mit sogenanntem Migrationshintergrund überdurchschnittlich häufig von Armut betroffen, sie erreichen geringere Bildungsabschlüsse, wohnen in kleineren Wohnungen und schlechteren Wohnlagen und verdienen weniger Geld.

Der motorisierte Individualverkehr ermöglichte historisch einen gesamtgesellschaftlichen Anstieg der Verkehrsleistung. Die individuelle Mobilität nahm zu, und der Möglichkeitsraum der Individuen wurde größer. Ein privates Auto erlaubte es den Menschen, flexibler und individualisierter mobil zu sein und damit auch verstärkt an der Gesellschaft teilzuhaben. Aus diesem Grund wurde das Auto lange als Chance betrachtet, soziale Ungleichheiten auszugleichen beziehungsweise den sozialen Aufstieg zu ermöglichen. „Wer viel fährt, kommt schnell voran“, gilt allerdings nur für den Teil der Gesellschaft, der sich das private Auto leisten kann. Marginalisierte Bevölkerungsgruppen werden seit jeher von unserem Verkehrssystem benachteiligt und somit von Teilen der Gesellschaft ausgeschlossen. Mobilität und Verkehr sind komplexe Regime, eingebettet in Machtverhältnisse und Ressourcenkonflikte, die auch rassistische Strukturen, sowohl global als auch lokal, reproduzieren. Bisher haben vor allem weiße Menschen von der Automobilindustrie als auch von einem autobasierten Verkehrssystem profitiert, in dem es sie reicher und schneller gemacht hat.

Nach den dramatischen Wetterereignissen im Sommer 2021 und vor den Bundestagswahlen im September rücken Forderungen ins Zentrum der politischen



Sarah George ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung. Ihr Schwerpunkt ist die Erforschung intersektionaler Ungleichheiten in der Mobilität. Zuvor absolvierte sie ihren Master in Politikwissenschaft an der Freien Universität Berlin sowie an der University of Haifa, Israel. (Foto: Daniel Salaw)

sarah.george@wzb.eu

Debatte, die auch das Mobilitätssystem grundlegend verändern sollen: Treibhausgasneutralität, erneuerbare Energien, CO₂-Bepreisung oder die Elektrifizierung des Verkehrs implizieren eine Mobilitätswende, bei der vor allem die Dominanz des privaten Pkw mit Verbrennungsmotor beschränkt werden soll. Das klimagerechte Szenario neuer Mobilität favorisiert demgegenüber umweltfreundliche Verkehrsformen wie Fahrradfahren, der ÖPNV und neue Shared-Mobility-Services beziehungsweise intelligente Verkehrskonzepte.

Da Nahmobilität und umweltfreundliche Verkehrsmittel in migrantisierten Gruppen jetzt schon eine größere Rolle spielen, hat eine Verkehrswende mit Fokus auf dem Ausbau des ÖPNV, günstigeren und flexibleren Shared-Mobility-Services und einer Stadt der kurzen Wege vermutlich das Potenzial, ihre Mobilität zu erhöhen. Die Überwindung der Dominanz des privaten Automobils sowie eine Anpassung gesellschaftlicher Standards hinsichtlich von Wohnort, Freizeitgestaltung und Arbeitsverhältnissen an klimagerechte Mobilität würde vor allem den Menschen zugutekommen, die bisher von der automobilen Schnelligkeits-Doktrin abgeschlagen sind. Um eine Verkehrswende fundiert an die Bedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen anzupassen, gilt es aber vor allem auch in der Mobilitätsforschung einen Blick auf spezifische Mobilitätsbedürfnisse von Gruppen unterschiedlicher kultureller Hintergründe zu legen.

Bislang berücksichtigt die deutsche Mobilitätsforschung die individuelle Herkunft kaum. Sie fällt damit in ihren empirischen Erhebungen weit hinter aktuelle Debatten der Ungleichheitsforschung zurück. Auch der sogenannte Migrationshintergrund, den die MiD-Studie abfragt, wird nicht weiter nach politisch-kultureller Zugehörigkeit oder Herkunftsregionen differenziert, was migrantisierte Menschen in einer vermeintlich homogenen Gruppe zusammenfasst. Eigene und transgenerationale Migrationserfahrungen sowie unterschiedliche Herkunftsländer, Sprachgemeinschaften oder Religionen wirken sich jedoch unterschiedlich auf Mobilitätsbedürfnisse aus. Weiterhin entspricht der erhobene Migrationsanteil in der MiD-Studie mit ca. 7 Prozent aller Befragten bei Weitem nicht dem tatsächlichen Anteil an der gesamten deutschen Bevölkerung, der bei ungefähr 26 Prozent liegt. Dies führt dazu, dass vor allem Mobilitätseinschränkungen und spezifische Wegestrukturen migrantisierter Menschen nicht differenziert und ausreichend erfasst werden.

Diese Unterrepräsentation zeigt eine Forschungslücke in der wissenschaftlichen Debatte um soziale Ungleichheit und Mobilität in Deutschland auf. Verschiedene Herkunftsländer und kulturelle Hintergründe, Migration, Staatsgrenzen und rassistische Strukturen müssen auch in einem Kontext von Mobilität und Transportsystemen betrachtet werden. Um eine klimagerechte Transformation des Verkehrssystems anschlussfähig für alle sozialen Gruppen und Milieus zu machen, sollte vor allem die Mobilität marginalisierter Bevölkerungsgruppen erhöht werden. Nachhaltige Verkehrstechnologien dürfen dabei keine neuen Exklusionsmechanismen produzieren, wie beispielsweise bei einer reinen Elektrifizierung des Verkehrs, die wenig mehr als eine „autogerechte Stadt 2.0“ schaffen würde. Eine echte Mobilitätswende darf nicht auf dem (Mobilitäts)-Kapital von jungen, gesunden und weißen Menschen aus der Mittelklasse basieren, die sich umweltbewusstes Handeln leisten können. Sie muss gezielt gesellschaftspolitisch gesteuert werden, um nicht zu einem kulturellen Konflikt zu werden. Ziel muss sein, besonders im Öffentlichen Nahverkehr, aber auch bei digitalen Sharing-Anbietern, Hürden zu reduzieren – seien es sprachliche, finanzielle oder strukturelle. Nachhaltige Verkehrsmittel müssen als Basis der Vergesellschaftung und Vergemeinschaftung von Raum etabliert werden.

Literatur

Canzler, Weert/Knie, Andreas: „New Mobility? Mobilität und Verkehr als soziale Praxis“. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, 2002, B 45–46, S. 1–11.

Sheller, Mimi: *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. New York 2018.