

Mobilität gezielt fördern heißt Teilhabe sichern

Christoph Aberle

Die erste Hälfte des Jahres 2022 ist geprägt von Kostensteigerungen. Allenthalben sorgen die Covid-Pandemie, der russische Angriffskrieg und die niedrigen Pegelstände der Wasserstraßen für eine Unterbrechung der Lieferketten. Die Folge ist die stärkste Teuerung seit den 1970er-Jahren. Besonders trifft die Inflation Personen in Armut, deren Budget ohnehin nicht für ein Leben in Würde hinreicht, wie SozialforscherInnen und Verbände bemängeln. Das betrifft erwartungsgemäß auch die Mobilität. Die 40 Euro etwa, die „Hartz IV“ im Monat für Verkehr budgetiert, decken den Bedarf der Ärmsten gemäß der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe nur etwa zur Hälfte. Die Hauptverkehrsmittel Einkommensarmer indes, die Angebote des Öffentlichen Nahverkehrs, sind in den vergangenen Jahrzehnten inflationsbereinigt teurer geworden, während der Motorisierte Individualverkehr preisstabil blieb. Mit dem 9-Euro-Ticket brachte die Bundesregierung daher eine Maßnahme auf den Weg, um (unter anderem) einkommensarme Personen finanziell zu entlasten. Für drei Monate konnten sie sich deutschlandweit in öffentlichen Verkehrsnetzen bewegen, was für viele eine ungewohnte Freiheit bedeutete, wie erste Befragungsergebnisse aufzeigen.

Dem Zusammenhang von Bewegungsfreiheit und Teilhabe widmen sich auch die Autorinnen und Autoren dieses JMV. Nachdem sich angelsächsische KollegInnen seit Längerem mit der Relevanz von Verkehrssystemen für den gesellschaftlichen Zusammenhalt befassen, ist dieser Gegenstand in Deutschland im Vergleich zu manch technischem Sachverhalt spärlich beleuchtet. Diesem Umstand soll die vorliegende Ausgabe entgegenwirken. Den ersten Themenblock – **Konzepte und Strategien** – eröffnet Jens S. Dangschat mit einer Bestandsaufnahme in Sachen Verkehrswende, die er mit der Forderung nach einer *Fairkehrswende* schließt, die gleichermaßen Klimaschutz und soziale Teilhabe zum Ziel erklärt. Es folgen David Hölzel und Joachim Scheiner mit einem Aufsatz über die räumlich-zeitliche Segregation verschiedener Bevölkerungsgruppen. An uns Verkehrs- und Mo-

bilitätsforschende richten sie den Wunsch nach Evidenz: Wer bewegt sich wann warum wohin? Und was bedeutet es, wenn er, wenn sie es nicht kann?

Den zweiten Block – **Methodik und Empirie** – eröffnen Stephan Daubitz, Oliver Schwedes, Carsten Gertz und ich mit ausgewählten Ergebnissen aus dem Forschungsprojekt *MobileInclusion*, in dem wir uns der Alltagsmobilität einkommensarmer Menschen in Berlin und Hamburg widmeten. Aus gegebenem Anlass wagen wir einen Exkurs zum 9-Euro-Ticket. Unser Fazit: Eine strategische Chance, durch ergänzende Push-Maßnahmen zum Energiesparen anzureizen, wurde leider vertan. Gleichwohl bescherte das 9-Euro-Ticket vielen Personen in prekären Lebenslagen einen beachtlichen Gewinn an Teilhabechancen.

Es knüpfen Alena Fischer und Carsten Sommer mit einem methodischen Beitrag an. Anhand einer Fallstudie in der Region Hannover entwickeln sie einen GIS-basierten Indikator für Mobilitätsgerechtigkeit. Mittels kleinräumiger Karten legen sie dar: Personen mit geringem sozioökonomischen Status finden seltener separate Radwege vor und sind höherem verkehrlichem Stress ausgesetzt – womit die AutorInnen den Befund der *doppelten Gerechtigkeitslücke der Verkehrssysteme* empirisch untermauern.

Den Abschluss bildet Christoph van Duermen mit einer Befragung benachteiligter Frauen im ländlichen Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern. Anhand von GPS-Logs und Interviews diskutiert er, inwiefern sich Covid-19 auf ihre Mobilität auswirkt. Er resümiert: Für die Befragten gibt gar nicht die Pandemie den Ausschlag. Vielmehr sind es (mangelnde) individuelle Ressourcen und (fehlende) Netzwerke, die ihre Mobilitätschancen beschränken.

Angesichts steigender Preise werden die kommenden Jahre weiterhin von Verteilungskonflikten geprägt sein. Zu erwarten ist, dass weiter diejenigen zu kurz kommen, deren Lobby nicht stark genug ist. Umso wichtiger ist es, Zusammenhänge zu ergründen, daraus Lösungsvorschläge zu entwickeln und sie EntscheiderInnen an die Hand zu geben – und somit die Grundlage für teilhabeorientierte Verkehrs- und Sozialpolitik zu legen. Ich danke allen KollegInnen für ihren Beitrag, den sie in dieser Ausgabe dazu leisten.