

Autorinnen dieser Ausgabe:

Kerstin Suhl
Fon + 49 (0) 231 9051-278
kerstin.suhl@ils-forschung.de

Janina Welsch
Fon + 49 (0) 231 9051-274
janina.welsch@ils-forschung.de

unter Mitarbeit von Alexander Stark

trends

Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten im Alltag?

Ergebnisse einer empirischen Erhebung

Das hier vorgestellte ILS-Forschungsprojekt untersucht, inwieweit sich das Mobilitätsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund von dem der Personen ohne Migrationshintergrund unterscheidet. Grundlage ist eine Befragung zur Alltagsmobilität in Offenbach am Main, die im Herbst 2010 durchgeführt wurde.

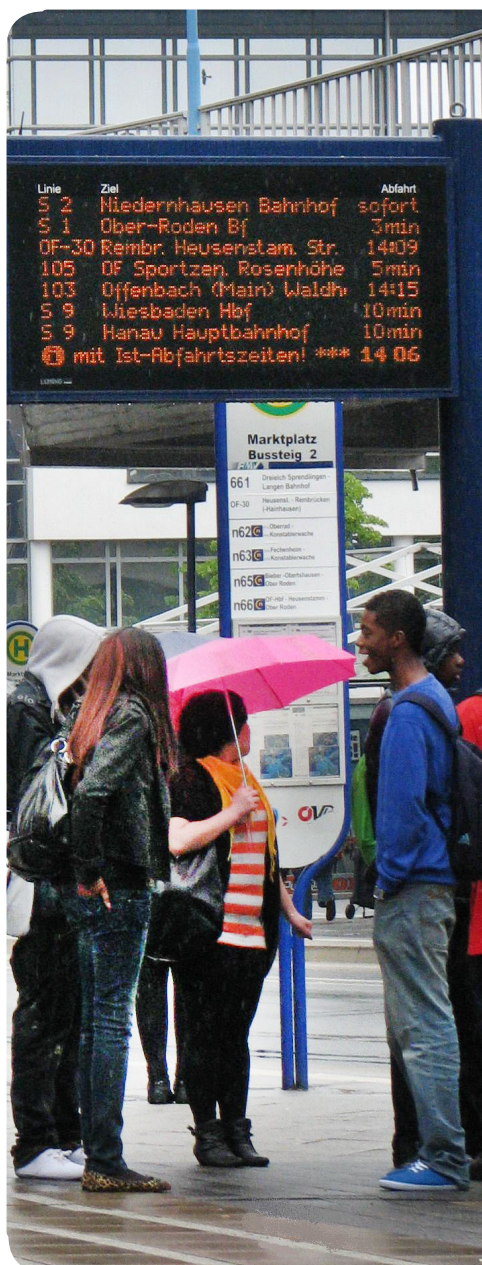
In Deutschland lassen sich im Zuge des demographischen Wandels sowohl eine Alterung als auch eine Abnahme der Bevölkerung feststellen. Die Veränderungen sind allerdings regional sehr unterschiedlich ausgeprägt. Ein weiterer Aspekt des demographischen Wandels ist die zunehmende Internationalisierung, die vor allem bei der städtischen Bevölkerung zu erkennen ist.

Mit einem Anteil von 15,7 Millionen stellen Menschen mit Migrationshintergrund 19,3 % der Gesamtbevölkerung Deutsch-

lands dar – Tendenz steigend (Statistisches Bundesamt 2011). Diese Entwicklung gründet sich u.a. auf stetige Zuwanderung sowie auf eine höhere Geburtenrate der Frauen mit Migrationshintergrund.

Diese demographischen Veränderungen prägen bereits heute die Art des sozialen Zusammenlebens und das Gesicht unserer Städte. Hier stehen Migranten im Fokus der Debatten rund um Themen wie schulische oder berufliche Integration sowie im Bereich der Stadterneuerung und des Quartiersmanagements.

Für Integration und gesellschaftliche Teilhabe ist Mobilität als „Mittel zum Zweck“ von zentraler Bedeutung und eine der Grundvoraussetzungen, um Grundbedürfnisse befriedigen zu können. Es gibt jedoch bisher kaum Erkenntnisse über die Alltagsmobilität von Migranten und ihre Mobilitätsbedürfnisse und -chancen.



Stand der Forschung

In der Verkehrs- und Mobilitätsforschung blieben Personen mit Migrationshintergrund trotz ihres wachsenden Bevölkerungsanteils lange weitgehend unberücksichtigt. Erst nach und nach findet die Mobilität von Migranten in Deutschland Eingang in die Forschung. Sie werden als relevante Untersuchungsgruppe für die Mobilitätsforschung neben Gruppen wie Senioren oder Jugendlichen identifiziert. Ihr alltägliches Mobilitätsverhalten gilt jedoch weitgehend als unerforscht. Dies ist nicht zuletzt dem Defizit der großen Mobilitätshebungen in Deutschland geschuldet, die bis auf eine Ausnahme weder die Nationalität noch den Migrationshintergrund berücksichtigen. Dies betrifft sowohl „Mobilität in Städten – SrV“ (früher: System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen) als auch das MOP (Deutsches Mobilitätspanel). 2002 wurde in der MiD (Mobilität in Deutschland) zum bisher ersten und einzigen Mal die Nationalität der Befragten erhoben.

Hautzinger et al. (1996) untersuchten erstmals in einer Studie das Verkehrsverhalten von Ausländern in Deutschland. Diese kam zu dem Ergebnis, dass das Verkehrsverhalten der betrachteten Ausländergruppen grundsätzlich dem der Deutschen gleicht; Unterschiede, beispielsweise in der Verkehrsmittelwahl, seien u.a. auf den jüngeren Altersaufbau und der daraus abgeleiteten höheren Erwerbsquote zurückzuführen. Kasper et al. (2007) werteten vor allem die Daten

der MiD 2002 aus und kamen hingegen zu dem Ergebnis, dass Ausländer insgesamt nicht weniger, aber anders unterwegs sind. Hier spielen verschiedene Variablen eine Rolle, wobei dem Geschlecht eine große Bedeutung zugeschrieben wird. Beispielsweise wählen Deutsche häufiger das Auto und das Fahrrad für ihre Wege, während Ausländer – insbesondere die Frauen – überdurchschnittlich häufig den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nutzen und zu Fuß gehen.

Blickt man über die Landesgrenzen hinaus, stellt die unterschiedliche Verwendung der Begrifflichkeiten „Ausländer“, „Einwanderer“, „Migranten“ und „Menschen mit Migrationshintergrund“ ein Problem dar, so dass sich Studien aus unterschiedlichen Ländern nur schwer miteinander vergleichen lassen. Im englischsprachigen Raum werden Begriffe wie „Immigranten (immigrants)“, „ethnische Gruppen (ethnic groups)“, „Rassen (races)“ oder „Minderheiten (minorities)“ verwendet. Befragte können sich z.B. in Großbritannien selbst verschiedenen vorgegebenen „ethnic groups“ zuordnen (DfT 2009, Edwards et al. 2007). Dieses Konzept unterscheidet sich damit fundamental von dem in Deutschland verwendeten „Migrationshintergrund“, der Personen mithilfe verschiedener Merkmale wie Nationalität oder Migrationserfahrung zugeordnet wird.

Insbesondere in den USA gibt es Studien, die das Mobilitätsverhalten von Migranten untersuchen. Zum Teil wird der Fokus auf eine spezielle Ethnie gelegt und Unter-

schiede zur im Land geborenen Bevölkerung aufgezeigt (z.B. Blumenberg/Evans 2007, Handy et al. 2008). In Europa gibt es vergleichsweise wenige Untersuchungen über die Mobilität von Migranten. Aufschlussreich ist eine niederländische Studie, die die fünf größten ethnischen Minderheiten im Lande mit den gebürtigen Niederländern vergleicht und einen Überblick über verschiedene Aspekte der Fortbewegung gibt. Zusammengefasst zeigt sich, dass Migranten seltener mobil sind. Sie nutzen dabei häufiger öffentliche Verkehrsmittel und seltener das Fahrrad. Als ein möglicher Grund für diesen Unterschied wird angeführt, dass das Fahrrad bei weiten Teilen der Migranten als Verkehrsmittel der armen Leute gilt und insofern mit einem geringen sozialen Status behaftet ist (Harms 2007).

Empirische Erhebung

Um den empirisch gesicherten Erkenntnisstand über die Alltagsmobilität von Migranten zu erweitern, hat das ILS das Eigenmittelprojekt „Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund und soziale Benachteiligung durch ungleiche Mobilitätschancen“ in sein Forschungsprogramm aufgenommen. Bis Juli 2012 hatte Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter die Projektleitung; seit August 2012 steht das Projekt unter der Leitung von Dr.-Ing. Dirk Wittowsky.

Das Projekt hat das Ziel, das Mobilitätsverhalten von Migranten zu erfassen und mehr über Gründe, Einstellungen und Motive zu erfahren. Die empirische Grundlage des Forschungsprojektes bildet eine quantitative telefonische Befragung, in der neben Fragen zum Migrationshintergrund wesentliche Mobilitätsvariablen, wie Haushaltsausstattung mit Fahrzeugen oder die Verkehrsmittelnutzung, erfasst wurden. Die telefonischen Interviews wurden in vier Sprachen (deutsch, türkisch, polnisch und russisch) angeboten, wobei etwa 94 % der Interviews in Deutsch durchgeführt wurden.

Die Befragung wurde im Herbst 2010 mit finanzieller Unterstützung der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitäts-

Was versteht man unter dem Begriff „Migrationshintergrund“?

Der Begriff Migrationshintergrund ist auf den ersten Blick schwer greifbar. Sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene wird er unterschiedlich definiert. Im ILS-Forschungsprojekt wird der Begriff „Migrationshintergrund“ in Anlehnung an den Mikrozensus folgendermaßen verwendet. Personen mit Migrationshintergrund im weiteren Sinne sind „alle nach 1949 auf das heutige Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Zugewanderten, sowie alle in Deutschland geborenen Ausländer und alle in Deutschland als Deutsche Geborenen mit zumindest einem zugewanderten oder als Ausländer in Deutschland geborenen Elternteil“

(Statistisches Bundesamt 2011: 6). Das bedeutet, dass der Migrationshintergrund in diesem Projekt sowohl über die persönlichen Merkmale der befragten Person als auch über die Attribute beider Elternteile erhoben und gebildet wurde. So sind auch Befragte, die selbst die deutsche Staatsangehörigkeit haben, als Personen mit Migrationshintergrund charakterisiert, wenn zumindest ein Elternteil im Ausland geboren ist und/oder eine nicht-deutsche Staatsangehörigkeit hat. Im Projekt werden die Begriffe Migranten und „Menschen mit Migrationshintergrund“ für eine bessere Lesbarkeit weitgehend synonym verwendet.

management Frankfurt RheinMain) in der Stadt Offenbach am Main durchgeführt, die ebenso als Kooperationspartner fungierte. Offenbach ist eine hessische Großstadt mit etwa 122.000 Einwohnern, die mit 32,0 % einen der höchsten Ausländeranteile in deutschen Städten aufweist. Mit 54,1 % lebt ein entsprechend hoher Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund in Offenbach (Stadt Offenbach am Main 2012a).

Die Stichprobe umfasst nahezu 2.000 Personen ab 18 Jahre, wobei 1/3 der Befragten keinen Migrationshintergrund, 1/3 einen türkeistämmigen und 1/3 einen anderen Migrationshintergrund haben. Die Gruppe der türkeistämmigen Migranten wurde besonders berücksichtigt, da Menschen mit türkischer Nationalität im Jahr 2010 in Offenbach 19 % der Ausländer stellten (Stadt Offenbach am Main 2012b). Darüber hinaus wurden in den drei Gruppen jeweils etwa 50 % Frauen und 50 % Männer befragt. Die kulturelle Vielfalt der Offenbacher Bevölkerung spiegelt sich vor allem in der Gruppe mit einem anderen Migrationshintergrund wider, so kommen die Befragten aus 75 verschiedenen Geburtsländern. In dieser Gruppe sind Menschen mit 62 verschiedenen Staatsangehörigkeiten vertreten.

Um bekannte Verzerrungen zu korrigieren, wurde der Datensatz für die Auswertungen anhand der verfügbaren Daten der Offenbacher Statistik zur Alters- und Geschlechtsverteilung sowie dem Anteil der deutschen und der nichtdeutschen Bevölkerung aus dem Jahr 2010 gewichtet.

Bei der soziodemographischen Zusammensetzung der Stichprobe (Tab. 1) fällt auf, dass das Durchschnittsalter von Menschen ohne Migrationshintergrund mit 58 Jahren signifikant höher ist als das der Migrantengruppen. Unterschiede zwischen den Gruppen gibt es ebenfalls in der Haushaltsgröße und den Anteilen der Haushalte mit Kindern. Insbesondere die türkeistämmigen Migranten leben mit durchschnittlich 3,2 Personen in den größten Haushalten mit den meisten Kindern (47,4 % Haushalte mit Kindern). In den Haushalten ohne Migrationshintergrund dominieren mit 70,5 % die Einperson- und Paar-Haushalte, wohingegen

60,9 % der türkeistämmigen Migranten und 56,5 % der anderen Migranten in Familien- und Mehrpersonen-Haushalten lebt.

Die räumliche Verteilung der unterschiedlichen Gruppen im Stadtgebiet zeigt, dass Befragte ohne Migrationshintergrund eher in den peripheren Lagen der Stadt leben, während Migranten überwiegend zentral wohnen.

Ausgewählte Ergebnisse

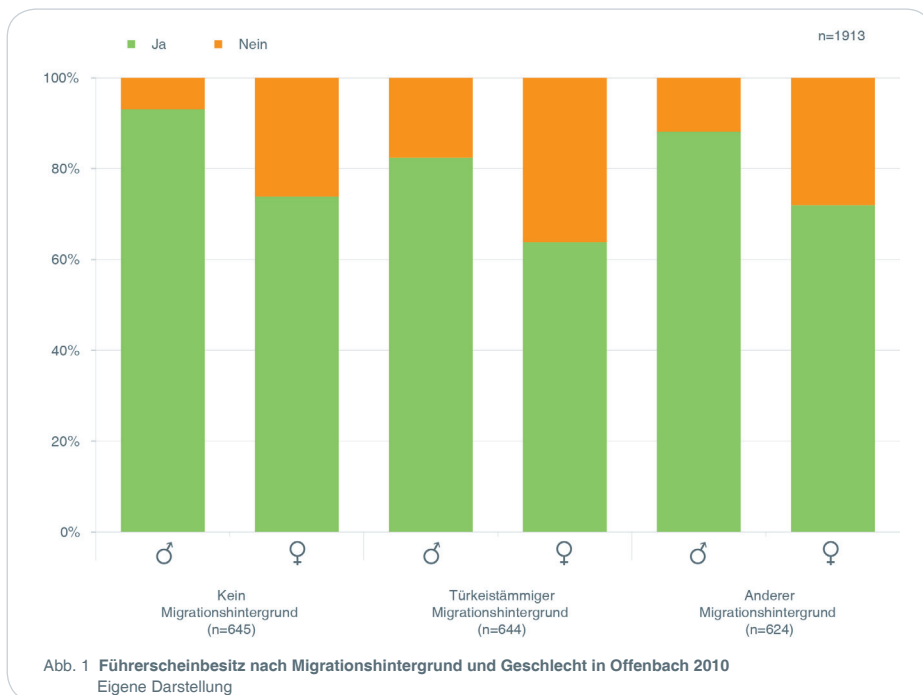
Die grundsätzliche Ausstattung der Haushalte mit Pkw unterscheidet sich nicht signifikant zwischen den drei Gruppen.

Der Mehrheit der befragten Haushalte steht mindestens ein Auto zur Verfügung. 75,1 % der Haushalte ohne Migrationshintergrund besitzen mindestens ein Auto, im Vergleich zu 78,1 % der türkeistämmigen Haushalte und 76,6 % der Haushalte mit einem anderen Migrationshintergrund. Betrachtet man die Anzahl der Pkw pro Haushalt, so zeigt sich, dass die Haushalte ohne Migrationshintergrund im Vergleich zu den Migranten häufiger mehrere Pkw besitzen und die Anzahl der Autos pro Haushalt mit der Haushaltsgröße ansteigt. Im Gegensatz dazu steigt die Pkw-Ausstattung bei den türkeistämmigen Haushalten mit der Zahl der im Haushalt lebenden Personen nicht an. So haben beispielsweise nur 23,1 % der türkeistämmigen Haushalte mit fünf und mehr

	Kein Migrationshintergrund	Türkeistämmiger Migrationshintergrund	Anderer Migrationshintergrund	Gesamte Stichprobe
Durchschnittliches Alter (ab 18 Jahren)	58	42	43	48
Durchschnittliche Haushaltsgröße	2,0	3,2	2,9	2,7
Anteil der Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren in %	19,0	47,4	39,3	35,2

Tab. 1 Basisdaten zur Offenbach-Stichprobe 2010 nach Migrationshintergrund
Eigene Darstellung





Personen zwei oder mehr Autos, im Vergleich zu 47,6 % dieser Haushalte ohne Migrationshintergrund.

Diejenigen ohne Pkw im Haushalt wurden nach den Gründen gefragt, warum kein Auto vorhanden ist. Sie unterscheiden sich zwischen den Gruppen deutlich. Während Befragte ohne Migrationshintergrund vor allem aus gesundheitlichen Gründen und wegen des höheren Durchschnittsalters keinen Pkw besitzen, führen Personen mit Migrationshintergrund primär finanzielle Aspekte im Hinblick auf Erwerb und Unterhalt des Fahrzeugs an.

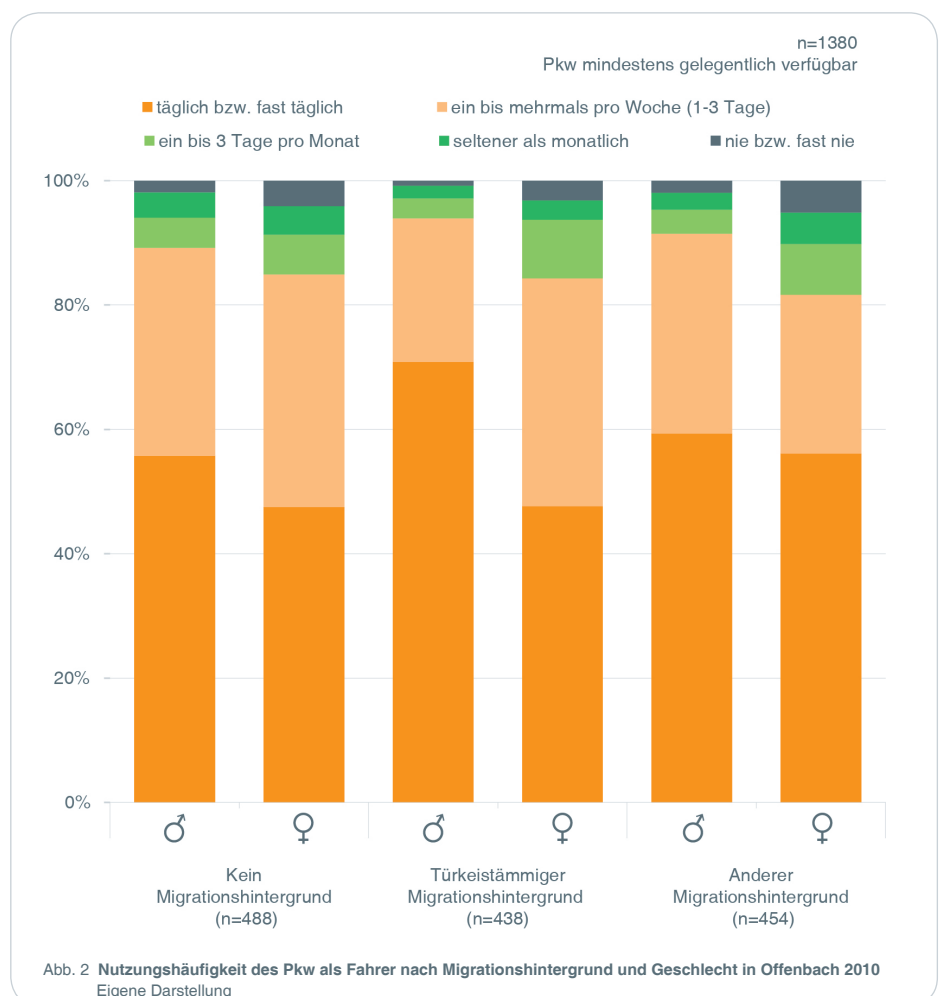
Führerscheinbesitz

Der Führerscheinbesitz ist neben der Verfügbarkeit über einen Pkw die entscheidende Grundvoraussetzung für die selbständige Nutzung eines Autos. In Deutschland haben im Schnitt 88 % der Personen über 17 Jahren einen Führerschein (MID 2008) im Vergleich zu Offenbach mit 83 % (MID 2008 Offenbach). In der Studie zeigt sich, dass türkeistämmige Befragte mit 73,0 % einen signifikant geringeren Führerscheinbesitz aufweisen als Personen ohne (82,8 %) und mit einem anderem Migrationshintergrund (80,3 %). Betrachtet man den Führerscheinbesitz differenziert nach Geschlecht (Abb. 1), treten ebenfalls deutliche Unterschiede hervor. Frauen besitzen in allen drei Befragungsgruppen seltener einen Führerschein als Männer. Im Vergleich zu den Frauen

ohne Migrationshintergrund, von denen 73,9 % einen Führerschein haben, besitzen ihn lediglich 63,8 % der türkeistämmigen Frauen. Interessant ist darüber hinaus das unterschiedliche Durchschnittsalter derjenigen, die keinen Führerschein be-

sitzen. Beispielsweise sind die Frauen ohne Migrationshintergrund und ohne Führerschein mit durchschnittlich 70 Jahren deutlich die Ältesten, die jüngste Gruppe sind die türkeistämmigen Männer ohne Führerschein mit 33 Jahren. Geht man von einem ähnlichen Entwicklungstrend wie bei der Bevölkerung in Deutschland aus, ist zu erwarten, dass der geschlechtsspezifische Unterschied in den nachfolgenden Generationen weiter abnehmen wird.

Diejenigen, die einen Führerschein besitzen, können mehrheitlich jederzeit über ein Auto verfügen. Männer verfügen in allen drei Gruppen jedoch häufiger über einen Pkw als Frauen; dieser Unterschied ist jeweils in den Gruppen ohne und mit türkeistämmigen Migrationshintergrund signifikant. Die türkeistämmigen Frauen verfügen am seltensten über ein Auto und unterscheiden sich somit von den Frauen ohne Migrationshintergrund. Die Männer ohne Migrationshintergrund unterscheiden sich ebenfalls von denjenigen mit einem anderem Migrationshintergrund.



Pkw-Nutzung

Alle Personen, die einen Führerschein besitzen und zumindest gelegentlich über einen Pkw verfügen können, wurden nach ihrer allgemeinen Nutzungshäufigkeit gefragt. Die große Mehrheit der Befragten nutzt das Auto mindestens ein bis mehrmals pro Woche. Die Gruppe ohne Migrationshintergrund unterscheidet sich von den türkeistämmigen Migranten. Unterschiede bei der Nutzungshäufigkeit eines Pkw als Fahrer sind teilweise auch zwischen den Geschlechtern signifikant.

Wie Abb. 2 verdeutlicht, fahren Frauen in jeder Gruppe seltener Pkw als die interviewten Männer. Bei den Männern ohne Migrationshintergrund besteht ein Unterschied sowohl zu den Frauen dieser Befragungsgruppe als auch zu den Männern mit einem anderen Migrationshintergrund. Am deutlichsten sichtbar sind die geschlechtsspezifischen Unterschiede bei den türkeistämmigen Befragten. Türkeistämmige Männer fahren am häufigsten täglich bzw. fast täglich mit dem Pkw; in dieser Kategorie beträgt der Unterschied zu den türkeistämmigen Frauen 23,3 Prozentpunkte. In der Autonutzung unterscheiden sich die türkeistämmigen Männer ebenfalls sowohl von den Frauen als auch von den Männern der beiden anderen Gruppen.

Fahrrad-Nutzung

Ganz anders verhält es sich bei der Nutzung des Fahrrads (Abb. 3). Hier zeigt sich, dass die Befragten ohne Migrationshintergrund trotz ihres hohen durchschnittlichen Alters signifikant häufiger das Fahrrad als Fortbewegungsmittel wählen als die Migranten. Die Frauen ohne Migrationshintergrund unterscheiden sich hinsichtlich der Fahrradnutzung dabei sowohl von ihren Geschlechtsgenossinnen als auch von den Männern derselben Gruppe. Für letztere Gruppe besteht zudem ebenfalls ein Unterschied zu den männlichen Befragten der Türkeistämmigen. Frauen mit einem anderen Migrationshintergrund weisen insgesamt die geringste Fahrradnutzung auf und unterscheiden sich hierbei signifikant von den männlichen Befragten ihrer Gruppe.

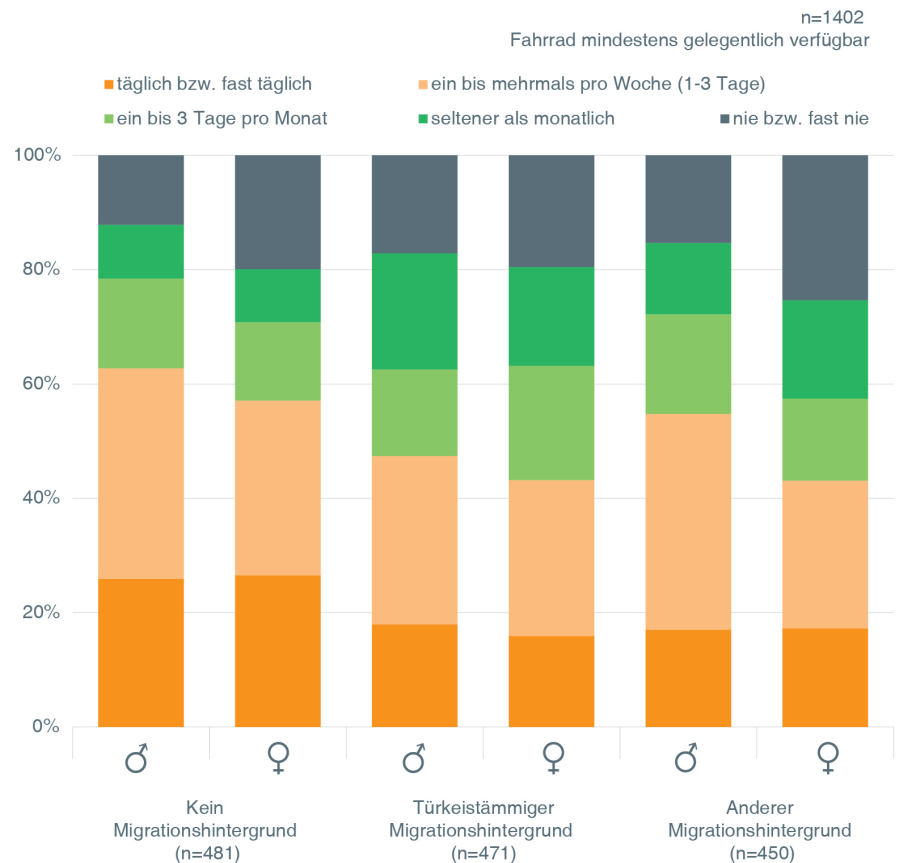


Abb. 3 Nutzungshäufigkeit des Fahrrads nach Migrationshintergrund und Geschlecht in Offenbach 2010
Eigene Darstellung

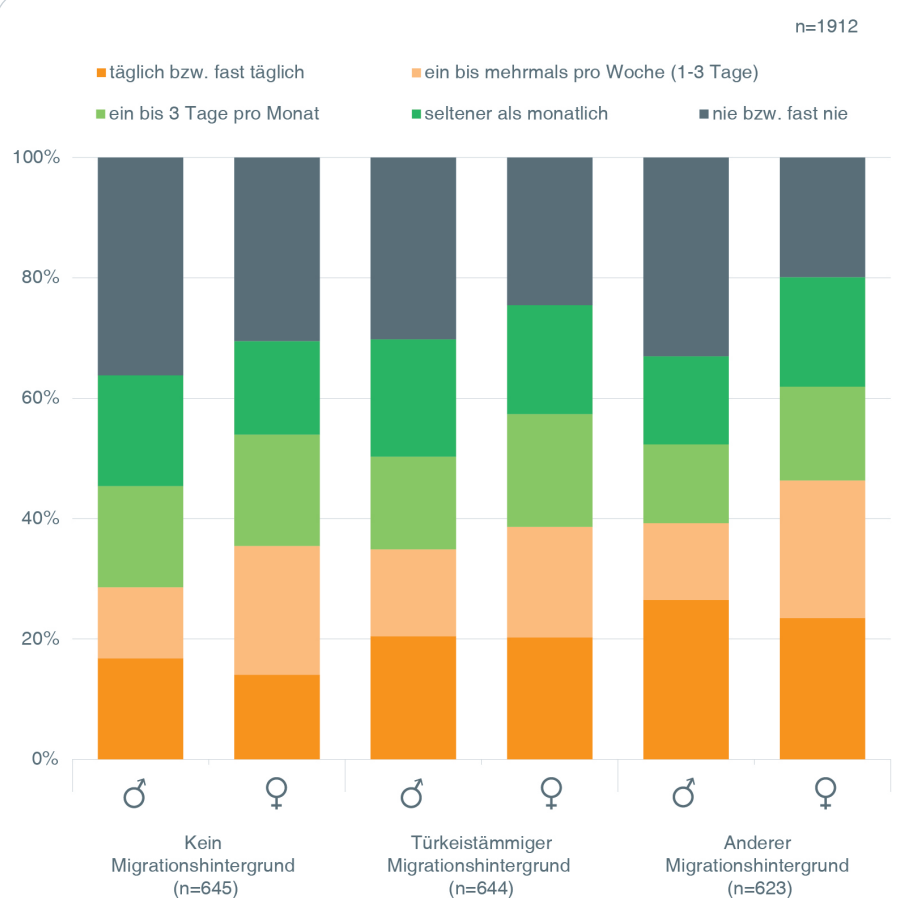


Abb. 4 Nutzungshäufigkeit des ÖPNV nach Migrationshintergrund und Geschlecht in Offenbach 2010
Eigene Darstellung

ÖPNV-Nutzung

Im Gegensatz zum Auto und auch im Vergleich zum Fahrrad nutzen die Befragten unabhängig vom Migrationshintergrund den ÖPNV im Allgemeinen seltener (Abb. 4). Wie die Abbildung zeigt, ist vor allem der Anteil der Selten- und Nichtnutzer des ÖPNV in allen Gruppen sehr hoch. Bus und Bahn werden von 54,6 % der Männer ohne Migrationshintergrund, 49,7 % der türkeistämmigen Männer und 47,6 % der Männer mit einem anderen Migrationshintergrund selten oder gar nicht gewählt. Mit einem Anteil von etwa 26,5 % fahren Männer mit einem anderen Migrationshintergrund am häufigsten täglich mit dem ÖPNV. Mit 46,3 % fallen die Frauen dieser Gruppe durch ihre hohe wöchentliche ÖPNV-Nutzung auf. Die allgemeine ÖPNV-Nutzung unterscheidet sich nur zwischen der Gruppe ohne Migrationshintergrund und der mit einem anderen Migrationshintergrund signifikant. Hier sind es die Frauen der beiden Gruppen, die sich voneinander unterscheiden.

Alle Befragten, die den ÖPNV nur selten oder nie nutzen, wurden nach ihren Gründen für ihre eher sporadische Nutzung gefragt. An erster Stelle wurde unabhängig vom Migrationshintergrund angegeben, dass ein eigenes Auto vorhanden bzw. bequemer sei. Ebenfalls häufig genannt wurde, dass Bus und Bahn nicht benötigt würden und dass der ÖPNV generell zu teuer sei. Gesundheitliche Einschränkungen werden häufiger von Menschen ohne Migrationshintergrund als Grund genannt, was wahrscheinlich am höheren Durchschnittsalter dieser Gruppe liegt.

Modal Split der Arbeitswege

Wie die Analyse der unterschiedlichen Verkehrsmittelnutzungen zeigt, spielt in Offenbach das Auto eine dominierende Rolle. Mobilität ist stets auch „Mittel zum Zweck“, um am Alltag und Gesellschaftsleben teilnehmen zu können. Insofern ist ebenso von Interesse, welche Verkehrsmittel zu welchem Zweck (Arbeits-, Ausbildungs-, Begleit-, Freizeit- und Einkaufswege) genutzt werden. Beispielhaft wird in Abb. 5 illustriert, zu welchen Anteilen die jeweiligen Fortbewegungsmittel (Modal Split) für den Arbeitsweg genutzt werden. Die häufigste Wahl ist die Nutzung des Pkw als Fahrer; hier liegen die

Werte zwischen 39,0 % und 56,3 %. In allen Befragungsgruppen sind geschlechtsspezifische Unterschiede erkennbar. So sind es überwiegend die Frauen, die im Auto mitfahren. Vor allem Frauen mit Migrationshintergrund gehen häufiger zu Fuß zur Arbeit als alle männlichen Befragten. Vor dem Hintergrund der räumlichen Verteilung der Wohnorte im Stadtgebiet und des höheren Durchschnittsalters der Gruppe ohne Migrationshintergrund ist es bemerkenswert, dass sie relativ häufig zu Fuß gehen und häufiger als die im Schnitt

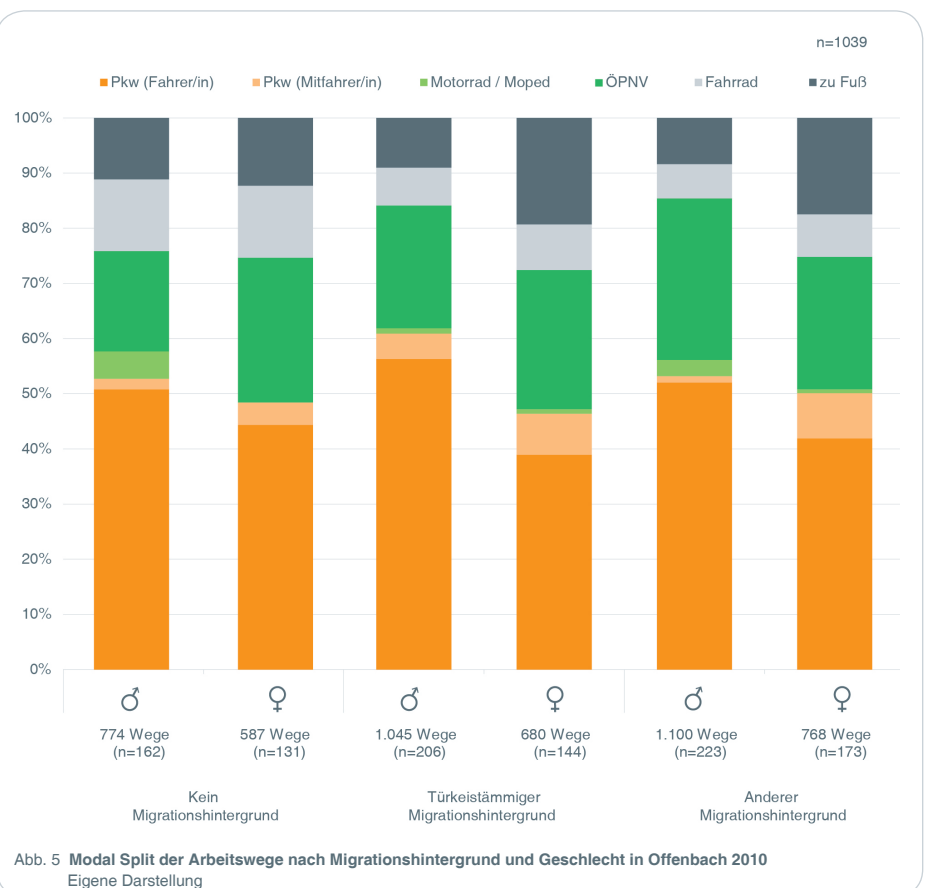
wesentlich jüngeren Migranten das Fahrrad nutzen.

Vor allem bei den türkeistämmigen Männern fällt auf, dass der Anteil von Fuß und Rad am Modal Split lediglich 15,9 % beträgt. Was die Wahl des ÖPNV betrifft, nutzen Männer ohne Migrationshintergrund und türkeistämmige Männer mit 18,2 % bzw. 22,2 % Bus und Bahn am seltensten auf dem Weg zur Arbeit. Im Gegensatz dazu nutzen Männer mit einem anderen Migrationshintergrund mit 29,3 %

Aktueller Trend: Fahrradkurse für Migrantinnen

Auf kommunaler Ebene gibt es zunehmend Aktivitäten, die das Thema „Migranten und Mobilität“ in den Fokus rücken. Am häufigsten finden sich Fahrradkurse für Migrantinnen. Diese Kurse werden oft von kommunalen Integrationsämtern, Sozialreferaten, Frauenbüros oder Vereinen organisiert und in Zusammenarbeit mit der örtlichen Polizei durchgeführt. In mehreren Trainingseinheiten lernen Frauen unterschiedlichster Herkunft, sich mit dem Fahrrad sicher im Straßenverkehr fortzubewegen. Neben dem Erlernen des Fahrradfahrens an sich dienen diese Kurse auch dazu, die Selbstständigkeit und das Selbstbewusstsein der Frauen zu stärken, ihren Aktionsradius zu

erweitern und sie aktiv in das Sozial- und Vereinsleben einzubeziehen. Auch in Offenbach werden Fahrradkurse für Frauen angeboten, seit 2010 zum Teil vom Jugendamt organisiert. Ähnliche Angebote gibt es deutschlandweit, sowohl in Großstädten wie Berlin, Frankfurt oder München aber auch in Städten mittlerer Größe wie z.B. Lüneburg oder Rüsselsheim. Bisher verzeichnen die meisten Kurse einen großen Erfolg, so dass sich das Kursangebot auch auf Dauer bewährt und in regelmäßigen Abständen stattfindet. Einige dieser Praxisbeispiele werden vom Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (BAMF) als Integrationsprojekte gefördert (BAMF 2012, Weil 2009).



den ÖPNV sogar häufiger als die Frauen der drei Gruppen. Im Vergleich dazu beträgt der Modal Split für die Arbeitswege in Offenbach: zu Fuß 7,8 %, Fahrrad 9,3 %, ÖPNV 19,0 %, Pkw-Fahrer 56,3 %, Pkw-Mitfahrer 3,0 %, Mofa/Moped 3,3 %, sonstige 1,1 % (MID Offenbach 2008).

Wohnumfeld

Durch die Teilnahme am Verkehr wird es Personen ermöglicht, Arbeits-, Bildungs- oder Freizeiteinrichtungen aller Art zu erreichen. Im Zusammenhang mit Teilhabemöglichkeiten steht auch der Aspekt der wohnungsnahen Grundversorgung der Bevölkerung mit unterschiedlichen Einrichtungen im Fokus. Aus diesem Grund wurden die Befragten um eine subjektive Bewertung der Ausstattung des Wohnumfeldes gebeten (Skala 1 = „stimmt sehr“ bis Skala 5 = „stimmt nicht“). Dabei zeigt sich, dass es kaum Unterschiede bei der allgemeinen Bewertung zwischen den Gruppen gibt. Die Befragten sind prinzipiell recht

zufrieden mit ihrem Wohnumfeld. Dies trifft insbesondere in Bezug auf die Einkaufsmöglichkeiten (Abb. 6) zu, die ebenso wie die ärztliche Versorgung grundsätzlich positiv bewertet werden. Die durchschnittlichen Zustimmungswerte zu der Aussage, dass es gute Einkaufsmöglichkeiten gibt, liegen mit 1,7 bis 1,9 sehr nah beieinander. Wenn man die Zustimmungswerte zu den Einkaufsmöglichkeiten im Stadtgebiet verteilt betrachtet, kann man erkennen, dass in den äußeren Bezirken die Einkaufsmöglichkeiten leicht schlechter beurteilt werden als in der Innenstadt. Ähnlich fällt die Bewertung der ärztlichen Versorgung aus. Die wohnortnahen Freizeitmöglichkeiten werden mit Werten zwischen 2,7 und 2,9 etwas schlechter beurteilt. Auch das Sicherheitsgefühl im Wohnquartier bei Dunkelheit wird ähnlich eingestuft. Speziell dieser Punkt könnte Einfluss auf abendliche Aktivitäten und die genutzten Verkehrsmittel nehmen.

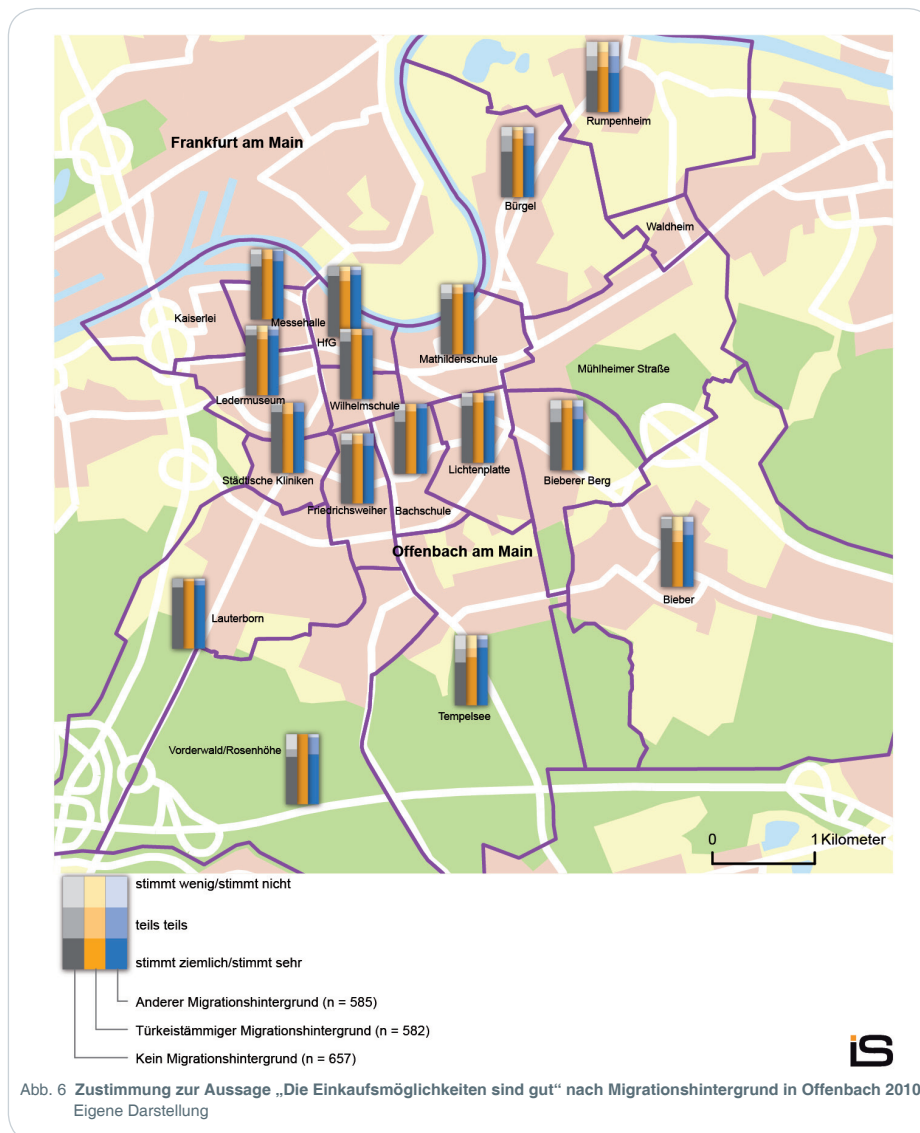
Fazit und Ausblick

Wie aus den vorgestellten Ergebnissen deutlich wird, liefert das Forschungsprojekt bereits vor Abschluss aller statistischen Auswertungen wichtige Hinweise über das Mobilitätsverhalten der bisher in Deutschland weitgehend unerforschten Personen mit Migrationshintergrund. Unter Berücksichtigung der Stichprobensammensetzung können erste Aussagen zur Haushaltsausstattung mit Fahrzeugen, Verkehrsmittelverfügbarkeiten und -nutzungen sowie der Zufriedenheit mit ausgewählten Aspekten der Daseinsvorsorge und des Wohnumfeldes getroffen werden.

Einige Ergebnisse weisen auf Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen den Gruppen hin. Teilweise werden diese durch alters- und geschlechtsspezifische Charakteristika verstärkt. Beispielsweise zeigen die Auswertungen zum Führerscheinbesitz sowie zur Nutzung der unterschiedlichen Verkehrsmittel, dass insbesondere Frauen mit Migrationshintergrund als Zielgruppe für den ÖPNV und für nicht-motorisierte Fortbewegungsmittel als potenzielle Nutzerinnen interessant sind.

Eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt- und Infrastrukturplanung ist eine wichtige Grundvoraussetzung für die Förderung der selbstbestimmten nicht-motorisierten Mobilität, auf die insbesondere Frauen mit Migrationshintergrund angewiesen zu sein scheinen. Weitere wichtige Basisbausteine sind eine gute Nahversorgung, aber auch wohnungsnah Bildungseinrichtungen für Kinder. Der Aktionsradius lässt sich durch die Nutzung des Fahrrads ausweiten. Hilfreich sind dabei spezielle Fahrradkurse, aber auch weiterführende Angebote, die Unterstützung für die alltägliche Nutzung bieten. Ein insbesondere jüngere Migranten ansprechendes Marketing zur Förderung des Fahrradfahrens könnte auch dieser Gruppe, in der viele Menschen ohne Führerschein leben, eine neue Mobilitätsoption eröffnen.

Maßnahmen, die zur Vereinfachung der Tarif- und Fahrpläne, des Ticketkaufs und allgemein der Angebotsnutzung des



ÖPNV beitragen, kommen Migranten ebenfalls zu Gute und können einen Beitrag zur Stärkung der eigenständigen Mobilität leisten. Ein spezielles Augenmerk könnte auf die weitere Reduzierung von Sprachbarrieren an Haltestellen und in Bussen und Bahnen gelegt werden. Zudem werden finanzielle Aspekte insbesondere durch die Migrantengruppen als Grund genannt, öffentliche Verkehrsangebote nicht zu nutzen, obwohl diese in vielen Fällen einen finanziellen Vorteil gegenüber dem eigenen Pkw bieten können. Diese Vorteile könnten beim Marketing stärker in den Vordergrund gerückt werden.

In der kommunalen Praxis sind sozialrechtliche Aspekte bereits heute ein wichtiger Eckpfeiler für eine nachhaltige Mobilitätsplanung. Sensibilisiert durch die Debatten rund um Zuwanderung und den demographischen Wandel, ist vor allem das Verkehrsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund eine große Unbekannte für zukünftige planerische Aufgaben. Erste Erkenntnisse aus dem Projekt liefern hierzu wichtige Hinweise und identifizieren einen weitreichenden Forschungsbedarf für die nächsten Jahre. Zudem lassen sich Hinweise für die stadt- und verkehrsplannerische Praxis, insbesondere für Offenbach, aber auch für vergleichbare andere Kommunen gewinnen.

Das Forschungsfeld Mobilität wird zukünftig weiter einen Fokus auf die Untersuchung des Mobilitätsverhaltens von Menschen mit Migrationshintergrund legen und die mit dem dargestellten Projekt begonnene Forschung fortsetzen.

Literatur

BAMF - Bundesamt für Migration und Flüchtlinge (2012): Türkische Frauen lernen Fahrradfahren. Online verfügbar unter <http://www.bamf.de/DE/Das-BAMF/Clearingstelle/Projekte/projekte-detailansicht-node.html?projectDataId=342&sortString=%2BAudience> (Zugriff: 22.08.2012).

Blumenberg, Evelyn; Evans, Alexandra Elizabeth (2007): Growing the Immigrant Transit Market: Public Transit Use and California Immigrants. Transportation Research Board 86th Annual Meeting. Washington.

DfT - Department for Transport (2009): National Travel Survey. GPS Feasibility Study. Preliminary Phase. London.

Edwards, Phil; Green, Judith; Grundy, Chris; Steinbach, Rebecca (2007): Road Safety of London's Black and Asian Minority Ethnic Groups: A report to the London Road Safety Unit. London.

Handy, Susan; Blumenberg, Evelyn; Donahue, Moire; Lovejoy, Kristin; Rodier, Caroline; Shaheen, Susan; Shiki, Kimiko; Song, Lily (2008): Travel Behavior of Mexican and Other Immigrant Groups in California. Berkeley Planning Journal, Volume 21(1).

Harms, Lucas (2007): Mobilität ethnischer Minderheiten in den Stadtgebieten der Niederlande. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Jg. 46, Heft 2, S. 78-94.

Hautzinger, Heinz; Taussaux-Becker, Brigitte; Pfeiffer, Manfred (1996): Mobilität der ausländischen Bevölkerung. Verkehrsmobilität in Deutschland zu Beginn der 90er Jahre, Band 3. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Mensch und Sicherheit; Heft M 59. Bremerhaven.

Kasper, Birgit; Reutter, Ulrike; Schubert, Steffi (2007): Verkehrsverhalten von Migrantinnen und Migranten – eine Gleichung mit vielen Unbekannten. In: Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften (DfK), Jg. 46, Heft 2, S. 62-77.

MiD 2008 - Mobilität in Deutschland (2008): Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends. Bonn/ Berlin. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf (Zugriff: 22.08.2012).

MiD 2008 Offenbach: Mobilität in Deutschland 2008, Daten der Aufstockerregion Hessen (inkl. Offenbach).

Stadt Offenbach am Main (2012a): Statistische Vierteljahresberichte IV/2011. Arbeitsförderung, Statistik und Integration - Statistik und Wahlen (81.2). Offenbach am Main.

Stadt Offenbach am Main (2012b): Nationalitäten in Offenbach am Main (Stand 31.12.2011). Melderegister / Arbeitsförderung u. Statistik. Offenbach am Main. <http://www.offenbach.de/stepone/data/pdf/7b/1c/00/nationalitaeten2011bis2007.pdf> (Zugriff 22.08.2012).

Statistisches Bundesamt (2011): Bevölkerung mit Migrationshintergrund – Ergebnisse des Mikrozensus 2010. Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Fachserie 1, Reihe 2.2. Wiesbaden. https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/Bevoelkerung/MigrationIntegration/Migrationshintergrund2010220107004.pdf?__blob=publicationFile (Zugriff 22.08.2012).

Weil, Simone (2009): Endlich lernt auch Mama Rad fahren. In: Offenbacher Post vom 24.06.2009. Online verfügbar unter <http://www.op-online.de/nachrichten/offenbach/endlich-lernt-auch-mama-fahren-369693.html> (Zugriff 22.08.2012).

Publikationen



Journal 2/12
Hrsg.: ILS
Dortmund 2012
entgeltloses E-Book



ILS-Forschungsprogramm 2012/13

Die beiden Forschungsschwerpunkte „Stadtentwicklung und Mobilität“ und „Stadtentwicklung und Städtebau“ stehen im Fokus zukünftiger ILS-Forschungen. Sie greifen grundsätzliche und aktuelle gesellschaftliche Probleme auf, die in den nächsten zwei Jahren auf den verschiedenen Maßstabsebenen untersucht werden sollen.

Hrsg.: ILS, Dortmund 2012, entgeltloses E-Book



Mobilitätsmanagement - Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkung in der Praxis

Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung als Strategien einer integrierten und nachhaltigen Stadt- und Verkehrsplanung sind inzwischen weitgehend akzeptiert. Mobilitätsmanagement unterstützt diese Strategien und wird als Instrument seit vielen Jahren praktisch entwickelt und erprobt. Mobilitätsmanagement umfasst breite Handlungsbereiche und liegt in der Verantwortung vielfältiger Akteure. Seine Wirksamkeit und Einbindungsmöglichkeiten in kommunale und regionale Planungsprozesse werden erforscht.

Der Sammelband stellt als Zwischenbilanz zur aktuellen Fach- und Praxisdiskussion vorliegende Ergebnisse und Erfahrungen aus der wissenschaftlichen Auseinandersetzung und der praktischen Umsetzung zusammen. Er trägt bei zum Austausch unterschiedlicher Herangehensweisen zur Grundlagenforschung des Mobilitätsmanagements und gibt Anregungen für die weitere Ausgestaltung und integrierte Betrachtung von Mobilitätsmanagement.

Autorinnen / Hrsg.: Mechthild Stiewe, Ulrike Reutter
Klartext, August 2012, 296 Seiten;
ISBN: 978-3-8375-0474-3; 29,95 Euro

Impressum

Herausgeber:
ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH
Brüderweg 22 - 24, 44135 Dortmund
Postfach 10 17 64, 44017 Dortmund
Fon +49 (0) 231 90 51-0
Fax +49 (0) 231 90 51-155
ils@ils-forschung.de, www.ils-forschung.de

© ILS 2012
Alle Rechte vorbehalten.
Auflage 3.200, Dortmund, Ausgabe 2/12

Layout/Gestaltung: Sonja Hammel und Jennifer Mangitan, ILS
Fotografie: Janina Welsch (S. 1), Kerstin Suhl (S. 3)
Druck: Laupenmühlen Druck GmbH & Co. KG, Bochum

**ILS – Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung** 
Assoziiertes Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft