

## Forum 5

---

**Nahmobilen  
Mobilitätsalltag fördern –  
Möglichkeitenräume durch  
Radfahren eröffnen**

**Dipl. Pol. Stephan Daubitz  
M.P.H.**



# Mobilität und Teilhabe

- Bedeutung von sozialen Aspekten für das Verständnis von „Mobilität“
  - Lebensziele zu verfolgen und zu erreichen
  - Soziale Netzwerke
  - Grad der Teilhabe



## Leitbild „Capability approach“ (Befähigungsansatz)

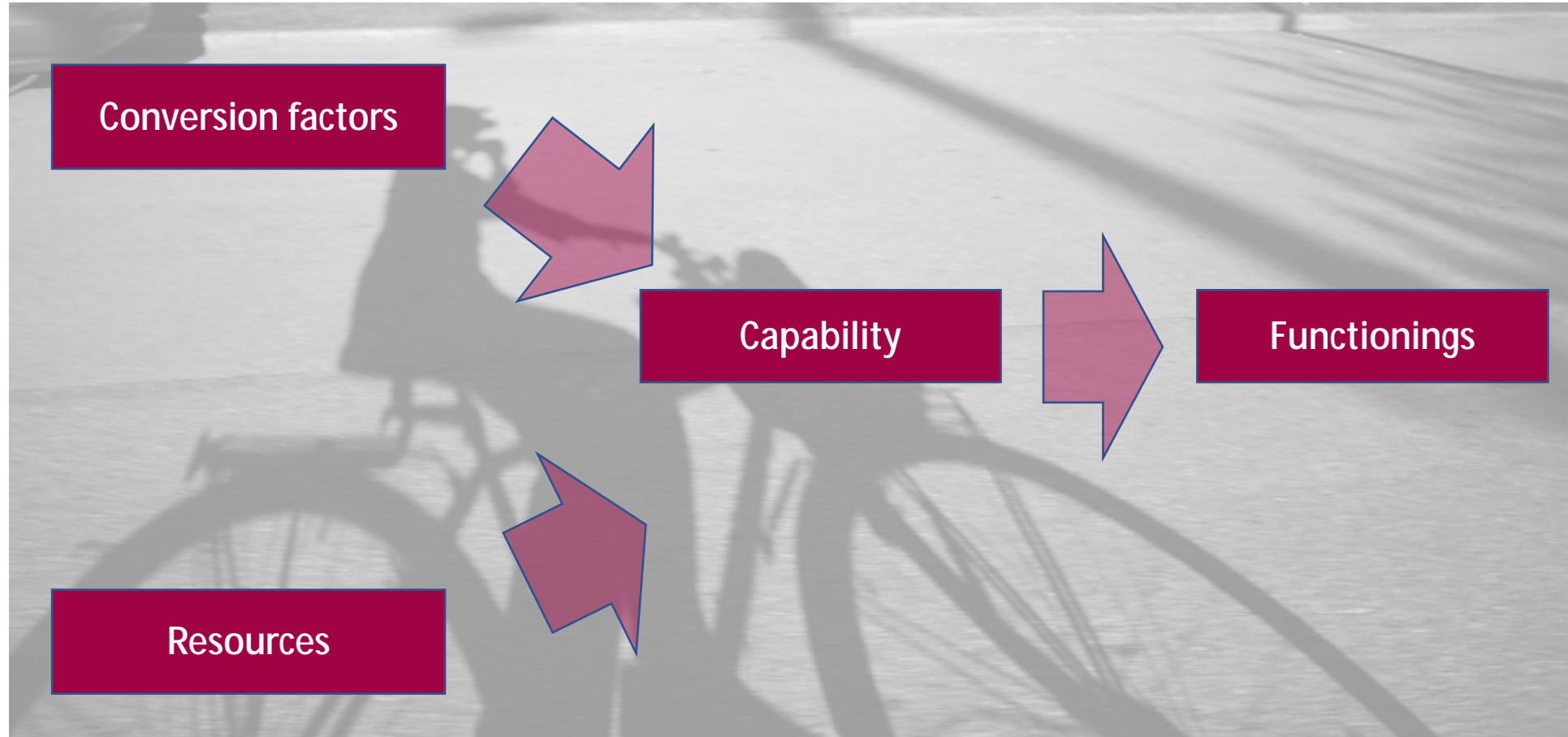
- Es sind spezifische Fähigkeiten und Bedingungen, die ein „gutes Leben“ ausmachen.
- Es gibt einen Kern von universellen Merkmalen der Menschen, die das Fundament einer Ethik bilden.
- Mobilität ist für Martha Nussbaum wesentlich um Glück und soziale Interaktion zu ermöglichen.
- .



© Robin Holland



# Capability Approach: Beispiel Fahrrad



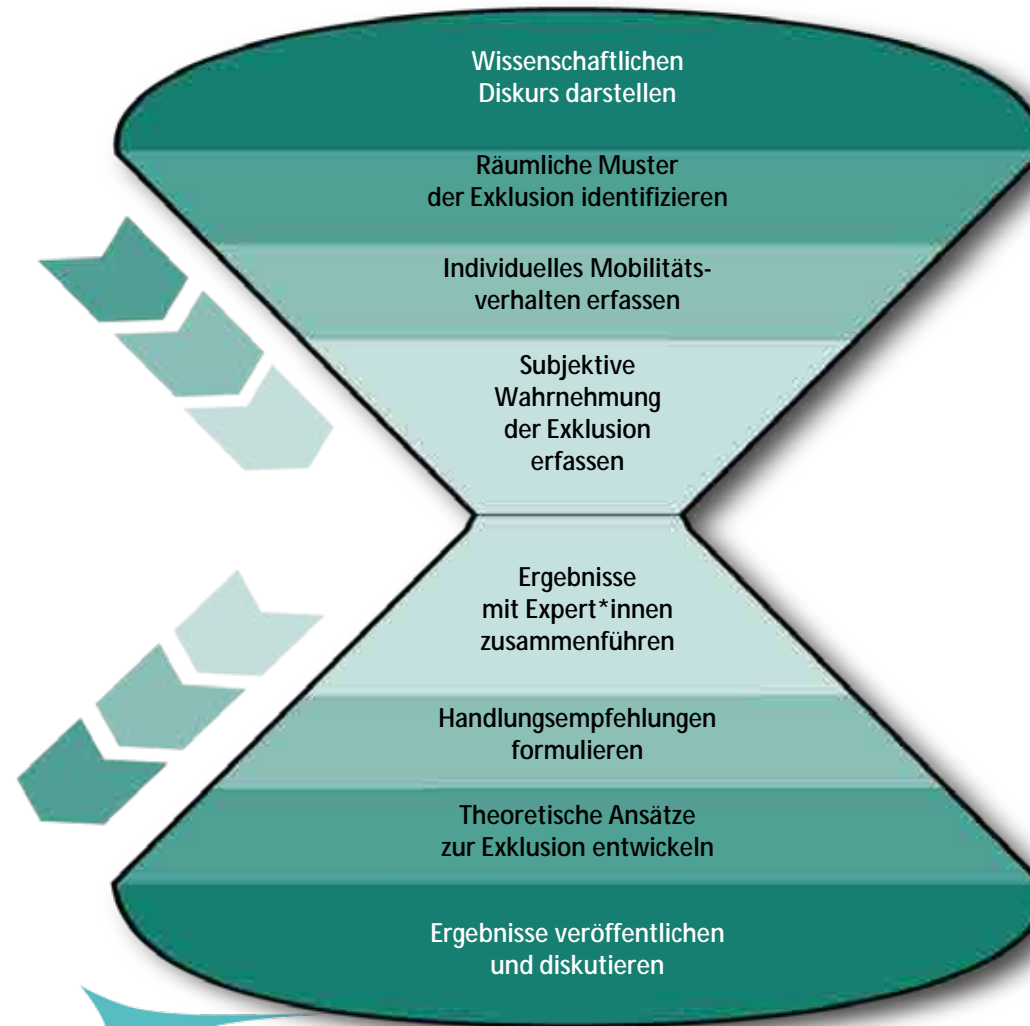
## Normativer Begründungszusammenhang

- Ausschluss am sozialen Leben
- Einschränkungen in den tatsächlichen Ortsveränderungen
- Einschränkungen im Möglichkeitsraum von potenziellen Ortsveränderungen
- Während andere soziale Gruppen diese voll ausschöpfen bzw. auf Kosten von Umweltressourcen mobil sind

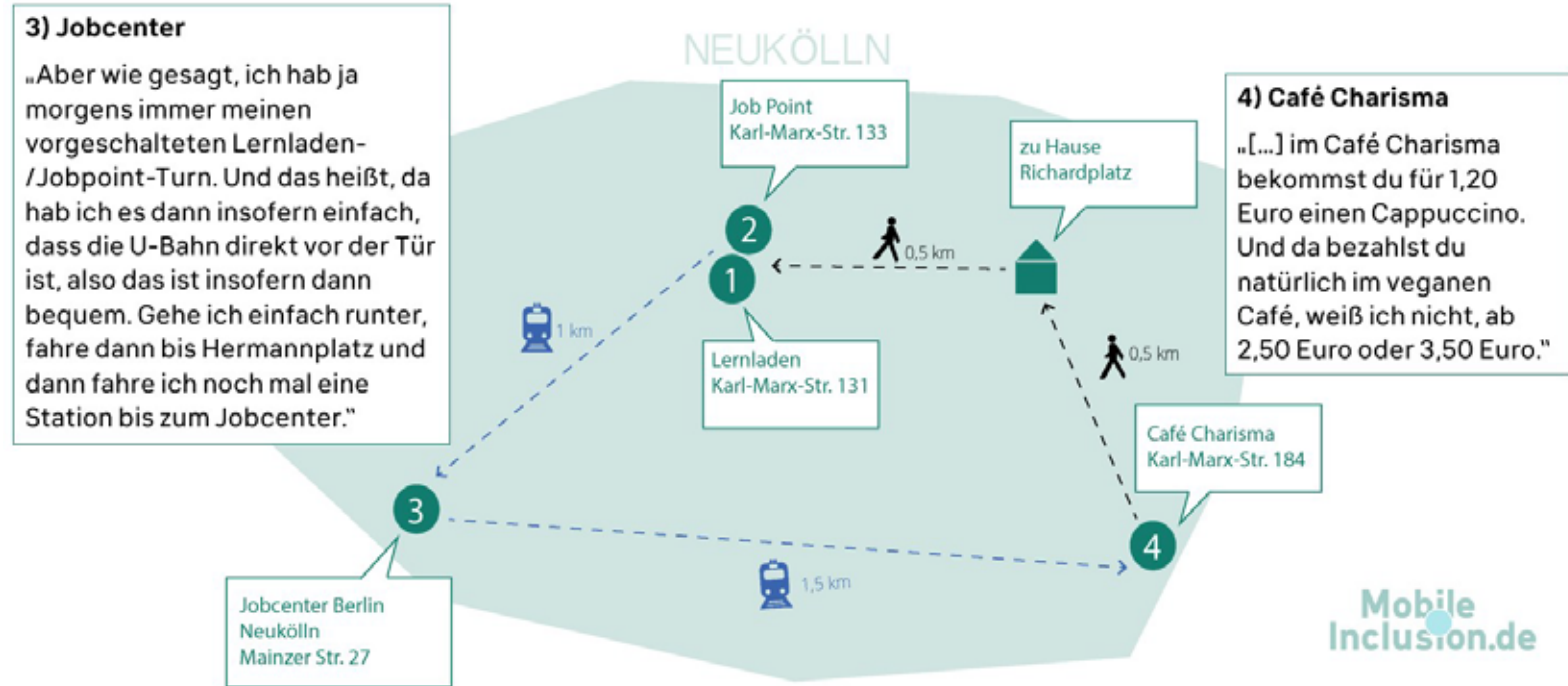
•



# Ablauf der Erhebung



# Ablauf der Erhebung



# Fahrradnutzung ist nicht selbstverständlich

	Mobilität MIV	Mobilität ÖPNV	Mobilität Fahrrad	
87% in D. <small>(MID 2017: 7)</small>	12 von 40 Proband*innen besitzen einen <b>Führerschein</b> (≅ 30%)	Berlin: 14 von 20 Proband*innen nutzen das <b>Sozialticket</b> (≅ 70%)	20 Proband*innen besitzen <b>kein eigenes, funktionstüchtiges Fahrrad</b> (≅ 50%)	23% in D. 25% in B. 24% in H. <small>(MID 2017: 40)</small>
22% in D. 51% in B. 43% in H. <small>(MID 2017: 35)</small>	36 von 40 Proband*innen verfügen über <b>kein Auto im Haushalt</b> (≅ 90%)	Hamburg: 6 von 20 Proband*innen nutzen die <b>Sozialkarte</b> (≅ 30%)	26 von 40 Proband*innen fahren <b>(fast) nie mit dem Fahrrad</b> (≅ 65%)	
	36 von 40 Proband*innen fahren <b>(fast) nie mit dem Auto</b> (≅ 90%)	26 von 40 Proband*innen fahren <b>täglich mit dem ÖPNV</b> (≅ 65%) -> 13 in Berlin, 13 in Hamburg		
	13% fahren (fast) nie mit dem Auto in D. <small>(MID 2017: 15)</small>	13% fahren täglich mit dem ÖPNV in D. <small>(MID 2017: 15)</small>	37% fahren (fast) nie mit dem Fahrrad in D. <small>(MID 2017: 15)</small>	





# Fahrradnutzung ist nicht selbstverständlich



## Fahrradnutzung ist nicht selbstverständlich

*„Dann haben sie es mir geklaut. Und das, was ich noch im Keller habe, das hab ich dann nicht wieder hergerichtet, weil; weil das Geld mir auch fehlt, da noch mal alles; Schläuche neu zu machen und ... Das hab ich bisher nicht investiert. Und ich fühle mich auch ein bisschen unsicher, ehrlich gesagt, ne?“  
(P11:24)*



## Fahrradnutzung ist nicht selbstverständlich

*„Das ist aktuell leider kaputt. Also ja, ich hätte (schmunzelnd) eins, aber das ist halt auch dadurch ... Ich weiß nicht, das ist jetzt auch, glaube ich, schon anderthalb Jahre kaputt. Ich kriege es einfach nicht auf die Reihe, da irgendwie Ersatzteile zu kaufen. Da denke ich dann auch wieder an mein Kind, an die Familie und stecke das Geld da lieber rein.“ (P4:53)*



## Warum ist das Fahrrad wichtig? Teilhabeaspekte

- Selbstwirksamkeit
- Eine Möglichkeit Wunschziele zu verwirklichen
- Freiheit, Unabhängigkeit
- Neue Wunschziele entwickeln



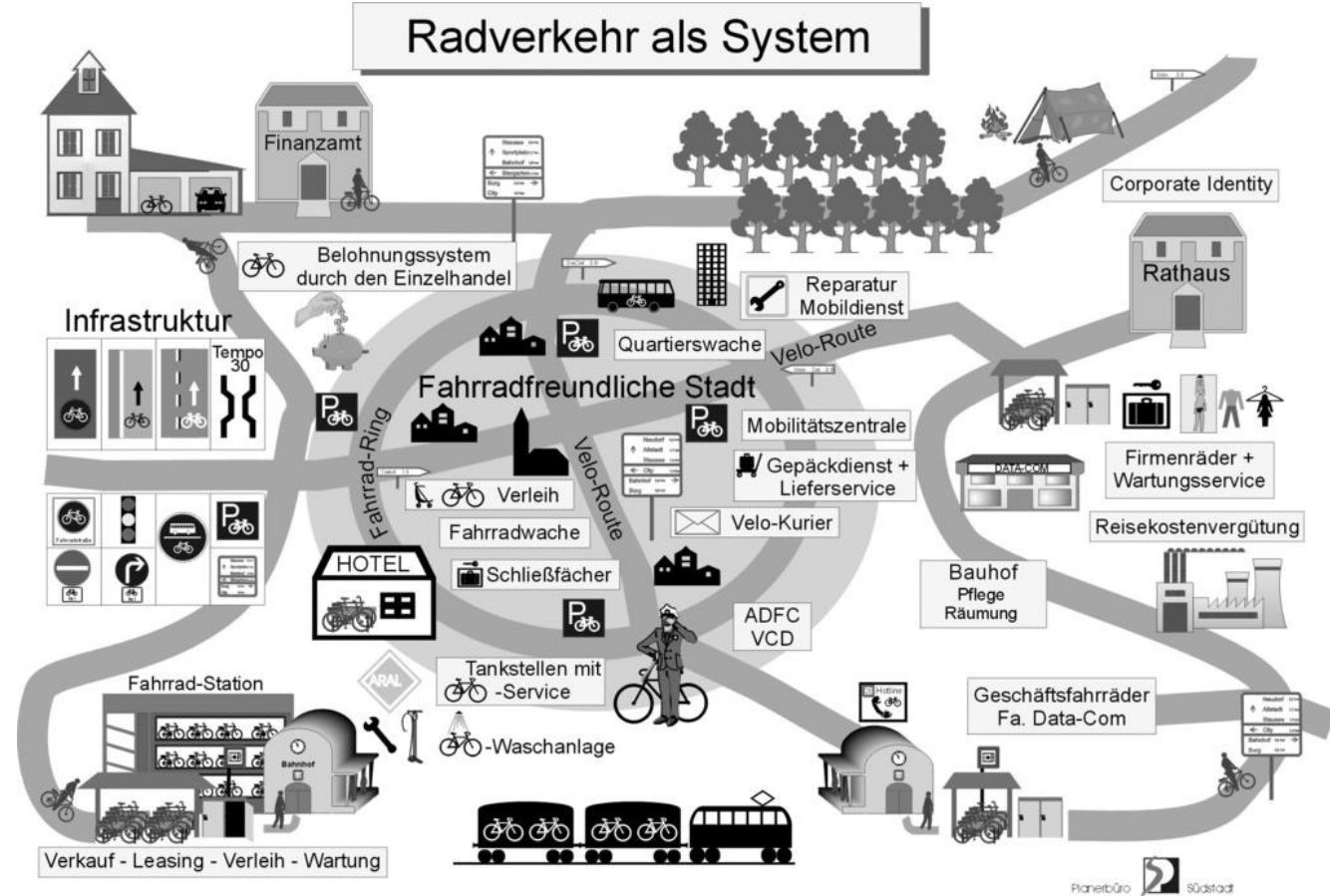
## Strategische Pfade der Veränderung

- Hausanschluss Mobilität herstellen: Maximale Teilhabe ermöglichen
- Capability Building: Gezielt individuelle Mobilitätskompetenzen fördern



Nahmobilen Mobilitätsalltag fördern – Möglichkeitsräume durch Radfahren eröffnen

# Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen



# Hausanschluss Mobilität: Maximale Teilhabe ermöglichen

- Sichere und einladende Fahrrad-  
Infrastruktur.
- Fahrradverfügbarkeit herstellen (z.B.  
kostenlose Lastenräder zur Ausleihe als  
nahmobiles Angebot z.B. von  
Wohnungsunternehmen).



# Gezielt individuelle Mobilitätskompetenzen fördern

Kompetenzvermittlung  
(Fahrradlernkurse, Sprache,  
Tarifsystem, etc.)

Stadtteilbezogene  
Mobilitätsberatung (aufsuchend  
und im Jobcenter), die über  
Mobilitätsoptionen informiert

Neue  
Mobilitätsdienstleistungen  
werden in Quartieren mit  
hohem SGBII-Bezug  
etabliert  
Quartiersmanagements &  
soziale Infrastruktur sind  
bei der Implementation  
eingebunden





## Gezielt individuelle Mobilitätskompetenzen fördern

- Fahrradkurse (z.B. in Schulen, Kindergärten, ältere Menschen, Migrantinnen)
- Aufbau/Unterstützung von selbstorganisierten Fahrradwerkstätten
- Kostengünstige Nutzung von/ Reparaturkurse in Fahrradwerkstätten
- Bewusstseins- und Informationskampagnen (z.B. Informationen zu Bildungs- und Teilhabeleistungen)

