

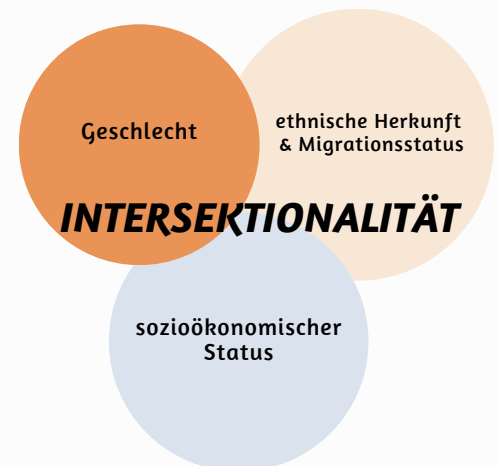
Zwischen fahrrad- und autogerechter Stadt ALLTAGSMOBILITÄT MIGRANTISIERTER FRAUEN IN MÜNSTER

Ein Forschungsprojekt von: M. Grab, E. Götze, E. Kemkes, K. Röckinghausen, D. Schajor, K. Stamer

Über das Forschungsprojekt

Die städtische Mobilitätsplanung hat weitreichende Auswirkungen auf die alltäglichen Mobilitätsmuster von Bewohner*innen. Besonders deutlich zeigt sich dies bei benachteiligten Bevölkerungsgruppen (vgl. STARK et al. 2023, S. 1 ff.). Eine gesellschaftlich sehr wirkmächtige Benachteiligungsdimension ist die der Migrantisierung. Der Begriff hebt sich von dem oftmals neutral verwendeten Begriff der Migrationserfahrung ab und macht sichtbar, dass Menschen nicht nur aufgrund ihrer Herkunft, sondern auch durch soziale und politische Strukturen zu Migrant*innen gemacht werden und in eine bestimmte, oft benachteiligte Position gebracht werden. Dadurch wird hervorgehoben, dass es nicht die Migration selbst ist, die das Leben der Menschen bestimmt, sondern vielmehr die Art und Weise, wie sie in der Gesellschaft behandelt und durch strukturelle Diskriminierung ausgeschlossen werden (vgl. KLINGENBERG 2019, S. 163). Diese Diskriminierungserfahrungen bringen potenziell weitreichende Auswirkungen auf verschiedene Lebensbereiche mit sich und wirken sich auch auf die Alltagsmobilität migrantisierter Personen aus (vgl. DAUBITZ 2021, S. 86 ff.). Sie werden jedoch in Studien zur Mobilität kaum berücksichtigt.

Migrant*innen werden ungeachtet dieser unterschiedlichen Erfahrungen in Mobilitätsforschungen oft als homogene Gruppe betrachtet. Dies führt dazu, dass strukturelle Benachteiligungen unsichtbar bleiben. Insbesondere migrantisierte Frauen sind in Deutschland häufig von mehrfachen Formen von Benachteiligung betroffen. Zum einen weil sie Frauen sind und zum anderen durch ihren Migrationsstatus sowie rassistische Diskriminierung. Des Weiteren erfahren sie häufiger Hürden bei der Suche nach einem Arbeitsplatz oder übernehmen unbezahlte **Care-Arbeit**, was Auswirkungen auf ihre finanziellen Ressourcen hat (vgl. FODA & KADUR 2005, S. 38 ff.). Wie verschiedene Benachteiligungen sich überschneiden und darin zusammenwirken, macht das Konzept der Intersektionalität sichtbar (vgl. CRENSHAW 1989, S. 140 ff.). Durch eine intersektionale Perspektive können die vielschichtigen Erfahrungen migrantisierter Frauen in Bezug auf ihre Alltagsmobilität differenziert betrachtet werden, um potenzielle Barrieren und Chancen für eine inklusivere und gerechtere Mobilitätsgestaltung in Münster zu identifizieren.



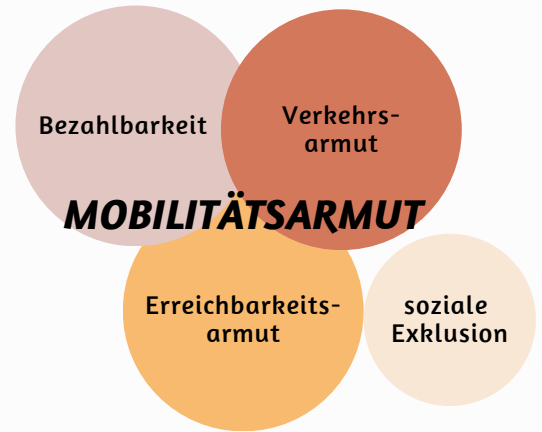
Mit Care-Arbeit meinen wir das Kümmern um und Versorgen von (Familien)angehörigen. Das können Kinder, Partner*innen, aber auch andere Menschen im näheren Umfeld sein.

Mental Maps sind aus der Erinnerung gezeichnete Karten eines vorgestellten oder erlebten Raumes. Sie zeigen die subjektive Raumwahrnehmung der Zeichnenden. Daher werden sie auch "kognitive Karten" genannt.

Im Rahmen eines studentischen Forschungsprojekts haben wir uns mit Auswirkungen von Benachteiligungen auf die Mobilität von migrantisierten Frauen auseinandergesetzt. Die von uns erhobenen Daten sind durch qualitative Interviews entstanden, welche im Schnitt etwa 45 Minuten dauerten. Diese haben wir vorrangig mit Vereinen geführt, die Fahrradkurse für Frauen in Münster organisieren und dabei explizit einen sicheren Rahmen für migrantisierte Frauen schaffen wollen. Wir haben dort mit Trainerinnen und Teilnehmerinnen gesprochen und mit zwei Teilnehmerinnen zudem **Mental Maps** ihrer Alltagswege erstellt. Die Interviews thematisierten die alltägliche Verkehrsmuster und -Wege sowie erlebte Benachteiligungen und Barrieren der Kursteilnehmerinnen. Zusätzlich erfolgten Interviews mit Expert*innen: einer Sozialarbeiterin, einem Mitglied des Verkehrsausschusses und Mitarbeiterinnen der Initiative Agora Verkehrswende (A.V.). Alle Interviews wurden anschließend transkribiert und ausgewertet. Die Erhebung und Auswertung wurde anhand von Literaturrecherche vorbereitet und begleitet.

Auswertung der Ergebnisse

In der Auswertung ging es uns darum, die komplexen Zusammenhänge zwischen sozialer Ungleichheit und Mobilität zu erfassen. Dafür haben wir das Konzept der Mobilitätsarmut als theoretischen Hintergrund verwendet. Mobilitätsarmut beschreibt einen begrenzten Zugang zu Mobilität, der häufig mit sozialen und wirtschaftlichen Benachteiligungen einhergeht. Er lässt sich in vier Dimensionen unterteilen – die Bezahlbarkeit von Mobilität, die Verkehrsarmut, die Erreichbarkeitsarmut sowie die Belastung durch externe Effekte des Verkehrs (vgl. FISCHER et al. 2024, S. 20). Entlang der ersten drei Dimensionen orientiert sich die folgende Auswertung der erhobenen Daten. Die vierte Dimension konnten wir für unsere Forschungsarbeit vernachlässigen.



Bezahlbarkeit

Die Bezahlbarkeit von Mobilität ist eng mit **sozioökonomischen Ungleichheiten** verknüpft. Hier wird die Überschneidung der Kategorien Geschlecht, sozioökonomischer Status und Rassismus besonders deutlich. So beeinflussen rassistische Diskriminierung auf dem Arbeitsmarkt und die geringere Bezahlung von Frauen die finanzielle Situation migrantisierter Frauen. Dazu kommen Geschlechterunterschiede bei Zugängen zu Mobilität und klassische Rollenverteilungen in Erwerbs- und (unbezahlter) Care-Arbeit (z.B. Kindererziehung oder Pflege von Angehörigen) (vgl. WELSCH et al. 2014). Insbesondere bei Frauen, die viel unbezahlte Care-Arbeit leisten, sind die finanziellen und zeitlichen Ressourcen begrenzt. Andere Forschungsergebnisse zeigen, dass Frauen mit Migrationserfahrung seltener einen Führerschein besitzen (vgl. ebd, S. 514). Generell zeigt sich, dass finanzielle Barrieren eine wesentliche Rolle dabei spielen, welche Mobilitätsoptionen für eine Person zur Verfügung stehen (vgl. DAUBITZ 2021, S. 83 f.). Auch die geführten Interviews verdeutlichen, dass insb. Automobilität für viele migrantisierte Frauen in Münster aufgrund begrenzter finanzieller Mittel nicht in Frage kommt. Stattdessen bleiben sie auf den ÖPNV oder das Fahrrad angewiesen, wobei auch diese Optionen nicht immer leicht zugänglich sind und finanzielle Herausforderungen darstellen können. Die meisten berichten, dass sie vor allem zu Fuß unterwegs sind.

„Weil Männer normalerweise zur Arbeit gehen und die Frauen dann die ganze andere Verantwortung tragen. Haushalt, Schule, Kinder, einfach alles andere übernimmt die Frau. [...] Und sie nimmt fast alle Verantwortungen auf sich. [...] Deswegen bringen sie die Kinder in die Schule oder gehen mit ihnen zusammen in den Park oder so.“ (Fahrradtrainerin)

„Die Frauen sind meistens abhängig von Männern oder haben gerade zu wenig Geld, um ein Auto finanzieren zu können. Sie bräuchten mehr Geld, um zum Beispiel ein Auto zu fahren.“ (Fahrradtrainerin)



„Ja, also meiner Erfahrung nach fahren die wenigsten Fahrrad hier. Es wird schon sehr viel zu Fuß erledigt. Oder mit dem Bus. Und eine Barriere könnte da auf jeden Fall sein, finanzielle Mittel. Klar. Für jedes Kind einen Helm zu kaufen. Vielleicht einen Fahrradanhänger zu kaufen. Fahrradsitz, auch wenn man Fahrrad fahren kann, ist das natürlich nicht immer gegeben.“ (Sozialarbeiterin)

Neben der Bezahlbarkeit beeinflusst auch die Verkehrsinfrastruktur, welche Mobilitätsformen zur Verfügung stehen. Fehlen verkehrliche Dienstleistungen oder der Zugang dazu, spricht man von Verkehrsarmut. Dabei spielt der Wohnort eine zentrale Rolle, da Anbindungen über den ÖPNV, die Radverkehrsinfrastruktur sowie Verkehrswege sich stark unterscheiden können. Migrantisierte Menschen leben in Deutschland vorrangig in weiter außen liegenden Stadtteilen. Diese Trennung, die oft durch rassistische Strukturen auf dem Wohnungsmarkt verstärkt wird, führt dazu, dass die Bewohner*innen schlechteren Zugang zu Mobilitätsangeboten haben, was ihre Möglichkeiten einschränkt, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen oder den Arbeitsort zu erreichen (vgl. TELTEMANN et al. 2015, S. 84). Dazu kommt, dass Verkehrsinfrastruktur primär auf die Bedürfnisse von Autofahrenden ausgerichtet ist. Die **autozentrierte Verkehrsplanung** bevorzugt Menschen mit eigenem Pkw und verkennt die Mobilitätsbedürfnisse derjenigen, die den ÖPNV nutzen oder zu Fuß gehen (vgl. BAUHARDT 2007, S. 281). Auch in Münster leben viele migrantisierte Menschen in weiter außen liegenden Stadtteilen wie Coerde, Kinderhaus oder Gievenbeck. Dort kann ein Mangel an Verkehrsangeboten zu eingeschränkten Mobilitätschancen führen. In den Interviews wird von schlecht getakteten Bussen, fehlenden Querverbindungen zwischen äußeren Stadtteilen von Münster sowie von unzureichender Sicherheit im Rad- und Fußverkehr berichtet. Diese Aspekte führen dazu, dass viele Frauen weite Wege in Kauf nehmen müssen oder grundsätzlich weniger unterwegs sind.

„Gleichzeitig sehen wir auch [...], je sicherer die Fahrradinfrastruktur ist, desto mehr Frauen und Kinder benutzen diese auch. Das heißt umgekehrt, je mehr Frauen und Kinder auf Fahrrädern sitzen, desto besser. Es ist eigentlich ein perfekter Indikator für die Sicherheit der Radverkehrsinfrastruktur.“ (Mitarbeiterin A.V.)

„Hier in Coerde zum Beispiel sind die Verkehrsmittel eher schlecht. Die Busse fahren fast gleichzeitig. Die Busse verschiedener Linien fahren mit einem Abstand von nur zwei oder drei Minuten [...] Die Busse kommen oft unpünktlich. Man kommt nicht gut hin und her. Das Angebot für die Bevölkerung müsste sich verändern.“
(Fahrradtrainerin)

„Da hatte der Arbeitgeber [die Teilnehmerin] wirklich auch gebeten, unbedingt Fahrradfahren zu lernen, weil das auch mit den Dienstplänen und wann sie da sein musste, [...] nicht pünktlich war zum Schichtbeginn. [...] Da hatte der Arbeitgeber richtig Druck gemacht, dass sie bitte Fahrradfahren lernen soll.“
(Fahrradtrainerin)



Erreichbarkeitsarmut

Erreichbarkeitsarmut beschreibt einen besonders hohen Gesamtaufwand, den eine Person aufbringen muss, um ihre Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen, zum Beispiel in Form von Geld, Zeit oder Energie (vgl. LUCAS et al. 2016, S. 356). Das Zusammenkommen von Benachteiligungen aufgrund von Geschlecht, Klassenzugehörigkeit und ggf. Rassismus sorgt dafür, dass migrantisierte Frauen strukturell eher von Erreichbarkeitsarmut betroffen sind (ebd.). Während der Wohnort und die finanzielle Lage bestimmen, welche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen, beschränken komplexere Mobilitätsanforderungen, wie geeignet die zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel zur Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen sind (vgl. BORGATO et al. 2021, S. 119). In den Interviews wird davon berichtet, dass aufgrund von schlechter Anbindung oder Taktung lange Wege in Kauf genommen werden müssen oder aufgrund von finanziellen Barrieren vorrangig zu Fuß gegangen wird. Dadurch nehmen alltägliche Wege deutlich mehr Zeit in Anspruch, was zu **Zeitarmut** führen kann. Dies kann zum Beispiel bedeuten, dass neben Erwerbs- und/oder Care-Arbeit keine Zeit mehr bleibt, um einen Führerschein zu machen, wie eine Teilnehmerin berichtet. Für andere äußert sich der Mangel an Zeit dadurch, dass gesellschaftliche Angebote nicht oder nur unter hohem Aufwand wahrgenommen werden können oder dass Ziele nicht angesteuert werden. Somit führen die Dimensionen der Erreichbarkeitsarmut und der Zeitarmut zusammen auch in Münster zu einer eingeschränkten gesellschaftlichen Teilhabe (vgl. LUCAS 2012, S. 108).

„Also irgendjemand war mal hier, ich glaube, die war auch noch gar nicht offiziell fertig, die ist mit dem Fahrrad bis Roxel gefahren, weil da irgendwie eine billige Einkaufsmöglichkeit war. Es ist ja wirklich nicht so wie wir aus Spaß, sondern das ist schon auch ein Bedarf, ne?“ (Fahrradtrainerin)


„Und da hatte eine Teilnehmerin zum Beispiel gesagt, wenn sie mit dem Bus kommt, ist sie eine Stunde unterwegs, was sie mit dem Fahrrad in 15 Minuten schaffen würde.“ (Fahrradtrainerin)

„Die Frauen von hier müssen ihre Kinder in Kinderhaus zur Schule bringen. Also dann morgens, wenn ich aufwache, müsste ich von hier [Coerde] bis Kinderhaus. Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin, passt das. Die anderen machen das auch so. Ich bräuchte dann ca. eine halbe Stunde, aber wenn ich mit dem Bus fahren müsste, wären es locker 1,5 Stunden und ich muss dann ja auch wieder hierhin zurück. Ich muss dann erst ins Zentrum fahren, um von dort nach Kinderhaus zu fahren, obwohl es von hier aus eigentlich nur 15 Minuten wären. Hallo?!“ (Fahrradtrainerin)

Auswirkung von Mobilitätsarmut auf die gesellschaftliche Teilhabe


Die vorangehende Analyse konnte zeigen, dass auch in Münster schlechte und ungleich verteilte Verkehrsinfrastruktur, ökonomische Einschränkungen sowie hinzukommende Diskriminierungserfahrungen (aufgrund von Geschlecht, sozialer Klasse oder Rassismus) die Mobilität von migrantisierten Frauen einschränken. Dies kann dazu führen, dass Menschen sozial ausgeschlossen werden. Auch eine mangelhafte Versorgungs- und Kulturinfrastruktur sind hier ausschlaggebend (vgl. MANDERSCHIED 2022, S. 81). So wirkt sich die Mobilitätssituation zum einen auf die Erfüllung grundlegender und formeller Bedürfnisse, wie Integration in den Arbeitsmarkt oder Bildung aus, zudem wird der Anschluss an **soziale Netzwerke** erschwert. Um an diesen teilhaben zu können, ist Mobilität oft eine grundlegende Voraussetzung (vgl. KUTTLER & MORAGLIO 2021, S. 25 f.). An Netzwerke angebunden zu sein und Kontakte zu knüpfen, die nicht in direkter Nähe sind, kann jedoch aufgrund der bereits erläuterten Zeitarmut, welche v. a. Frauen betrifft, die viel Care-Arbeit leisten, herausfordernd sein. Schlechte Mobilitätsanbindungen verschärfen diese Situation. In den Interviews wird darauf hingewiesen, dass einige Frauen gezwungen sind, in der Nähe ihres Wohnortes zu arbeiten oder gar nicht erst am Arbeitsmarkt teilzunehmen, was ihre finanzielle Situation zusätzlich belastet. Zudem wird in den Gesprächen mit den Interviewpartner*innen deutlich, dass besonders die **politische Repräsentation** und die Berücksichtigung der spezifischen Bedürfnisse von migrantisierten Frauen in der Verkehrsplanung Münsters wenig Raum haben. Dies sorgt auch dafür, dass Erfahrungen und Bedürfnisse nicht wahrgenommen werden, um strukturelle Verbesserungen vorzunehmen und dadurch Teilhabe zu ermöglichen.

„Und auch die Frauen bleiben hier, weil sie Angst haben vor weiten Wegen und nicht gerne weit weg von ihren Familien arbeiten möchten. Es lohnt sich nicht 1,5 Stunden zur Arbeit und zurückzufahren für nur 2 bis 3 Stunden auf der Arbeit vor Ort. Sie wären dann 5 Stunden weg von zuhause. Die Frauen sind ja auch nicht bescheuert. Das geht einfach nicht.“ (Fahrradtrainerin)



„Ich würde dazu sagen, dass die Regierung, die Stadt Münster und auch die Politiker und die Wirtschaft die Frauen richtig an der Gesellschaft teilhaben lassen sollten, um ihnen eine bessere Zukunft zu ermöglichen. Dazu gehört nicht nur Mobilität, sondern auch ein Arbeitsplatz.“
(Fahrradtrainerin)

„Frauen mit Migrationserfahrung, haben wir ehrlicherweise als Verkehrsausschuss gar nicht auf dem Schirm.“ (Verkehrsausschuss)



Bedeutung von Fahrradkurs-Angeboten für migrantisierte Frauen in Münster

Durch die Forschungsergebnisse wird auch in Münster sichtbar, dass soziale Benachteiligung und Mobilitätseinschränkungen in einem wechselseitigen Verhältnis stehen und Mobilitätsarmut sowie Exklusion verursachen können (vgl. LUCAS 2012, S. 106). Dies wird u. a. auch durch den großen Bedarf an Fahrradkursen für Frauen mit Migrationserfahrung deutlich. Das Erlernen des Fahrradfahrens führt insbesondere in Münster für viele migrantisierte Frauen zur Erweiterung ihres Umfeldes und ihrer Möglichkeiten. Dies kann zu einer Erleichterung der Alltagsorganisation führen und – vorausgesetzt, ein Fahrrad kann finanziert werden – gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen. Wichtig dabei anzumerken ist jedoch, dass Fahrradkurse nicht die alleinige Lösung von Mobilitätsungerechtigkeit darstellen, sondern nur einen Teil des Problems auffangen können.

Über die praktische Lernerfahrung hinaus erfüllen die Kurse auch die wichtige Funktion, **soziale Netzwerke** zu schaffen und mit Menschen zusammenzukommen (vgl. KUTTLER & MORAGLIO 2021, S. 25 f.). In den Interviews wurde deutlich, dass die Fahrradkurse für viele nicht nur praktische Unterstützung, sondern auch emotionalen Rückhalt und Gemeinschaft bieten. Es zeigt sich, dass viele Frauen dabei insb. nach Angeboten suchen, bei denen sie Personen mit ähnlichem Hintergrund treffen können. Somit werden die Kurse für viele zu einem sicheren sozialen Raum. Darüber hinaus wurde in den Interviews deutlich, dass das Fahrradfahren für viele Frauen eine neue Erfahrung sei, die sie mit Freiheit und Unabhängigkeit verbinden und dass kulturelle und soziale Faktoren einen großen Einfluss auf die Fahrradnutzung hätten. In manchen Herkunftsländern sei Fahrradfahren für Frauen unüblich oder verboten, was hier zu einem großen Lernbedürfnis führe. Die Angebote in Münster werden somit zu einer wichtigen sozialen Infrastruktur, allerdings sind sie ehrenamtlich organisiert und kommen aufgrund der hohen Nachfrage an ihre Kapazitätsgrenzen. Dafür wünschen sich die ehrenamtlichen Trainerinnen auch mehr Unterstützung von der Stadt.

„Meistens möchten sie unbedingt mit dem Fahrrad fahren, um nicht abhängig von ihren Männern oder den Bussen zu sein. [...] Wir hatten das schon mehrfach, dass die Frauen auch über 1,5 Stunden aus Stadtteilen wie Albachten oder so kommen. Und um das kurz zu fassen, bedeutet es, dass der Bedarf richtig groß ist. Das Bedürfnis nach Mobilität und sich hier sicher mit dem Fahrrad fortbewegen zu können, ist richtig groß.“

(Fahrradtrainerin)



„Also ich hätte den Wunsch, dass die Stadt auch diese ehrenamtlichen Vereine [...] unterstützt mit Räumlichkeiten oder so [...]. Und sehr entgegenkommend war die Stadt da in der Vergangenheit nicht, ne.“ (Fahrradtrainerin)

„Um es ehrlich zu sagen, nehmen die Frauen das Fahrrad als Alternative. Fahrradfahren macht Spaß. Fahrradfahren bringt Sicherheit. Fahrradfahren gibt ihnen das Gefühl, dass sie sich entwickeln, dass sie ein bisschen was machen können. Und das Fahrradfahren mit den Kindern gibt ihnen die Möglichkeit, an andere Netzwerke angeschlossen zu sein und zu variieren. Es bietet sich an als Verkehrsmittel. Sie nutzen das Fahrrad, weil es schneller ist als zu Fuß und sie sich gerade am späten Nachmittag zu Fuß unsicher fühlen. Mit dem Fahrrad bin ich schneller.“ (Fahrradtrainerin)

Handlungsbedarfe für die Mobilitätsplanung in Münster

Die Ergebnisse der Interviews heben hervor, dass besonders Care-Arbeit leistende Frauen sehr komplexe Mobilitätsbedürfnisse erfüllen müssen, denen die infrastrukturellen Angebote sowie persönliche finanzielle und zeitliche Ressourcen nicht im vollen Maße gerecht werden können. Zudem verschärft sich der eingeschränkte Zugang zu Mobilitätsoptionen durch Wohnorte in weiter außen liegenden Stadtteilen. Somit sind v. a. jene Frauen von Mobilitätsarmut gefährdet, die Care-Arbeit leisten, in äußeren Stadtteilen leben, (struktureller) rassistischer Diskriminierung ausgesetzt sind, über keinen Führerschein sowie über wenig finanzielle Ressourcen verfügen.

Weiterhin zeigen die Interviews, dass viele Frauen, die an Fahrradkursen teilnehmen und in Außenbezirken leben, seltener ein Auto besitzen und daher auf den ÖPNV angewiesen sind. Dieser ist in Münster jedoch oft unzureichend getaktet und bietet wenig für die alltäglichen Wege relevanten Direktverbindungen zwischen äußeren Stadtteilen an. Münster könnte durch eine sozial gerechte und ökologisch verantwortungsvolle Stadtentwicklung Frauen und benachteiligte Gruppen stärker einbeziehen und ihnen in der Mobilitätswende eine aktivere Rolle geben. Die gezielte Förderung von migrantisierten Frauen als Mitgestalterinnen könnte dazu beitragen, die Mobilitätspolitik Münsters entscheidend weiterzuentwickeln – mit dem Potenzial, sowohl die Mobilität als auch die Teilhabechancen und Lebensqualität für alle Bürger*innen der Stadt zu verbessern.

Aus den Ergebnissen unserer Projektarbeit lassen sich 6 konkrete Handlungsbedarfe in Münster ableiten:

01 Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur

- Bessere Taktung der Busse
- mehr Direktverbindungen zw. äußeren Stadtteilen (z.B. zwischen Coerde und Kinderhaus)

02

02 Intersektionale Mobilitätsplanung & Partizipation

- aktive Einbindung von migrantisierten Frauen in Entscheidungsprozesse
- stärkere Repräsentation in städtischen Gremien

06

06 Betrachtung von Mehrfachdiskriminierung in der Verkehrsplanung

- Förderung weiterer Forschung in Bezug auf mehrfach-diskriminierende Strukturen in Münster
- Sensibilisierungsmaßnahmen zur Bewusstseins-schaffung

03

03 Dauerhafte Verankerung zivilgesellschaftlicher Fahrradkurs-Angebote

- Betrachtung als integraler Bestandteil der städtischen Mobilitätsstrategie
- Bereitstellung finanzieller Mittel & Räumlichkeiten durch die Stadt



05

05 Ausweitung bezahlbarer und barrierefreier Mobilitätsangebote

- Orientierung am Konzept der „Stadt der kurzen Wege“
- Förderprojekte / Reallabore als Plattformen zur Erforschung und Entwicklung kreativer Lösungen

04

04 Reduzierung der Alltagsbarrieren

- zielgruppengerechtere Informationen zu Fahrplänen, Tarifen und Mobilitätsangeboten
- Erweiterung der Übersetzungen zu diesen Informationen

Literaturverzeichnis

- BAUHARDT, C. (2007): Städtische Lebensqualität im Spannungsfeld von sozialer Gerechtigkeit und Fürsorgeverantwortung – Szenarien für geschlechtergerechte Mobilitätschancen. In: MÜCKENBERGER, U. & S. TIMPF (eds) Zukünfte der europäischen Stadt. Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-90711-6_1 [zuletzt abgerufen am: 03.04.2025]
- BUNDESMINISTERIUM FÜR FAMILIE, SENIOREN, FRAUEN UND JUGEND (o.J.): Gelebte Vielfalt: Familien mit Migrationshintergrund in Deutschland. <https://www.bmfsfj.de/resource/blob/116880/83c02ec19d7868048f697f2/gelebte-vielfalt--familienmit-migrationshintergrund-in-deutschland-data.pdf> [zuletzt abgerufen am: 24.10.2024]
- BORGATO, S., MAFII, S., MALGIERI, P. & C. COSIMO (2021): Women and gender-related aspects. In: KUTTLER, T. & M. MORAGLIO (eds.) (2021): Re thinking Mobility Poverty. DOI:10.4324/9780367333317-11 [zuletzt abgerufen am: 24.10.2024]
- CRENSHAW, K. (1989): Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics. University of Chicago Legal Forum, 139–167
- DAUBITZ, S. (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik. In: SCHWEDES, O. (Hrsg.) (2021): Öffentliche Mobilität. Berlin. https://doi.org/10.1007/978-3-658-32106-2_4 [zuletzt abgerufen am: 24.10.2024]
- FISCHER, A., ROZYNEK, C., HENKEL, F. & C. SOMMER (2024): Forschungsstand und Konzepte zum Zusammenhang zwischen Mobilität und sozialer Exklusion. In: SOMMER, C., LANZENDORF, M., ENGBERS, M. & T. WERMUTH (eds): Soziale Teilhabe und Mobilität. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Springer VS, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-42536-4_3 [zuletzt abgerufen am: 18.09.2024]
- FODA, F. & M. KADUR (2005): Flüchtlingsfrauen - Verborgene Ressourcen. https://www.institutfuermenschenrechte.de/fileadmin/_migrated/tx_commerce/studie_fluechtlingsfrauen_verborgene_ressourcen.pdf [zuletzt abgerufen am: 21.10.2024]
- KLINGENBERG, D. (2019): „Einblicke in migrantische Wohnungen: Erkenntniskritik und Repräsentationspolitik“. In: HAHN, H. P. & N. FRIEDEMANN (Hrsg.), Das neue Zuhause. Haushalt und Alltag nach der Migration. Frankfurt – New York: Campus Verlag
- KOHLBRUNN, Y. & C. SCHEYTT (2023): Qualitative Inhaltsanalyse nach Kuckartz. Ruhr- Universität Bochum. Online verfügbar unter <https://methodenzentrum.ruhr-uni-bochum.de/elearning/qualitative-auswertungsmethoden/qualitative-inhaltsanalyse/qualitative-inhaltsanalyse-nach-kuckartz/> [zuletzt abgerufen am 18.10.2024]
- KUCKARTZ, U. & S. RÄDIKER (2022): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. 5. überarbeitete Aufl. Weinheim: Beltz Juventa, 2022. Print
- KUTTLER, T. & M. MORAGLIO (2021): Introduction. In: KUTTLER, T. & MORAGLIO, M.(eds.) (2021): Re-thinking Mobility Poverty. DOI: 10.4324/9780367333317-11 [zuletzt abgerufen am: 24.10.2024]
- LUCAS, K. (2012): Transport and social exclusion: Where are we now?. Transport policy, 20, S. 105-113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013> [zuletzt abgerufen am: 19.09.2024]
- LUCAS, K., MATTIOLI, G., VERLINGHIERI, E. & A. GUZMANN (2016): Transport poverty and its adverse social consequences. Proceedings of the institution of civil engineers-transport, 62 169, No. 6, S. 353-365. Thomas Telford Ltd. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073> [zuletzt abgerufen am: 19.09.2024]
- MANDERSCHIED, K. (2022): Soziologie der Mobilität. Bielefeld. DOI: 10.36198/9783838555812 [zuletzt abgerufen am: 24.10.2024]
- STADT MÜNSTER (2020): Bevölkerungsindikatoren - Migration in Münster und den Stadtteilen. https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/61_stadtentwicklung/pdf/sms/SMS_Bevoelkerungsindikatoren_Migration_2019_Stadtteile.pdf [zuletzt abgerufen am: 15.10.2024]
- STARK, K., KEHLBACHER, A. & G. MATTIOLI (2023): Mobilitätsarmut und soziale Teilhabe in Deutschland. Studie für Agora Verkehrswende. https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2023/Mobilitaetsarmut_Hintergrund/DLR-Agora_Studie_Mobilitaetsarmut.pdf [zuletzt abgerufen am: 24.10.2024]
- TELTEMANN, J., DABROWSKI, S. & M. WINDZIO (2015): Räumliche Segregation von Familien mit Migrationshintergrund in deutschen Großstädten: Wie stark wirkt der sozioökonomische Status? In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie. 67: 83-103. Wiesbaden. DOI 10.1007/s11577-014-0300-7 [zuletzt abgerufen am: 24.10.2024]
- WELSCH, J., CONRAD K., WITTOWSKY, D. & U. REUTTER (2014): Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. In: Raumforschung und Raumordnung (2014) 72: 503 – 516