

Mobility Justice – Klimagerechte Mobilität für alle!

Ein Denkanstoß zum Thema Mobilitätsgerechtigkeit (engl. ‚Mobility Justice‘)

Mobilität bedeutet gesellschaftliche Teilhabe. Doch nicht jeder Mensch hat die gleichen Möglichkeiten, sich durch die Welt zu bewegen. Mobilitätsgerechtigkeit (engl. Mobility Justice) fragt deshalb: Wer kann sich wie frei und selbstbestimmt bewegen und wieso? Und welche Veränderungen müssen eintreten, um gerechte Mobilität für alle zu schaffen?

Mobilität ist von zahlreichen **Ungerechtigkeiten** geprägt. Wir möchten anregen, hier mehrere Ebenen zu beachten:

Interpersonell: Ein und dasselbe Verkehrssystem wird von verschiedenen Menschen völlig unterschiedlich erlebt und genutzt (oder eben nicht): Arme Menschen leiden häufig an Mobilitätsarmut, können sich Mobilität nicht leisten und bleiben so gesellschaftlich ausgeschlossen. Menschen mit Behinderung, ältere Menschen und Kinder bewältigen täglich mehr oder minder barrierefreie Orte – oder bleiben außen vor. Queere Menschen und People of Color erleben häufiger Diskriminierung im öffentlichen Raum, im Verkehr sowie beim Zugang zu Einrichtungen. Je nach Hautfarbe oder Genderzugehörigkeit ist ein nächtlicher Fußweg oder die Fahrt im Bus mit dem Risiko von Belästigungen oder Angriffen verbunden.

Stadt & Land: Der öffentliche Raum in unseren Städten ist sehr ungleich verteilt. Im alten Ideal autogerechter Städte wurde sehr viel Platz für fahrende und parkende PKW blockiert. Dem Fuß- & Radverkehr fehlen oft sichere und angemessen breite Wege (mangelnde Flächengerechtigkeit). Ländliche Räume werden in Debatten um Mobilität oft ausgeblendet. Menschen im ländlichen Raum sind oft mangels ausgebauter Alternativen abgekoppelt oder auf Autos angewiesen.

National: Für Menschen mit deutschem oder europäischem Pass ist die Mobilität über Grenzen hinweg eine Selbstverständlichkeit. Geschäfts- und Tourismusflüge überqueren Nationalstaatsgrenzen, die für Menschen anderer Herkunft unüberwindbar

bleiben. Zehntausende schutzsuchende Kinder, Frauen und Männer sind in diesem Jahrtausend an den EU-Außengrenzen umgekommen. Mobilität über sichere Fluchtwege blieb ihnen verwehrt. Die Staatsbürgerschaft bildet so die Grundlage zur Ausgrenzung und bestimmt, wer sich frei bewegen darf und wer nicht.

Global: Unsere Mobilität und das bisherige Verkehrssystem sind global gesehen enorm ungerecht: Die CO₂-Emissionen und der Ressourcen hunger der Industrienationen zwingen Menschen andersorts, immer drastischere Klima-, Gesundheits- und Umweltfolgen zu ertragen. Die Klimakrise ist in vielfacher Weise auch eine Mobilitätskrise: CO₂-Emissionen des Verkehrssystems tragen maßgeblich zur beschleunigten Erderhitzung bei. Und diese wiederum erhöht mittel- und langfristig den Druck zu Migrations- und Fluchtbewegungen. Während die Mobilität der Profiteure des aktuellen Systems unbegrenzt scheint, wird die Mobilität jener, die besonders unter den Konsequenzen leiden müssen, durch brutale Grenzregime stark beschränkt. Die Gewinnung von Erdöl oder der Abbau von Automobil-Rohstoffen wie Bauxit in Guinea oder Eisenerz in Brasilien kosten wie jüngst in Brumadinho Menschenleben und führen zu Umweltzerstörung, Landraub und Vertreibung. Von Klima- und Ressourcengerechtigkeit keine Spur. Die betroffenen Menschen werden in den mobilitätspolitischen Entscheidungen des globalen Nordens nicht berücksichtigt – geschweige denn daran beteiligt.

So umfassend verstandene **Mobilitätsgerechtigkeit** blickt also nicht nur auf Fahrradwege, autofreie Räume oder bezahlbaren ÖPNV. Das Konzept fragt grundsätzlicher nach den Möglichkeiten, Grenzen und Machtverhältnissen im Zusammenhang mit dem Recht, sich zu bewegen – oder auch freiwillig zu bleiben. Häufig ist die Mobilität der einen (z.B. Autofahrer*innen; Flugreisende) die Immobilität oder eingeschränkte Mobilität der anderen. Die Soziologin Mimi Sheller (2018) spricht in diesem Zusammenhang auch von Mobilitätsregimen, in denen sich bestehende gesellschaftliche Ungerechtigkeiten und Diskriminierungen noch verstärken, z.B. wenn Menschen die sich kein Auto leisten können, gleichzeitig in den Stadtvierteln mit der höchsten Luftverschmutzung leben müssen (PowerShift et.al. 2021).

In ihrem umfassenden Verständnis von „*Mobility Justice*“ skizziert Sheller auch ihre Vision gerechter und zukunftsfähiger Mobilität. Für sie – und uns? – ist Mobilitätsgerechtigkeit eine **politische und ethische Frage, ein soziales, politisches, ökonomisches und kulturelles Problem**. Insofern kann es auch nicht rein technologisch z.B. durch Elektromobilität gelöst werden.

Wenn wir ‚**Klimagerechte Mobilität für alle**‘ wollen, müssen wir klären, wer mit alle gemeint ist und was gerecht wäre. Mobilitätsgerechtigkeit bedeutet eben nicht, einfach allen Menschen mehr Mobilität bzw. besseren Zugang zu herkömmlicher Mobilität zu ermöglichen (z.B. den vermehrten Zugang zu Automobilität). **Mobilitätsgerechtigkeit** könnte bedeuten, dass in offenen und partizipativen Entscheidungsprozessen (statt auf ‚*Autogipfeln*‘ der Industriekapitäne) eine gerechte Gestaltung von Mobilität auf den verschiedenen Ebenen angestrebt wird (interpersonell, urban/regional; grenzüberschreitend und im Hinblick auf globale Klima- u. Ressourcenverhältnisse).

Interpersonell hieße dies, bislang ausgeschlossene oder verdrängte Menschen in die Gestaltung des öffentlichen Raums einzubeziehen, ihre Bedürfnisse zu berücksichtigen – und Mobilität nicht aus der ‚*Windschutzscheibenperspektive berufstätiger (weißer) Männer*‘ zu organisieren. Care Aufgaben werden immer noch mehrheitlich von Frauen übernommen, aber in der Verkehrsplanung weitgehend ignoriert. Daher müssen der Arztbesuch mit pflegebedürftigen Familienmitgliedern barrierefreier und Schulwege sicherer werden, auch ohne eigenes Auto. Außerdem müssten soziale Dimensionen stärker als bisher berücksichtigt werden und gerade der Bereich Barrierefreiheit ausgebaut werden. Das bedeutet, dass ÖPNV Tickets auch für geringverdienende erschwinglich sein müssen und die Regelsätze in der Grundsicherung dementsprechend angepasst werden sollten. Außerdem sollten Verkehrsanbieter sowie öffentliche und privatwirtschaftliche Orte gesetzlich zur Barrierefreiheit verpflichtet sein. Ein gerechter **Umbau städtischer Mobilität** bedeutet auch, den öffentlichen Raum neu zu verteilen (Flächengerechtigkeit) und Platz zu machen für den ÖPNV sowie für inklusivere, aktivere und gerechtere Mobilitätsformen. Diese sind zudem viel effizienter, gesünder und ressourcensparender als das bisherige ‚*System Auto*‘. Im Hinblick auf **ländliche Räume** sind Entscheidungsprozesse, Ressourcen (ÖPV- u. Sharing-Angebote) sowie Infrastrukturen so zu gestalten bzw. einzusetzen, dass auch hier die gesellschaftliche Teilhabe per Mobilität auf ökologische und gerechte Art möglich wird.

Gerechte Mobilität muss aus unserer Sicht auch eine Abkehr von der bisherigen, menschenrechtswidrigen **Asyl-, Flucht- und Migrationspolitik** bedeuten. Schutzsuchende dürfen an Europas Grenzen nicht zurückgewiesen oder eingesperrt werden. Der Zugang zum Recht auf Asyl muss

gewährleistet sein (Pro Asyl 2021). Außerdem müssen langfristig asylrechtliche Lösungen für diejenigen gefunden werden, die durch den Klimawandel gezwungen sind ihre Heimat zu verlassen. Dafür müssen mehr legale Möglichkeiten zur Migration aus Krisenregionen geschaffen werden. In die andere Richtung sollte exzessiver Tourismus insbesondere aus dem globalen Norden nicht zu Lasten der Umwelt oder der lokalen Bevölkerung im Ziel-land gehen. Das bedeutet das Reise- und Tourismusformen nachhaltiger und umweltfreundlicher werden müssen, u.a. durch den Ausbau des Bahnnetzes inkl. Nachtzügen als Alternative zu Flugreisen.

Last but not least muss Mobilität im Sinne **globalen Klima- und Ressourcenschutzes** transformiert werden zu einem effizienten, rohstoffpolitisch ‚*leichten*‘ und kreislaufwirtschaftlichen System auf Basis erneuerbarer Energien, welches möglichst keine Treibhausgase mehr ausstößt und die Kosten für Umweltverschmutzung und Müllentsorgung nicht mehr in Länder des globalen Südens verlagert. Angefangen von der lokalen Verkehrswende bis hin zu international fairen Rohstoff- und Kreislaufsystemen (Rohstoffwende) gilt: *„Weniger Autos – mehr globale Gerechtigkeit“* (PowerShift et.al. 2021)

Quellen:

PowerShift, Brot für die Welt, Misereor 2021: Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit – Warum wir die Mobilitäts- und Rohstoffwende zusammendenken müssen, Autorin: Merle Groneweg, Aachen/Berlin. <https://power-shift.de/wp-content/uploads/2021/09/Weniger-Autos.pdf>

Pro Asyl 2021: Menschenrechte zählen. Flüchtlingspolitische Forderungen zur Bundestagswahl 2021. MEN https://www.proasyl.de/wp-content/uploads/210318_BHP_PA_Bundestagswahl_PSO.pdf

Sheller, Mimi 2018: *Mobility Justice : the Politics of Movement in an Age of Extremes*. London; Brooklyn, NY: Verso.

V.i.s.d.P.: PowerShift e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
Redaktion/Kontakt: Tine Laufer, Tine.Laufer@power-shift.de
Mitarbeit: Hendrik Schnittker, Peter Fuchs
Layout: Tilla Balzer | buk.design

Für die Inhalte der Publikation(en) ist allein die bezuschusste Institution verantwortlich. Die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe wieder.