

THESE 2: Nachhaltige urbane Mobilität ist nur unter der Berücksichtigung eines ganzheitlichen Verständnisses sozialer Gerechtigkeit zu realisieren.

Sind Durchfahrverbote für Innenstädte eine Einschränkung von Grundrechten? Treffen Fahrverbote besonders sozial schlechter Gestellte? Nutzt eine Kaufprämie für Lastenräder oder E-Autos nicht nur denen, die sowieso schon mehr Geld in ihre Mobilität investieren können? In vielen mobilitätspolitischen Debatten werden diese Fragen diskutiert, bei denen es im Kern darum geht, welche Art von Mobilität als gesellschaftlich und sozial gerecht definiert wird. Wie kann eine politische Aushandlung dieser Fragen gelingen, welche Herausforderungen stellen diese an kommunale Akteure und wie müssen andere politische Ebenen sie dabei unterstützen?

Andauernde Ungerechtigkeiten gegenüber sozialen Gruppen, etwa aufgrund des Geschlechts, des Alters oder einer bestimmten Ethnie zeigen, dass ungleiche Machtverhältnisse wirken. Wenn keine Stationen für Leihfahrräder etwa in Stadtteilen mit mehrheitlich nicht-weißer Bevölkerung gebaut werden (siehe New York City), oder Beteiligungsverfahren für Verkehrsplanung so gestaltet sind, dass Menschen mit Behinderung oder Care-Verpflichtungen nicht daran teilnehmen können, interagieren verschiedene Ungerechtigkeiten miteinander und stabilisieren sich gegenseitig. Vorwärtsgewandte Mobilitätspolitik sollte daher ein ganzheitliches Problembewusstsein für Gerechtigkeitsfragen in Mobilitätssystemen entwickeln und diese Fragen zum Katalog der Erfolgskriterien hinzufügen.

Bestehende Planungspraktiken innerhalb der öffentlichen Verwaltung (und darüber hinaus) sind hierfür zu überdenken. Kommunale Dezernate, etwa die Bereiche Soziales und Umwelt, müssen mehr und besser miteinander kommunizieren und kooperieren. In der Mobilitätswendepolitik müssen Gerechtigkeitsansprüche artikuliert, abgewogen und aufgenommen werden können. Dies kann beispielsweise gelingen indem Daten zu Ungleichheiten erhoben und öffentlich zur Verfügung gestellt werden. Die Frage, für wen und mit wem Mobilität geplant wird, kann so neu gestellt werden.

Daran anknüpfend stellt sich die Herausforderung, bestimmte (Un)Gerechtigkeiten für die Planungspraxis zu operationalisieren. Nur wenn starke Kriterien für gerechte Mobilität bestehen, können diese auch aktiv und zielgerichtet verfolgt werden. Althergebrachte Gerechtigkeitsansprüche – etwa mit Blick auf Automobilität – sowie Prozesse und Strukturen, die zur Reproduktion dieser beitragen (etwa Subventionen wie das »Dienstwagenprivileg«; kostenfreie / -günstige Parkplätze) werden mit einem solchen Blick auf Gerechtigkeit auf den Prüfstand gestellt.

In der (sozial)wissenschaftlichen Literatur wird seit Langem diskutiert, dass Mobilität und ihre Veränderung nicht außerhalb von Erwägungen über soziale Gerechtigkeit zu denken sind. Schließlich ist Mobilität aus einer Gerechtigkeitssicht auch relational als »Mittel zum Zweck« zu verstehen, dass Gerechtigkeit in anderen Kontexten erst ermöglicht (Zugang zu Bildung, Partizipationsprozesse, Sorge-Tätigkeiten). Ungerechtigkeiten mit Blick auf Mobilität bestehen insbesondere dann, wenn der Zugang zu Mobilität ungleich verteilt ist,



UMWELTGERECHTIGKEIT

Der Begriff der Umweltgerechtigkeit hat sich in nachhaltigkeitswissenschaftlichen Debatten seit den 1970er Jahren als feststehendes Konzept etabliert. Ausgehend von bürgerrechtsaktivistischen Bewegungen in den USA in Reaktion auf Umweltkatastrophen fand das Konzept Einzug in die politische Praxis, auch außerhalb der Vereinigten Staaten. In Deutschland ist etwa das so genannte »Vorsorgeprinzip« bei (umwelt-) politischen Entscheidungen zu nennen, wonach eine Prüfung der Auswirkungen von Maßnahmen ein fester Bestandteil politischer Entscheidungs- und Planungsprozesse sein soll. Nach dem Polluter Pay Prinzip sollen überdies diejenigen Akteure, die durch ihr Handeln Ungerechtigkeiten erzeugen, in die Verantwortung genommen werden.



INTERSEKTIONALITÄT

Mit dem Begriff wird der Versuch zum Ausdruck gebracht, die Verschränkungen und wechselseitigen Beziehungen von Diskriminierungen noch stärker zu berücksichtigen. Mitte der 2000er Jahre folgte dieses Konzept in der Geschlechterforschung auf die kritische Trias *race, class & gender*. Über diese Kategorien von Ungerechtigkeit hinaus können darunter auch Dynamiken mit Blick auf Behinderung oder demografische Faktoren betrachtet werden (Etablierung einer gemeinsamen Redepaxis).

Menschen von den Externalitäten der Planung ungleich betroffen sind oder als Anspruchsgruppe gar nicht erst in den Blick genommen werden.

In der Forschung werden drei miteinander verwobene Dimensionen von Gerechtigkeit unterschieden: *Verteilungsgerechtigkeit* problematisiert gleichzeitig die ungleiche Verteilung von ÖPNV-Angeboten oder die starke Betroffenheit von verkehrsbedingter Luftverschmutzung und betrifft sowohl Ungerechtigkeiten durch Externalitäten von als auch durch nicht realisierbare Mobilität.

Verfahrensgerechtigkeit problematisiert, dass Menschen nicht an bestimmten Prozessen beteiligt werden, oder die Prozesse selbst nicht den Ansprüchen an Bürger*innenbeteiligung entsprechen. Schließlich ist als dritte Dimension von Gerechtigkeit die *Anerkennung bestimmter gerechtigkeitsbezogener Forderungen* zu nennen:

POLITISCHE & SOZIALE NORMEN

Bestimmte Gerechtigkeitsverständnisse, die sich gesellschaftlich etablieren, finden Einzug in soziale Normen, beispielsweise Gesetze oder politische Programme. Diese manifestieren, was als gerecht oder auch »normal« angesehen wird. Die Übersetzung solcher Normen über politische Räume hinweg, also etwa von der internationalen auf die lokale Ebene, ist ein zentrales politikwissenschaftliches Forschungsfeld.

ANERKENNUNG VON WISSEN

Auseinandersetzungen über »gerechte« Mobilität erfordern die Anerkennung und das Zusammenführen verschiedener Wissensbestände. Dies ist interdisziplinär aufzufassen, insofern verschiedene Dimensionen von Gerechtigkeit von unterschiedlichen Akteuren bearbeitet und »gemanagt« werden. In transdisziplinärer Weise ist zudem eine Verbindung verschiedener Typen von Wissen gefragt. Hier gilt es, oftmals implizite Wissensbestände, etwa von Bürger*innen, aber z. B. auch aus der Wissenschaft, zu übersetzen. Das Ergebnis dieses Prozesses ist dann vor einem gesellschaftlich anerkannten Gerechtigkeitsverständnis zu bewerten.

Wird (Un-) Gerechtigkeit als solche überhaupt anerkannt? Welches gesellschaftliche Verständnis, was gerecht oder ungerecht ist, setzt sich durch?

In Zeiten knapper kommunaler Ressourcen und steigendem Handlungsdruck erscheint die Beschreibung einer Mobilität, die zugleich Ansprüchen ökologischer Nachhaltigkeit und Umweltgerechtigkeit genügt, besonders schwierig zu sein (vgl. auch THESE 4). Und doch gibt es positive Beispiele. Ihnen ist gemein, dass sie die sozial-ökologische Rolle von Mobilität in den Mittelpunkt rücken und den Selbstzweck verschiedener Verkehrsformen auf den Prüfstand stellen. Als Illustration können die Erfahrungen mit dem Konzept des *Sustainable Urban Mobility Planning* in den von der Staatsschuldenkrise besonders betroffenen Staaten (Griechenland, Italien, Spanien) gelten. Sie zeigen, dass Mobilitätsgerechtigkeit in ihren verschiedenen Dimensionen kein Irrweg ist, sondern positive Effekte für eine ganzheitliche Stadtentwicklung haben können.



EINE GERECHTE MOBILITÄTSPOLITIK MUSS »VERHANDLUNGSSACHE« SEIN

Unterschiedliche Erfahrungen und Wahrnehmungen von (Un-) Gerechtigkeit prallen in der öffentlichen Debatte aufeinander und stellen politische Entscheidungsträger*innen und Praktiker*innen gleichermaßen vor die Aufgabe, abzuwägen, was »gerecht« ist. Akteure der (urbanen) Mobilitätspolitik sind aufgefordert, Debatten über diese Fragen zuzulassen und für ein hohes Maß an Transparenz zu sorgen. Die Frage nach einer gerechten Mobilitätspolitik ist somit eng mit Fragen der Kommunikation und des (Voneinander-) Lernens verknüpft. Der Weg hin zu einer so verstandenen Gerechtigkeit beginnt im Kleinen, etwa in der Gestaltung von Beteiligungsformaten oder der Bereitstellung von Informationen, die zu einem besseren Verständnis beitragen und eine Bewertung von Mobilitätspolitik und der Performance des Mobilitätssystems erst ermöglichen.

GOOD PRACTICE & AKTUELLE DEBATTEN

- Kostenloser / kostengünstiger ÖPNV: u. a. Wien, Bonn (siehe auch Rammler / Schwedes 2020)
- Ganzheitliche stadträumliche Inklusionsstrategien; z. B. Madrid, Sydney (Eltis 2020)

WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- Eltis (Hg.) (2020): Topic Guide: Addressing Gender Equity and Vulnerable Groups in SUMP. Online verfügbar unter: [➤ www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides](http://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides)
- Rammler, S. / Schwedes, O. (2020): Mobilität für Alle! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik. Friedrich-Ebert-Stiftung. Berlin. Online verfügbar unter: [➤ library.fes.de/pdf-files/dialog/15925.pdf](http://library.fes.de/pdf-files/dialog/15925.pdf)
- Umweltbundesamt (Hg.) (2020): Verkehrswende für ALLE – So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Online verfügbar unter: [➤ www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle](http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/verkehrswende-fuer-alle)