

FRAUNHOFER-INSTITUT FÜR MATERIALFLUSS UND LOGISTIK, IML

ERGEBNISBERICHT NAHMOBILITÄT FÜR MIGRANTEN ALS BESTANDTEIL EINER ERFOLGREICHEN IN- TEGRATIONSSTRATEGIE

Eine Bedarfsanalyse für das Rhein-Main-Ge-
biet

Autor:
Isabella Geis

Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik, IML
Frankfurt, 06.11.2017.



HessenAgentur

HA Hessen Agentur GmbH



Innovative Projekte in Logistik und Mobilität



Dieses Projekt (HA-Projektnummer: 535/17-17) wird aus Mitteln des Landes Hessen und der HOLM-Förderung im Rahmen der Maßnahme „*Innovationen im Bereich Logistik und Mobilität*“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung gefördert.



HOUSE OF LOGISTICS AND MOBILITY



HessenAgentur

HA Hessen Agentur GmbH

Projektsteckbrief

Projekttitel	Nahmobilität für Migranten als Bestandteil einer erfolgreichen Integrationsstrategie
Untertitel	Eine Bedarfsanalyse für das Rhein-Main-Gebiet
Projekt-Nummer	2017-06-PS
Finanzierung	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Projektträger	House of Logistics & Mobility (HOLM) GmbH, Frankfurt am Main
Projektlaufzeit	01 – 09/2017
Projektleitung	Isabella Geis (Master of Arts) Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik IML Center für Logistik und Mobilität Bessie-Coleman-Straße 7 D-60549 Frankfurt am Main E-Mail: Isabella.Geis@iml.fraunhofer.de
Assoziierte Partner	<ul style="list-style-type: none"> • Fraunhofer IML (Projektleitung) • Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) • Stadtverwaltung Oberursel (Taunus) • Landeshauptstadt Wiesbaden <ul style="list-style-type: none"> ○ Amt für Soziale Arbeit ○ Amt für Grundsicherung und Flüchtlinge • Arbeitskreis Asyl Alsbach-Hähnlein e.V.
Kurzbeschreibung	Gemeinsam mit den assoziierten Partnern untersucht das HOLM Innovationsprojekt „Nahmobilität für Migranten als Bestandteil einer erfolgreichen Integrationsstrategie“, das vom Fraunhofer IML (Frankfurt) geleitet wird, Mobilitätsverhalten und Mobilitätsbedarfe von Migranten. Restriktionen sowie Probleme und Barrieren von möglichen Lösungsansätzen sollen aufgezeigt werden. Die Mobilität von Migranten, die erst seit kurzer Zeit in Deutschland leben, ist weitestgehend unerforscht, so dass durch dieses Projekt erste Lösungsansätze für eine selbstständige und flexible Mobilität als Grundlage der sozialen Teilhabe aufgezeigt werden.

Eindrücke aus der Projektarbeit



Inhalt

ABBILDUNGSVERZEICHNIS	6
TABELLENVERZEICHNIS	7
1 EINLEITUNG	8
1.1 Hintergrund	8
1.2 Projektziel	9
1.3 Projektstruktur	10
1.4 Menschen mit Migrationshintergrund	11
1.5 Flüchtlinge im Rhein-Main-Gebiet	11
1.6 Aktueller Wissensstand zur Alltagsmobilität von Migranten	12
2 METHODISCHES VORGEHEN	14
2.1 Qualitative Analyse durch Fokusgruppen	14
2.2 Quantitative Datenerhebung	17
3 ERGEBNISSE	21
3.1 Auswertung der Fokusgruppen	21
3.2 Mobilitätsangebote für Migranten im Rhein-Main-Gebiet	21
3.2.1 Umsetzung der Angebote	24
3.2.2 Verkehrsmittelnutzung und Wegeziele von Migranten	26
3.3 Auswertung der quantitativen Datenerhebung	27
3.3.1 Eckwerte der Erhebung:	27
3.3.2 Deskriptive Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Befragung	27
3.3.2.1 Nutzung des PKWs	27
3.3.2.2 Nutzung des öffentlichen Verkehrs	28
3.3.2.3 Nutzung des Fahrrads	30
3.3.2.4 Zufußgehen	32
3.3.2.5 Mobilitätsangebote für Migranten	32
4 HANDLUNGSSTRATEGIEN	33
4.1 Einführung	33
4.2 Handlungsstrategie 1: Synergien nutzen statt das Rad neu erfinden	34
4.3 Handlungsstrategie 2: Hürden von Mobilitätsangeboten reduzieren	36
4.4 Handlungsstrategie 3: Organisationsstrukturen aufbauen, um Städte, Gemeinden und Freiwillige zu unterstützen	37
4.5 Handlungsstrategie 4: Kooperation und Austausch stärken	38
4.6 Handlungsstrategie 5: Mobilitätsbedarfe und räumliche Gegebenheiten berücksichtigen	40
4.7 Handlungsstrategie 6: Wohnen und Mobilität als integrierte Planungskonzepte 41	
5 FAZIT	43
6 LITERATURVERZEICHNIS	45
ANHANG	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Herkunftsländer der Asylsuchenden 2016	12
Abbildung 2: Methodisches Vorgehen	14
Abbildung 3: Auszug aus den Hinweisen zum Befüllen eines Fragebogens.....	18
Abbildung 4: Handlungsstrategien.....	34

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Befragungsorte unterschieden nach städtisch (orange) und peripher (grün) liegenden Institutionen	19
Tabelle 2: Befragte zur Mobilitätsangeboten	22
Tabelle 3: Daten der Teilnehmer der Befragung.....	27
Tabelle 4: Nutzung des PKWs als Fahrer, Mitfahrer und Taxi.....	28
Tabelle 5: Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach Befragungsort	29
Tabelle 6: Ziele mit dem öffentlichen Verkehr und Ticketwahl.....	30
Tabelle 7: Unterschiede der Fahrradnutzung nach Lage der Unterkunft.....	31

1 Einleitung

1.1 Hintergrund

Die Integration von Migranten stellt Städte, Kommunen und Länder vor neue Herausforderungen. 2015 kamen rund 75.000 Flüchtlinge nach Hessen [1]. Nach dem Königssteiner Schlüssel werden in 2017 in Hessen 7,4 % der Flüchtlinge untergebracht werden. Damit ist Hessen das fünftstärkste Aufnahmeland in Deutschland. Neben dem Erlernen der Sprache, beeinflusst der Zugang zur Mobilität entscheidend die erfolgreiche Integration von Flüchtlingen hinsichtlich Weiterbildung, Arbeit sowie Wohnen und stellt somit eine wichtige Herausforderung für Städte und Kommunen dar. Eine erfolgreiche Integrationsstrategie fördert die Lebensqualität durch soziale Ruhe und Senkung gesamtwirtschaftlicher Kosten.

Um eine baldmögliche Integration der Neuangekommenen gewährleisten zu können, gibt es bereits eine Reihe kurzfristiger Maßnahmen von Verkehrsdienstleistern, Städten und Gemeinden oder karitativen Einrichtungen. Zu diesen Maßnahmen gehören beispielsweise Broschüren zur Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in verschiedenen Sprachen, Bereitstellung von Fahrrädern oder Fahrscheine für Migranten in Erstaufnahmeeinrichtungen. Ausbildungsmaßnahmen, wie Radfahrkurse oder Verkehrsschulungen ergänzen diese Maßnahmen sinnvoll. Insbesondere die Möglichkeit zur Nutzung von Fahrrädern erweitert den Mobilitätsradius von Flüchtlingen enorm. Solche Maßnahmen stellen erste und wichtige Ansätze dar, um Migranten in das soziale Leben zu integrieren, indem sie ihre Ziele eigenständig erreichen können.

Diese Ansätze lösen jedoch nicht die Probleme für diejenigen Migranten, die in Randlagen untergebracht sind, wo die Distanzen beispielsweise für das Fahrrad zu weit sind und der ÖPNV nur sporadisch fährt. Ebenso erschweren Sprachbarrieren und andere Mobilitätserfahrungen den Zugang zu Mobilität. Besonders im ländlichen Raum oder Stadtrandlagen sind Neuangekommene meist mit erheblichen Mobilitätseinschränkungen konfrontiert, weshalb die Wahl nach geeigneten Standorten der Kommune in Bezug auf ausreichende Mobilitätsangebote essentiell ist. Städte, Gemeinden, Kommunen, aber auch Verkehrsdienstleister und Einrichtungen für Migranten, benötigen dringend Lösungen, die nicht nur kurzfristig, sondern auch langfristig wirksam sind, d.h. den Migranten Eigenständigkeit und Flexibilität ermöglichen.

Trotz der bestehenden Problematik und der damit verbundenen hohen Relevanz der Thematik fehlen jedoch fast gänzlich differenzierte und forschungsrelevante Daten zur Mobilität von Migranten. Eine Untersuchung des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Offenbach am Main zeigt beispielsweise, dass Mobilitätsverhalten zwi-

schen Menschen mit und ohne Migrationshintergrund verschieden ist, z.B. aufgrund unterschiedlicher Mobilitätsvoraussetzungen. Beispiele hierfür liefern der Führerscheinbesitz oder die Fähigkeit Fahrradzufahren [2].

Im Mikrozensus oder dem Mobilitätspanel wird seit einigen Jahren auch die Staatsangehörigkeit in bivariater Form unterschieden. Dies lässt aber nur sehr begrenzt Rückschlüsse auf das alltägliche Verkehrsverhalten sowie die Mobilitätsmuster von Migranten zu. Vor allem das Mobilitätsverhalten von Migranten im frühen Stadium ihres Ankommens ist eine große Unbekannte. Es gibt bislang nur ein unklares Bild, wie sich das Mobilitätsverhalten unterscheidet und welche Akzeptanz und Probleme bei der Nutzung der Mobilitätsangebote auftreten, obwohl es für die Integration (in den Arbeitsmarkt und das soziale Leben) grundlegend ist. Denn oft haben Migranten einen theoretischen Zugang zur Mobilität, z.B. durch Tickets oder Fahrräder. Der Zugang muss auch praktisch möglich sein, d.h. die ÖPNV-Anbindung muss erreichbar und zu den notwendigen Uhrzeiten (z.B. Öffnungszeiten von Behörden) verfügbar beziehungsweise Ziele mit dem Rad bei üblicher Kondition erreichbar sein. Dies erfordert eine integrierte Betrachtung von Standort- und Mobilitätskonzepten. Flächen- und Verkehrsplanung müssen stärker aufeinander abgestimmt werden, d.h. es muss Platz für Unterkünfte für Migranten geschaffen werden, der diese nicht von urbanen Räumen abschneidet. Gleichzeitig müssen diese aber im Einklang mit den städtebaulichen Möglichkeiten stehen. Bislang hatten die Behörden nur wenig Zeit, in ihrer Planung auf die akute Migrantensituation zu reagieren. Das notwendige Wissen zum Mobilitätsverhalten ist noch kaum erforscht.

1.2 Projektziel

Im Fokus des Projekts „Nahmobilität für Migranten“ stehen Fragen in Bezug auf die Alltagsmobilität von Migranten, die sich erst kurze Zeit in Deutschland aufhalten. Zwei Perspektiven werden hierfür zusammengeführt: (1) Mobilitätsbedarf und -verhalten von Migranten im Rhein-Main-Gebiet; (2) Mobilitätsangebote für Migranten im Rhein-Main-Gebiet. Es geht darum, diese beiden Aspekte abzugleichen und so Schwierigkeiten und Herausforderungen zu identifizieren sowie Handlungsstrategien abzuleiten, die aufzeigen, wie Mobilitätsangebot und -nachfrage effektiver aufeinander abgestimmt werden können. Kernanforderung des Projekts ist es dabei, Synergien für alle Mobilitätsnutzer zu ermitteln, um tragfähige Konzepte abzuleiten.

Die relevanten Schritte der Projektbearbeitung sind:

1. Entwicklung eines Vorgehens zur Befragung von Migranten
2. Mobilitätsverhaltens- und Bedarfsanalyse
3. Identifizierung von Mobilitätsangeboten

4. Ermittlung von Hürden und Schwierigkeiten bei der Nutzung und Bereitstellung von Mobilitätsangeboten
5. Ableitung von Handlungsstrategien

Ziel des Projekts ist es also, eine Wissens- und Datenbasis über das Mobilitätsverhalten von Migranten zu schaffen, Barrieren bei der Nutzung und Umsetzung zu identifizieren und daraus Handlungsstrategien für das Rhein-Main-Gebiet abzuleiten, die es erlauben Mobilität für die Region zukunftsfähig zu machen, indem Migranten in ein Mobilitätsgesamtsystem integriert werden, statt Parallelsysteme aufzubauen.

1.3 Projektstruktur

Das Projekt ist in der Grundlagenforschung anzusiedeln. Die Basis für das Projekt bildete daher die Grundlagenrecherche zu existierender Forschung und bestehenden Lösungen. Um der Komplexität der Thematik gerecht zu werden und die Offenheit der Forschungsergebnisse zu stärken, wurde im weiteren Verlauf ein explorativer Ansatz auf Basis von qualitativen und quantitativen Erhebungen gewählt.

Die qualitative Datenerhebung umfasste die Durchführung von drei Expertenworkshops zu den Themenfeldern (1) Mobilitätsangebote im Rhein-Main-Gebiet – Potenziale und Barrieren (am 27.04.2017); (2) Alltagsmobilität von Migranten im Rhein-Main-Gebiet (am 09.05.2017); (3) Validierungsworkshop zu Handlungsstrategien (am 29.08.2017). Alle Workshops fanden in Räumlichkeiten des House of Logistics & Mobility (HOLM) in Frankfurt am Main statt.

Des Weiteren wurde eine quantitative Datenerhebung durchgeführt. Hierzu wurden Migranten im Rhein-Main-Gebiet auf Basis eines strukturierten Fragebogens befragt. Diese wurde deskriptiv ausgewertet.

Vor dem Hintergrund der hohen Anzahl an Migranten im Bundesland Hessen und der hieraus resultierenden Verkehrs- und Mobilitätsprobleme wurde der Fokus des Projekts auf das Rhein-Main-Gebiet gerichtet. Das Forschungsprojekt ist Teil der HOLM-Innovationsförderung. Das Projekt wurde zusammen mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund, Asyl Alsbach-Hähnlein e.V., der Stadtverwaltung Oberursel (Taunus) sowie der Landeshauptstadt Wiesbaden, vertreten durch das Amt für Soziale Arbeit im Verbund mit dem Amt für Grundsicherung und Flüchtlinge, als assoziierte Partner durchgeführt und durch das House of Logistics and Mobility (HOLM) unterstützt. Das Projekt startete im Januar 2017 und endete im September 2017.

1.4 Menschen mit Migrationshintergrund

Der Begriff „Menschen mit Migrationshintergrund“ wird in der forschungsrelevanten Literatur oftmals unterschiedlich operationalisiert und ist in Folge dessen nicht einheitlich definiert. Allgemein beschreibt der Begriff neben selbst Zugewanderten in die Bundesrepublik Deutschland auch Personen mit familiär vermittelter Migrationserfahrung. Der Begriff Migranten stellt eine heterogene und facettenreiche Gruppe mit unterschiedlichen Migrationserfahrungen dar. Neben in Deutschland geborenen Jugendlichen und jungen Erwachsenen der ersten und zweiten Generation werden auch Zugewanderte, die zum Zweck der Erwerbstätigkeit nach Deutschland gekommen sind, Spätaussiedler und Zuwanderer die aus völkerrechtlichen, humanitären oder politischen Gründen verfolgt werden als Migranten bezeichnet [3]. Im Rahmen des Projekts stehen diejenigen Migranten im Fokus, die sie sich erst seit kurzer Zeit in Deutschland aufhalten und sich in der ersten Phase ihrer Integration befinden. Aufgrund der seit 2015 stark angewachsenen Zahl an Geflüchteten sind ein großer Teil davon Zuwanderer aus völkerrechtlichen, humanitären oder politischen Gründen, die nach Artikel 1 der Genfer Flüchtlingskonvention aufgrund ihrer Verfolgung Schutz in Deutschland suchen. Für die Personen bestehen aufgrund ihrer Rasse, Religion, Nationalität oder Zugehörigkeit zu einer bestimmten sozialen Gruppe eine begründete Furcht vor Verfolgung in ihrem Herkunftsland. Neben vielen Asylberechtigten mit einer Aufenthaltserlaubnis von bis zu drei Jahren gibt es auch zahlreiche geduldete Flüchtlinge (de-facto-Flüchtlinge) mit einer deutlich kürzeren Aufenthaltsdauer [4]. 2016 wurden insgesamt 745.545 Asylerstanträge gestellt [5]. Die Herkunftsländer der Menschen, die einen Asylantrag gestellt haben, gestalten sich sehr vielseitig. Vor allem aus Syrien, aber auch aus Albanien, dem Kosovo und Afghanistan kamen eine Vielzahl von Geflüchteten nach Deutschland. Da die Mobilität ein zentraler Bestandteil einer gelungenen Integration darstellt, ist es wichtig, trotz der vorherrschenden Sprachbarrieren und unterschiedlichen Mobilitätserfahrungen im Herkunftsland, schon nach kurzer Zeit eine umfangreiche Mobilität zu ermöglichen [6].

1.5 Flüchtlinge im Rhein-Main-Gebiet

Die Metropolregion Rhein-Main im Süden Hessens gilt mit ihren 5,5 Millionen Einwohnern als polyzentrischer Verdichtungsraum. Das Gebiet zeichnet sich durch stark verdichtete Räume aus, jedoch sind viele peripher oder ländlich gelegene Städte und Kommunen zahlreich vorhanden. Die Region Rhein-Main grenzt an zwei weitere Bundesländer. Ein Großteil der Bewohner des Bundeslandes sind Menschen mit Migrationshintergrund (25,9 %). Über die Hälfte davon haben eine deutsche Staatsbürgerschaft, 45,1 % besitzen eine ausländische Staatsbürgerschaft. Von allen Bezirken in Hessen hat der Kreis Darmstadt mit 29,4 % den höchsten Anteil an Menschen mit Migrationshintergrund. Die

hohe Zahl an Menschen mit ausländischer Staatsbürgerschaft in Hessen ist unter anderem eine Folge des Flüchtlingsstroms im Jahr 2015. 2015 beantragten 75.000 Menschen aus verschiedenen Herkunftsländern Asyl in Hessen, 2016 waren es immerhin noch 20.500 Menschen mit Asylgesuch. Syrien stellt neben Afghanistan und dem Irak das häufigste Herkunftsland in Hessen dar. Eine ausführliche Auflistung der Herkunftsländer ist in Abbildung 1 dargestellt.

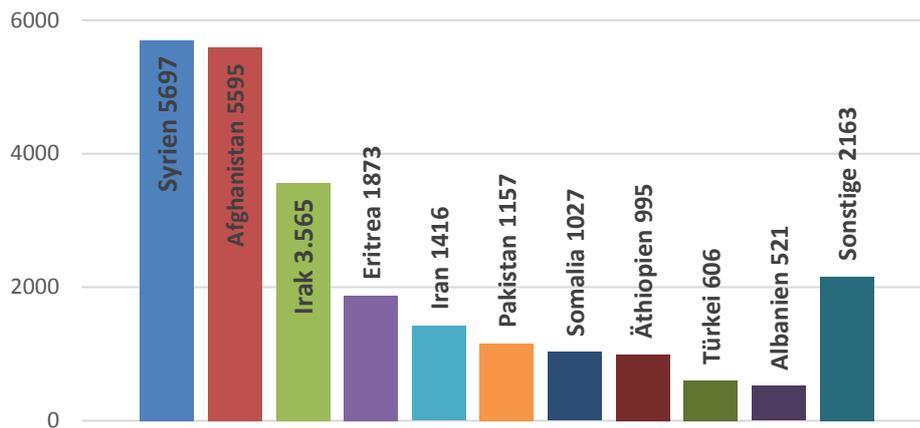


Abbildung 1: Herkunftsländer der Asylsuchenden 2016
Quelle: Eigene Darstellung nach [7].

1.6 Aktueller Wissensstand zur Alltagsmobilität von Migranten

Geflüchtete erreichen in der ersten Zeit ihres Aufenthalts in Deutschland ihre Ziele vor allem zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV. Nach der Antragsstellung eines Asylverfahrens erhält jeder Geflüchtete vergünstigte Nahverkehrstickets, um Behördengänge erledigen zu können. Geflüchtete, die sich noch nicht in einem Asylverfahren befinden, haben jedoch keinen Anspruch auf diese Leistung [8]. Vor allem das Fahrrad ermöglicht es somit den Geflüchteten in ihrer ersten Zeit preiswert mobil zu sein. Das Mobilitätsverhalten von Geflüchteten ist sehr stark durch die vorhandene Infrastruktur und durch die Mobilitätserfahrungen aus dem Herkunftsland geprägt, welche die Interaktionen im deutschen Verkehrssystem zum Teil fördern oder eher hindern können. Daneben sind viele Mobilitätsangebote und Regeln im deutschen Straßenverkehr ohne weitere Unterweisungen oft nicht selbstverständlich. Aus diesem Grund spielt für Migranten die Verkehrssicherheit eine sehr große Rolle. Sprachliche Barrieren und die damit verbundenen Wissens- und Erfahrungslücken stellen sich oft als gefährlich dar [9].

Es ist bereits bekannt, dass die Gesamtheit der mobilen Menschen mit Migrationshintergrund in Deutschland wesentlich mehr Wege zu Fuß oder mit dem ÖPNV zurücklegen

als Deutsche. Mobile Deutsche dagegen sind deutlich häufiger mit dem PKW unterwegs. Menschen mit Migrationshintergrund weisen mit 38,4 % (Deutsche 23,9 %) einen überproportionalen Anteil an regelmäßigen Fahrten mit dem ÖPNV, besonders am Anfang ihres Aufenthaltes in Deutschland, auf [10]. Obwohl ausländische Haushalte deutlich weniger PKWs als deutsche Haushalte besitzen, zeigt sich, dass ausländische PKW-Inhaber ihr Fahrzeug deutlich stärker nutzen. Von allen mobilen Menschen mit Migrationshintergrund mit eigenem PKW sind an einem durchschnittlichen Tag 88 % der Menschen mit dem PKW unterwegs. Ausländische Haushalte haben mit 70 % eine deutlich niedrigere Fahrradbesitzquote als deutsche Haushalte mit 77 %. Knapp die Hälfte der befragten Menschen mit Migrationshintergrund nutzen für ihre alltäglichen Wege nur sehr selten oder nie das Fahrrad [11].

Wie bereits angeführt, sind die Regeln und Angebote des deutschen Verkehrssystems oft für Neuangekommene nicht selbsterklärend. Es zeigt sich, dass überproportional viele Kinder mit ausländischer Herkunft als Fußgänger verunglücken. Daraus resultiert, dass auch ausländische Kinder deutlich weniger diese Maßnahmen in Anspruch nehmen. Es ist zu betonen, dass die bisherige Verkehrserziehung von Migrantenkindern und die Elterninformationen nicht ausreicht. In der Forschung wurde gezeigt, dass es wichtig ist, Migranten durch eine adäquate Ansprache einzubinden, welche die ethnischen und kulturellen Unterschiede der verschiedenen Migrantengruppen respektiert. Dies betrifft vor allem die unterschiedlich ausgeprägten Fahrradkulturen [12].

2 Methodisches Vorgehen

Die Grundlagenrecherche zu existierender Forschung und bestehenden Lösungen ist der erste methodische Schritt des Projekts. Um der Komplexität der Thematik gerecht zu werden und die Offenheit der Forschungsergebnisse zu stärken, wird im weiteren Verlauf ein explorativer Ansatz auf Basis von qualitativen und quantitativen Erhebungen gewählt. Die qualitative Datenerhebung zeichnet sich durch die Durchführung von Workshops zur Validierung der bestehenden Angebote sowie der Evaluation der im Rahmen des Projekts entwickelten Lösungsansätze aus. Im Fokus stehen dabei die Erfahrungen und Eindrücke der Projektbeteiligten. Durch die Anwendung dieser unterschiedlichen Forschungsmethoden werden Lösungsansätze in einem Validierungsprozess mit den Projektbeteiligten initiiert.

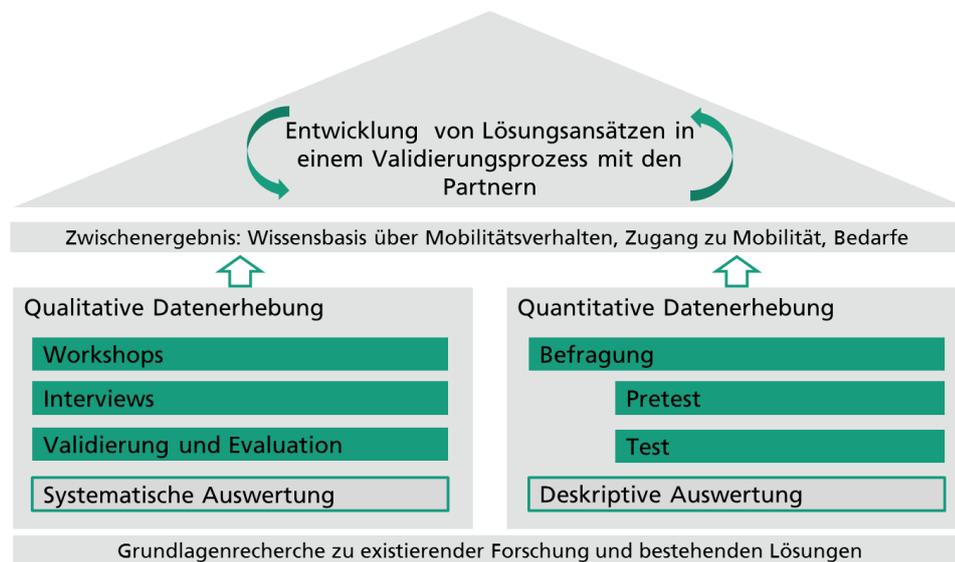


Abbildung 2: Methodisches Vorgehen
Quelle: Eigene Abbildung.

2.1 Qualitative Analyse durch Fokusgruppen

Im Zentrum des Projekts steht die Frage nach einer Verbesserung der Mobilitätsangebote für Flüchtlinge, die sich erst seit kurzer Zeit in Deutschland aufhalten und über geringe Deutschkenntnisse verfügen. Um ein umfassendes Bild des Gesamtsystems zu zeichnen, beinhalten die hierfür gesammelten Daten mehrere Perspektiven: Mithilfe einer systematischen Literaturrecherche wurde im ersten Schritt ein umfangreicher Überblick über das Mobilitätsverhalten und die bestehenden Mobilitätsangebote für Migranten geschaffen. Im nächsten Schritt wurden mehrere Fokusgruppen angeboten, um die Erfahrungen und Kenntnisse mit Experten zu diskutieren. Fokusgruppen gelten als Verfahren zur Erfassung von Meinungen, Einstellungen und kreativen Anregungen. Sie zeichnen sich durch hohe

Realitätsnähe aus, es können bedeutungsvolle Dialoge initiiert werden und neue Kooperationen zwischen Stakeholdern geschaffen werden. Die Gruppen setzen sich aus Mitgliedern zusammen, die durch einen gemeinsamen Handlungszusammenhang verbunden sind, sodass sie als Beteiligte vom Gegenstand der Diskussion gelten [13]. Diese empirische Forschungsmethode bietet sich im Zuge der Projektarbeit an, da neben Einzelaussagen auch die Erfahrungen und Probleme bei der Umsetzung von Angeboten diskutiert werden und infolgedessen Synergien geschaffen werden. Für eine gute Strukturierung der Diskussionen wurde ein offener Leitfaden entwickelt, um so einen flexiblen Verlauf der Diskussion gewährleisten zu können. Des Weiteren wird dadurch eine Vergleichbarkeit der Interviewtexte weitgehend gesichert [14]. Durch das offene Fragen können die Befragten ihre Ansichten und Erfahrungen frei artikulieren und werden aufgefordert, die im Leitfaden vorgegebenen Fragen nach eigenem Ermessen und nach Einschätzung des theoretischen Anliegens durch klärende Nachfragen zu ergänzen. Ziel der Erhebung ist, durch das Zusammenbringen unterschiedlicher Akteure der Flüchtlingsarbeit durch Fokusgruppen auch Erkenntnisse zu gewinnen, die nicht allein durch die Befragung von Migranten zu erheben sind.

Im Vordergrund der Fokusgruppen dieses Projekts standen die Mobilitätsangebote im Rhein-Main-Gebiet und das Mobilitätsverhalten der Angekommenen. Um diese Kenntnisse und Erfahrungen möglichst umfangreich diskutieren zu können, wurden aus unterschiedlichen Bereichen der Flüchtlingsarbeit Experten zu den Treffen eingeladen. Die offiziellen Positionierungen im Bereich der Flüchtlingsarbeit mit Bezug auf Mobilität sind neben Kommunen auch Verkehrsverbünde, Interessensgruppen sowie ehrenamtliche Organisationen aus dem Rhein-Main-Gebiet. Die Einladungen zu den Diskussionsterminen wurden per E-Mail mit einem festgelegten Termin an verschiedene Organisationen und Institutionen verschickt. Insgesamt wurden drei Gruppendiskussionen mit einer Länge von jeweils zwei Stunden durchgeführt.

Das erste Treffen fand am 27.04.2017 im House of Logistics & Mobility (HOLM) statt. Im Fokus der ersten Gruppendiskussion standen die Kenntnisse und Erfahrungen über bestehende Mobilitätsangebote, um einen differenzierten und umfangreichen Einblick in die gegenwärtige Situation erhalten zu können. Ebenfalls sollten mögliche Probleme und Barrieren bei der Umsetzung und Planung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote in der Gruppe diskutiert und im späteren Verlauf miteinander verglichen werden. Insgesamt nahmen 12 Personen an der Diskussion teil.

Die Diskussion mit dem Titel „Aktuelle Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität von Flüchtlingen – Was funktioniert und was nicht?“ gliederte sich in folgende Abschnitte:

1. Aktuelle Maßnahmen zum Thema Mobilität und Migranten
2. Akzeptanz der Mobilitätsangebote für Migranten
3. Planung und Umsetzung der Mobilitätsangebote für Migranten

Das zweite Treffen fand am 09.05.2017 statt. Im Vordergrund des Termins stand die Alltagsmobilität und die Mobilitätserfahrungen aus den Herkunftsländern der Angekommenen. Um ein integriertes Handlungskonzept im Rahmen dieser Forschungsarbeit aufstellen zu können, ist es essentiell, anhand dieser Informationen herauszustellen, wie deutsche Mobilitätsangebote möglicherweise an das Mobilitätsverhalten verschiedener Herkunftsländer angepasst werden sollten und wie sich Geflüchtete in Deutschland vorzugsweise fortbewegen möchten. An der Fokusgruppe nahmen sieben Akteure teil. Die zweite Gruppendiskussion mit dem Thema „Erfahrungen mit der Alltagsmobilität von Geflüchteten“ – Verhalten, Wegezwecke, Verkehrsmittel, Personengruppen, Herkunftsländer“ gliederte sich in die Kategorien:

1. Alltagsmobilität und Verkehrsverhalten von Migranten
2. Unterschiede im Mobilitätsverhalten von verschiedenen Personengruppen
3. Mobilitätsverhalten im Herkunftsland

Zur weiteren Akquirierung von Akteuren wurde zusätzlich zu den durchgeführten Diskussionen ein Fragebogen für weitere Experten im Rhein-Main-Gebiet entworfen. Dieser wurde auf Basis der Fragen und Antworten der Diskussionen erarbeitet, um weitere Angebote für Migranten, aber auch zusätzliche oder übereinstimmende Barrieren bei der Planung und Umsetzung der Angebote herauszustellen. Vorteil eines standardisierten Fragebogens ist, dass durch die Reduktion komplexer Zusammenhänge auf wenige Aussagen eine größere Anzahl an Akteuren integriert werden kann. Der Aufbau des Fragebogens orientiert sich an dem Leitfaden der ersten Diskussion. Im Fokus des Fragebogens stehen die Gründe für die Planung von innovativen Mobilitätsangeboten für Migranten sowie bereits geplante Maßnahmen und deren Umsetzungsstand. Abschließend werden die Schwierigkeiten bei der Etablierung von neuen Mobilitätsangeboten und weitere Ideen für ein transparentes sowie attraktives Angebot für Migranten aufgegriffen.

In Zusammenarbeit mit der Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain GmbH (IVM) wurde der Fragebogen als E-Mail an eine Vielzahl von Kommunen, Verkehrsverbänden und andere Träger öffentlicher Belange im Rhein-Main-Gebiet verschickt. Im Zeitraum vom 14.06.2017 bis zum 28.07.2017 hatten die Akteure die Möglichkeit, den ausgefüllten Fragebogen an das Fraunhofer IML zurückzuschicken. Insgesamt nahmen 41 Experten von unterschiedlichen Körperschaften an der Befragung teil.

Nach der Identifikation der Probleme durch die Auswertung der Fokusgruppen sowie den quantitativen Erhebungen wurden Lösungsvorschläge in Form von Strategiezielen entwickelt. Um diese Lösungsvorschläge mit den assoziierten Partnern zu validieren, wurde eine dritte Fokusgruppe initiiert. Der Termin fand am 25.08.2017 erneut im House of Logistics and Mobility (HOLM) in Frankfurt am Main statt.

Die Fokusgruppe unter der Überschrift „Validierung der entwickelten Strategieziele“ gliedert sich in folgende Abschnitte:

1. Synergien nutzen statt das Rad neu erfinden
2. Hürden von Mobilitätsangeboten reduzieren
3. Organisationsstrukturen aufbauen, um Städte/Gemeinden/Freiwillige zu unterstützen
4. Kooperationen und Austausch stärken
5. Anforderungen und Bedarfe berücksichtigen
6. Wohnen und Mobilität integrieren

2.2 Quantitative Datenerhebung

Auf Basis der Erkenntnisse in den vorangegangenen Fokusgruppen wurde im weiteren Verlauf ein Fragebogen zum Mobilitätsverhalten von Migranten erarbeitet. Neben der Gewinnung von neuen Erkenntnissen zum Mobilitätsverhalten sollte im Zuge dessen auch die Zufriedenheit und die Probleme mit Mobilitätsangeboten für Neuangekommene in Deutschland erhoben. Im Vordergrund der Befragung standen die zentralen Verkehrsmittel PKW, öffentlicher Verkehr, Fahrrad und Zufußgehen sowie die Zufriedenheit mit den Mobilitätsangeboten und dem deutschen Verkehrssystem. Da nur wenig Erkenntnisse über das Mobilitätsverhalten von Migranten die erst seit kurzer Zeit in Deutschland leben vorhanden sind, wurden vorerst grundsätzliche Fragen zu den alltäglichen Verkehrsmitteln entworfen. Diese betreffen neben dem Führerscheinbesitz auch die Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel und die Gründe für die Nutzung sowie die Wegeziele, die mit dem Verkehrsmittel erreicht werden. Die Fokusgruppen ergaben, dass der ÖPNV zwar häufig genutzt wird, aufgrund der schlechteren Infrastruktur im ländlichen Raum allerdings deutlich weniger als im städtischen Raum. Aus diesem Grund wurde ebenfalls die fußläufige Erreichbarkeit zur nächsten Haltestelle des ÖPNVs erhoben. In den Fokusgruppen wurde zusätzlich bemängelt, dass die Mobilitätsangebote häufig von den Migranten nicht ausreichend angenommen werden, da sie ihnen möglicherweise nicht ausreichend bekannt sind. Im Zuge dessen wurde dieses Themenfeld in die Befragung ebenfalls als Themenfeld integriert. Um die Ergebnisse der Befragung differenzierter auswerten zu können, wurden Merkmale wie das Geschlecht, das Alter sowie die Herkunftsregion und die bisherige Aufenthaltsdauer in die Erhebung aufgenommen.

Der Fragebogen gliedert sich wie folgt nach soziodemografischen Daten:

1. Nutzung des PKWs
2. Nutzung des öffentlichen Verkehrs
3. Nutzung des Fahrrads

4. Zufußgehen
5. Mobilitätsangebote

Die Struktur des Fragebogens wird dominiert von geschlossenen Fragen. Da vor allem Migranten befragt werden sollten, die erst seit kurzer Zeit in Deutschland leben und somit häufig nur wenig Deutschkenntnisse besitzen, wurde der Aufbau des Fragebogens so einfach wie möglich, insbesondere durch den Einsatz von Bildern und Piktogrammen, gestaltet. Aufgrund der möglichen Sprachbarrieren wurde auf eine Frageformulierung verzichtet und diese durch Aussagesätze ersetzt. Der Fragebogen wurde auf Deutsch und Englisch angeboten. Auf weitere Übersetzungen wurden im Rahmen des Projekts verzichtet.

Der Fragebogen wurde im Vorfeld der Hauptuntersuchung unter realistischen Hauptstudienbedingungen getestet. Die Testphase (Pretest) wurde mit Migranten durchgeführt, die nicht länger als zwei Jahre in Deutschland leben. Der Pretest gab Aufschluss über die Probleme des Befragten und des Interviewers sowie über die Verständlichkeit der Fragen. Das Testen des Fragebogens dauerte jeweils zwischen 20 und 30 Minuten.

Im Zuge der Pretests zeigte sich, dass der Aufbau des Fragebogens auf den ersten Blick nicht klar verständlich ist. Für viele Befragte war die Systematik zum Ausfüllen eines Fragebogens ohne ausdifferenzierte Anmerkungen nicht deutlich. Es wurde infolgedessen ein Ablaufschema erstellt, welches die Optionen „Mehrfachantworten“ und „Sonstiges“ mit einem Beispielsatz erläutern.

Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens

Möglichkeiten zu **Mehrfachantworten** sind durch eine Glühbirne gekennzeichnet.



© Pehkova

Dies bedeutet, dass mehrere Kreuzchen gemacht werden können.

Hier ein Beispiel:

MEHRFACHANTWORTEN

- jeden Tag
- viele Tage in der Woche
- mehrmals im Monat
- nie oder fast nie

Alle anderen Fragen können nur mit einem Kreuzchen beantwortet werden!

Abbildung 3: Auszug aus den Hinweisen zum Befüllen eines Fragebogens
Quelle: Eigene Darstellung.

Trotz der formulierten Aussagesätze waren viele Begriffe nicht eindeutig zu verstehen. Zweideutige Ausdrücke (z.B. „Angebot“) sowie komplexe Formulierungen wurden durch eindeutige, leichter zu verstehende Wörter ersetzt. Wortreiche Sätze wurden durch Antwortmöglichkeiten mit nur wenigen Wörtern ausgetauscht, um die Verständlichkeit weiter zu erhöhen. Zudem wurden Antworten rot oder grün eingefärbt, um die weitere Verfolgung der relevanten Fragen zu erleichtern. Anhand der Farben konnten die Befragten irrelevante Fragen leicht ersichtlich überspringen und schwer verständliche Hinweise zum Überspringen von Fragen vermieden werden.

Zudem war die Abkürzung ÖPNV für die Verkehrsmittel Bus, Straßenbahn und S-Bahn nicht bekannt, sodass die Fragen auf die Verkehrsmittel Bus und Straßenbahn spezifiziert wurden und nur vereinzelt ausdrücklich nach der Nutzung des Zuges oder der S-Bahn gefragt wurde.

Aufgrund der zeitlichen Dimension des Projekts wurde die Datenerhebung in Form eines Querschnittsdesigns im Zeitraum von Juni bis Juli 2017 durchgeführt. Im Hinblick auf forschungsökonomische Aspekte wurde von einer Vollerhebung abgesehen und das Stichprobenverfahren angewandt.

Um über die Befragung aufzuklären wurden vorab der Fragebogen und weitere schriftliche Informationen an die Verantwortlichen der verschiedenen Institutionen versendet. Die Befragungen fanden in unterschiedlich geprägten Räumen des Rhein-Main-Gebietes statt. Neben der Stadt Wiesbaden und Oberursel wurde die Befragung auch in Kelsterbach, Alsbach-Hähnlein sowie Mörfelden und Mainz-Kastel durchgeführt.

Tabelle 1: Befragungsorte unterschieden nach städtisch (orange) liegenden Institutionen und Einrichtungen in Randlagen (Vororte, Kleinstädte, ländlich) (grün)

Befragungsort	Datum	Anzahl der Befragten
Amt für Grundsicherung und Flüchtlinge Wiesbaden	21.06.2017	39
Integrationskurs Wiesbaden	26.06.2017	17
Liebfrauentreff Oberursel	27.06.2017	13
Gemeinschaftsunterkunft Alsbach-Hähnlein	27.06.2017	10
Amt für Grundsicherung und Flüchtlinge Mainz-Kastel	03.07.2017	8
Gemeinschaftsunterkunft Kelsterbach	01.07.2017	4
Gemeinschaftsunterkunft Mörfelden	11.07.2017	5
Gesamt:		96

Quelle: Eigene Erhebung.

Um das Verständnis des Fragebogens zu erleichtern und somit eine hohe Qualität der Antworten zu gewährleisten, wurden beim Ausfüllen des Fragebogens folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Interviewer sollen gezielt nachfragen, ob Fragen verstanden worden sind oder ob es sprachliche Probleme gibt.
- Um auch Menschen mit Lese- und Rechtschreibschwäche in die Erhebung integrieren zu können, hatten Interviewer die Möglichkeit, den Fragenkatalog vorzulesen und für den Befragten auszufüllen.

Durch diese Maßnahmen konnten sich Interviewer unrealistische Verkehrsmittelnutzungen wie eine Nicht-Nutzung des ÖPNVs trotz Zeitkartenbesitz oder eine Nutzungshäufigkeit des Fahrrads ohne den Besitz eines Fahrrads bestätigen lassen.

3 Ergebnisse

3.1 Auswertung der Fokusgruppen

Die Ergebnisse der Fokusgruppen wurden im Anschluss transkribiert und nach dem Vorgehen von Meuser und Nagel 2009 aufbereitet [15]. Diese konzeptionelle Grundlage und methodische Anlage wurde vorerst für Experteninterviews entworfen, kann aber auch für leitfadengestützten Diskussionen angewandt werden. Das Schema von Meuser und Nagel (2009) umfasst die Transkription, die Paraphrase, das Kodieren, den thematischen Vergleich, die soziologische Konzeptualisierung und die theoretische Generalisierung [15]. Durch die Paraphrasierung wurde der Inhalt der Textbausteine stärker herausgestellt. Infolgedessen wurde den Textbausteinen Kategorien zugeordnet, um die Gespräche zu anonymisieren und eine Vergleichbarkeit der Gespräche zu ermöglichen [15]. Die dabei entstehenden Kategorien stellen sich wie folgt dar:

1. Mobilitätsangebote für Migranten im Rhein-Main-Gebiet
 - a. Umsetzung der Mobilitätsangebote
 - b. Maßnahmen zur Problemlösung
2. Erfahrungen mit dem Mobilitätsverhalten von Migranten
 - a. Gründe und Hemmnisse bei der Nutzung von Verkehrsmitteln
 - b. Wegeziele von Migranten
 - c. Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Personengruppen
3. Mobilität in der Herkunftsregion

3.2 Mobilitätsangebote für Migranten im Rhein-Main-Gebiet

Im Rahmen des Forschungsprojekts werden Mobilitätsangebote im Rhein-Main-Gebiet analysiert, die Stärken und Schwächen untersucht und in Folge dessen angepasst. Mobilitätsangebote für Migranten, die erst seit kurzer Zeit in Deutschland leben, sind für Kommunen, Verkehrsgesellschaften und ehrenamtliche Organisationen ein wichtiges Thema. Vor allem die Anpassung und Weiterentwicklung von Angeboten steht stark im Vordergrund. Bei der Auswertung der Fokusgruppen und quantitativen Befragung zeigt sich, dass sich die Erfahrungen der Beteiligten stark voneinander unterscheiden. In den Fokusgruppen standen die subjektiven Einzelinformationen der Akteure im Vordergrund. Diese können durch die quantitative Erhebung weiterer Experten unterstützt oder widerlegt werden. Im Zuge der Auswertung zeigt sich, dass die Akteure oft sehr unterschiedliche Erfahrungen auf Basis ihrer eigenen durchgeführten Projekte gemacht haben.

Neben den Fokusgruppen haben insgesamt 41 Institutionen an einer Umfrage teilgenommen, davon 31 Kommunen, vier Verkehrsverbünde oder -gesellschaften, fünf ehrenamtliche Organisationen sowie ein Träger anderer öffentlicher Belange. Von den 41 teilgenommenen Körperschaften bieten 22 gegenwärtig Mobilitätsangebote für Migranten im Rhein-Main-Gebiet an. Über 77 % der Befragten nennt den starken Anstieg von Flüchtlingen in den letzten Jahren als Grund für angepasste Mobilitätsangebote. Gründe, weshalb die restlichen Kommunen und Verbünde keine eigenen Mobilitätsangebote entwickeln, sind unter anderem die häufige Sicherstellung der Mobilität der Migranten durch Ehrenamtliche, kein zuerkennender Bedarf oder keine finanziellen und personellen Ressourcen.

Tabelle 2: Befragte zur Mobilitätsangeboten

<u>Körperschaft</u>	<u>Anzahl Teilnehmer (absolut)</u>	<u>Davon Mobilitätsan- gebote (absolut)</u>
Kommunen	31	17
Verkehrsverbund und –gesell- schaft	5	3
Träger anderer öffentlicher Be- lange	1	0
Ehrenamtliche Organisation	4	3
Gesamt:	41	23

Quelle: Eigene Erhebung.

Im Rahmen der Diskussion und der Befragung zeigt sich, dass in vielen Kommunen im Rhein-Main-Gebiet ein breites Angebot an Mobilitätsangeboten existiert. Um als Neuangekommener den ÖPNV umfangreich nutzen zu können, werden laut der Fokusgruppe Informationsveranstaltungen in den Gemeinschaftsunterkünften zur Aufklärung über die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, des Liniennetzplans sowie den verschiedenen Fahr-scheinoptionen gehalten. Dies bestätigen auch die Ergebnisse der Umfrage. Dreiviertel der Umfrageteilnehmer klären über den Netzplan auf, über die Hälfte auch über die all-gemeine Nutzung des ÖPNVs. Neben einer individuellen Beratung bieten laut Umfrage und Fokusgruppe viele Kommunen Taschenfahrpläne und Sprachführer in Wort und Bild

zur Nutzung des ÖPNVs an. Initiiert wird dieses Angebot vor allem von Verkehrsverbänden und -gesellschaften. Daneben wurden im Zuge der Fokusgruppen Erfahrungen mit Fahrkartenspenden diskutiert. Spenden in Form von Sammelkarten sollen die erste Versorgung sowie die ersten Wege nach der Ankunft der Migranten sicherstellen. Dieses Spenden von Fahrkarten seitens der Kommune spiegelt sich jedoch nicht in den Ergebnissen der Umfrage wider. Nur 13 % der Befragten geben dort an, kostenlose oder vergünstigte speziell für Migranten anzubieten. In der Umfrage, aber auch in der Fokusgruppe zeigt sich, dass häufig keine Angebote speziell für Migranten gemacht werden. Dies liegt daran, dass nach Stattgabe des Asylantrages jeder Migrant die gleichen Rechte wie ein SGB II- oder SGB XII-Empfänger besitzt und somit eine vergünstigte Monatskarte erwerben kann.

Laut der Umfrage stellen 74 % der befragten Institutionen kostenlose Fahrräder zur Verfügung. Besonders Kommunen unterstützen dieses Angebot. Im Zuge der Befragung gaben über die Hälfte der befragten Kommunen an, dieses Angebot umgesetzt zu haben. Auch in den Fokusgruppen wurde die Spende oder die Leihgabe von Fahrrädern diskutiert, was die Ergebnisse der Umfrage stützt. Besonders Frauen und Kindern können nach Angaben der Fokusgruppe nur selten Fahrradfahren. Um das Fahrradfahren zu erlernen, werden durch die Verkehrspolizei, besonders jedoch von ehrenamtlichen Organisationen, Fahrradkurse für Kinder und Erwachsene angeboten. Im Rahmen dieser Kurse wird nicht nur das Radfahren erlernt, sondern auch die Verkehrsregeln im Radverkehr thematisiert. 55 % der Umfrageteilnehmer geben an, regelmäßig Veranstaltungen zum Thema Verkehrsregeln im Radverkehr anzubieten, 14 % der Akteure haben solch ein Angebot in Zukunft geplant. Um das Erlernte anzuwenden und sich besser im neuen Wohnumfeld orientieren zu können, werden laut der Fokusgruppe in einigen Kommunen Radgemeinschaften durch Ehrenamtliche mit Migranten angeboten. Kostenlose oder vergünstigte Reparaturen schaffen in vielen Kommunen gute Voraussetzungen, Fahrräder wieder instand zu setzen. Fast 70 % der Umfrageteilnehmer gaben an, regelmäßig kostenlose Reparaturen für Fahrräder von Migranten anzubieten. In fast allen Fällen besteht im Zuge dessen die Möglichkeit, sich auch als Migrant an den Reparaturen regelmäßig beteiligen zu können.

Laut den Diskussionsteilnehmern spielt das Auto für Neuangekommene nur eine untergeordnete Rolle, weshalb vorrangig kostengünstigere Verkehrsmittel im Fokus der Mobilitätsangebote stehen. Im Rahmen der Umfrage konnte ebenfalls gezeigt werden, dass nur wenige Mobilitätsangebote Bezug zum PKW besitzen. Zwei Kommunen bieten eine finanzielle Unterstützung für die Absolvierung eines Führerscheins an. Dazu ergänzend hat eine Kommune eine Beratung zum Thema Führerschein entwickelt, um Neuzugewanderte beim Führerscheinwerb zu unterstützen, die diesen für eine Arbeit benötigen. Voraussetzung dafür ist jedoch eine sozialversicherungspflichtige Beschäftigung

über zwölf Monate. Ebenfalls spielen alternative Möglichkeiten zum motorisierten Individualverkehr nur eine sehr untergeordnete Rolle. Nur eine der befragten Kommunen hat in diesem Bereich bereits ein Angebot umgesetzt, zwei weitere Kommunen haben diesbezüglich Angebote geplant. Alle anderen Körperschaften sowie die übrigen Kommunen setzen sich gegenwärtig nicht mit alternativen Angeboten auseinander. Regelmäßige Fahrgemeinschaften durch Ehrenamtliche bei weit entfernten Zielen haben sich laut der Umfrage in zwei Kommunen fest etabliert.

Bei vielen Neuangekommenen herrscht eine fehlende Vertrautheit mit dem deutschen Verkehrssystem, da oftmals ausdifferenzierte Regelkenntnisse fehlen. Somit sind Verkehrsschilder und Verkehrscodes regelmäßig nicht richtig zu interpretieren. Um dieser Unsicherheit zu entgegnen, werden häufig mehrsprachige Informationen in den Gemeinschaftsunterkünften und den Integrationskursen angesprochen und in Form von Flyern verteilt. Daneben werden häufig Verkehrssicherheitstrainings durch verschiedene Akteure angeboten. Die Hälfte der Umfrageteilnehmer geben an, regelmäßig Workshops zum Thema Verkehrssicherheit anzubieten, 14 % der Akteure haben das Angebot an Verkehrssicherheitsschulungen in Zukunft geplant. Die Teilnehmer der Fokusgruppen bestärken ebenfalls mit ihren Anmerkungen die Wichtigkeit solcher Verkehrssicherheitsangebote.

3.2.1 Umsetzung der Angebote

Im Rahmen der Fokusgruppen und der Umfrage stellten sich mehrere Schwierigkeiten bei der Etablierung von neuen Mobilitätsangeboten für Migranten heraus. Einige Teilnehmer der Diskussion merkten an, dass sie gute Erfahrungen mit der Umsetzung der Angebote gemacht haben und häufig eine positive Resonanz von den Beteiligten erhalten haben. Auch wenn das Thema der Flüchtlingspolitik seit einiger Zeit in der Politik wieder deutlich an Bedeutung verloren hat, zeigt sich dennoch, dass es einen hohen Bedarf an neuen Angeboten gibt, da das Thema weiterhin eine Relevanz bei den Beteiligten besitzt. Beobachtet wird, dass schon wenige Teilnehmer als Multiplikator für Veranstaltungen und Kurse gelten. Die Initiierung von Angeboten fördert laut der Teilnehmer die Zusammenarbeit von verschiedenen Institutionen aber auch die Integration durch Selbstaktivierung der Migranten. Synergien zwischen Neuangekommenen und Einheimischen können unter anderem im Rahmen der Fahrradwerkstätten genutzt werden. Der Großteil der Experten der Diskussion bemängelt jedoch, dass die Angebote häufig noch nicht ausreichend angenommen werden und sie noch stärker an die Bedürfnisse und Anforderungen der Migranten angepasst werden sollten. Oft besteht keine eigene Nachfrage seitens der Migranten ohne Initiierung der Kommunen oder Ehrenamtlichen. Die Ergebnisse der Umfrage unterstützen diese Erfahrungen hingegen nicht. 78 % der Befragten geben an, dass sie keine Probleme in der Akzeptanz der Angebote

sehen. Die Teilnehmer der Fokusgruppen, aber auch die Umfrageteilnehmer bemängeln infolgedessen beide, dass für die Bereitstellung weiterer Angebote es vielen angesprochenen Körperschaften an finanziellen Ressourcen oder an Mitarbeiterkapazitäten fehlt. Laut der Umfrage fehlt es bei knapp einem Drittel der Institutionen an finanziellen Mitteln, bei über der Hälfte der Teilnehmer gibt es personelle Engpässe, sodass keine weiteren Angebote entwickelt und umgesetzt werden können. Des Weiteren wurden die bestehenden Unterschiede zwischen der organisatorischen und administrativen Ebene der wichtigsten Akteure der Flüchtlings- und Migrantenarbeit kritisch diskutiert. Viele parallelaufende Arbeitskreise verursachen häufig einen schlechten Informationsaustausch, dem laut der Teilnehmer der Diskussionen durch eine bessere Zusammenarbeit entgegen gewirkt werden sollte. Besonders bei der Neueinführung von Angeboten sowie bei essentiellen Änderungen hindert diese nicht ausreichende Zusammenarbeit eine schnelle Umsetzung. Laut einem Diskutanten der Fokusgruppe wird bereits in einer Kommune ein regelmäßiges Treffen mit allen Prozessbeteiligten etabliert, um das zukünftige Vorgehen transparent diskutieren zu können.

In beiden Erhebungen wird das Problem des Verkaufs von kostenlos zur Verfügung gestellten Fahrrädern angesprochen. Mehrere Kommunen erheben im Zuge dessen eine Kautions auf die geschenkten Fahrräder, die bei Rückgabe des Rades erstattet wird. Zudem wird eine Fahrradnummerierung für jedes Fahrrad eingeführt, um es im Falle eines Verkaufs oder Diebstahls identifizieren zu können. Aufgrund der oft mangelhaften Regelkenntnisse werden zur Vorbeugung von Orientierungslosigkeit und schweren Radverkehrsunfällen in vielen Institutionen Fahrräder erst nach einer ausführlichen Regelunterweisung verliehen oder überlassen.

Ebenfalls in den Fokusgruppen diskutiert wurden mögliche Probleme der Migranten mit verschiedenen Verkehrsmitteln. Besonders bei der Nutzung des ÖPNVs wurden einige Barrieren herausgestellt. Aufgrund der bestehenden Sprachschwierigkeiten können Migranten häufig das Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht im vollen Umfang verstehen und somit nutzen. Laut der Diskussionen bestehen vor allem Verständnisprobleme bei der Bedienung des Fahrkartenautomaten, oftmals wird aber auch nicht der gesamte Umfang der Tarif- und Fahrkartenoptionen verstanden. Mehrere Teilnehmer merken an, dass unplanmäßige Umstiege sowie Änderungen im Taktfahrplan, unter anderem durch die Einrichtung von Schienenersatzverkehr, schwierig zu verstehen sind und zur Orientierungslosigkeit führen können. Die frühzeitige Aufklärung in den Gemeinschaftsunterkünften durch Informationstafeln ist laut der Experten in diesem Fall essentiell, um die Situation der Orientierungslosigkeit zu vermeiden. Daneben sollen mehrsprachige Apps auf internetfähigen Geräten deutlich stärker etabliert werden, um ebenfalls frühzeitig auf Änderungen bei der Verkehrsmittelnutzung aufmerksam zu machen.

Bei der Nutzung der geschenkten Sammeltickets zur ersten Orientierung, aber auch bei den Sozialtickets kommt es besonders bei bundeslandübergreifenden Fahrten zu Problemen. Die Fahrkarte ist häufig im Tarifsystem des anderen Bundeslandes nicht gültig, sodass es an der Ländergrenze zu Konflikten kommen kann. Dieses Problem tritt immer wieder im Rhein-Main-Gebiet auf, da die Grenzen der Bundesländer Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern sehr nah beieinanderliegen. Dies betont erneut die Wichtigkeit vielfältige Mobilitätsangebote nicht ausschließlich für Migranten zu entwickeln, sondern den Benutzerkreis möglichst stark zu maximieren. Dadurch können Synergien besser genutzt und eine größere Akzeptanz der Angebote erreicht werden.

3.2.2 Verkehrsmittelnutzung und Wegeziele von Migranten

Viele Migranten haben den Wunsch nach einer kleinteiligen, fußläufigen Erreichbarkeit, um Ziele einfach und kostengünstig erreichen zu können. In der Diskussion stellte sich heraus, dass Migranten, die erst seit kurzer Zeit in Deutschland leben, vor allem im ländlichen Raum zu ihren Zielen im direkten Wohnumfeld häufig mit dem Fahrrad oder zu Fuß gelangen. Weitläufige Ziele, wie Behördengänge oder Integrationskurse werden nach der Expertenmeinung in ländlich sowie städtisch geprägten Räumen fast ausnahmslos mit dem öffentlichen Verkehr erreicht. Der ÖPNV erleichtert vielen Migranten den Alltag, da durch die Nutzung von Bus und Bahn auch weit entfernte Ziele schnell erreicht werden können. Die ausgedehnte Nutzung des ÖPNVs hängt jedoch stark von der Lage der Gemeinschaftsunterkunft ab. Experten äußern die Erfahrung, dass Migranten häufig bemängeln, dass vor allem im ländlichen Raum ein schlechtes Angebot des öffentlichen Verkehrs herrscht, sodass der Zeit- und Kostenaufwand für die Zielerreichung sehr hoch ist.

Wie bereits erwähnt kann eine Vielzahl von Migranten nicht Fahrrad fahren. Trotzdem gilt das Fahrrad laut der Diskussionsteilnehmer besonders für Frauen und Kinder als ein zentrales Verkehrsmittel. Diese widersprüchlichen Erfahrungen müssen im Zuge der quantitativen Befragung der Migranten aufgeklärt werden. Im Rahmen der Nahmobilität spielt auch das Zufußgehen eine große Rolle, gilt allerdings nach Expertenmeinung bei vielen Migranten als eine zwangsläufige Fortbewegungsart, welches aufgrund mangelnder Alternativen genutzt werden muss. Wie bereits erwähnt gehen Experten davon aus, dass der PKW als Verkehrsmittel nur eine untergeordnete Rolle spielt. Grund dafür ist, dass viele Migranten entweder keinen oder einen in Deutschland nicht gültigen Führerschein besitzen. Die Nutzung des PKWs als Beifahrer durch ehrenamtliche Fahrgemeinschaften hat sich dagegen in vielen Fällen zu einem regelmäßigen Transportmittel etabliert. Trotz der seltenen Nutzung besitzt der PKW laut der Teilnehmer der Fokusgruppe eine hohe Beliebtheit bei Migranten.

3.3 Auswertung der quantitativen Datenerhebung

3.3.1 Eckwerte der Erhebung:

Insgesamt nahmen 96 Migranten an der Umfrage teil. Der Großteil der 62 befragten Männer und 33 befragten Frauen ist zwischen 18 und 30 Jahre alt. Daneben ist die Altersgruppe zwischen 31 und 45 Jahre die zweitstärkste Gruppierung. Fast 70 % der Umfrageteilnehmer gaben als Herkunftsregion Vorderasien an, weitere 21 % kommen ursprünglich aus Regionen Ostafrikas. Nur wenige der Befragten kommen aus Osteuropa oder Nordafrika. Im Durchschnitt sind die Menschen seit dreieinhalb Jahren in Deutschland. Im Rahmen der Erhebung bestätigt sich damit die Aussage aus der Sekundärliteratur, dass 2015 ein sehr zuwanderungsstarkes Jahr war.

Tabelle 3: Daten der Teilnehmer der Befragung

<u>Geschlecht</u>	<u>Alter</u>	<u>Herkunftsregion</u>	<u>Aufenthaltsdauer in Deutschland</u>
Männlich: 62 (65 %)	Unter 17 Jahre: 7 (7 %)	Vorderasien: 67 (70 %)	Vor 2015: 21 (22 %)
Weiblich: 33 (34 %)	18 bis 30 Jahre: 44 (46 %)	Ostafrika: 20 (21 %)	2015: 40 (42 %)
Fehlend: 1 (1 %)	31 bis 45 Jahre: 26 (27 %)	Osteuropa: 4 (4 %)	2016: 23 (24 %)
	46 bis 60 Jahre: 15 (16 %)	Nordafrika: 2 (2 %)	2017: 6 (6 %)
	Über 60 Jahre: 4 (4 %)	Fehlend: 3 (3 %)	Fehlend: 6 (6 %)

Quelle: Eigene Erhebung.

3.3.2 Deskriptive Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Befragung

3.3.2.1 Nutzung des PKWs

Rund ein Drittel der befragten Migranten besitzt einen Führerschein in ihrer Herkunftsregion. Es zeigt sich, dass Männer innerhalb der Umfrage signifikant häufiger einen Führerschein in ihrem Herkunftsland besitzen als Frauen. Nur sieben der Führerscheinbesitzer dürfen diesen Führerschein auch in Deutschland nutzen. Kein Umfrageteilnehmer besitzt in Deutschland ein eigenes Auto. Dennoch wünschen sich über dreiviertel der Befragten

in Zukunft einen eigenen PKW und die damit verbundene Fahrerlaubnis. Besonders die 18 bis 30-jährigen möchten sich den Wunsch nach einem eigenen Auto zukünftig erfüllen. Bei der Differenzierung nach dem Geschlecht und dem Wunsch nach einem eigenem PKW ist kein signifikanter Unterschied zu erkennen.

Der PKW wird von Migranten, die erst seit kurzer Zeit in Deutschland leben, zum größten Teil nie oder fast nie als alltägliches Verkehrsmittel genutzt. Diejenigen, die einen in Deutschland gültigen Führerschein besitzen, benutzen den PKW nur einige Tage im Monat zum Erreichen ihrer Wegeziele. Auch die Gelegenheit zur Nutzung des PKWs als Mitfahrer wird bei Migranten zu 73 % nie oder fast nie genutzt, nur 16 % nutzt den PKW mehrmals im Monat als Mitfahrer. Das Taxi wird ebenfalls von der Mehrheit der Befragten nie oder nur selten als Verkehrsmittel herangezogen. Betrachtet man die Gründe, weshalb das Auto vorwiegend selten oder nie genutzt wird, werden neben dem fehlenden Führerschein auch zu 73 % die fehlenden finanziellen Ressourcen genannt, um eine Fahrerlaubnis oder ein Fahrzeug zu erwerben.

Tabella 4: Nutzung des PKWs als Fahrer, Mitfahrer und Taxi

PKW als Fahrer	PKW als Mitfahrer	Nutzung durch Taxi
Nie oder fast nie: 94 (98 %)	Nie oder fast nie: 70 (73 %)	Nie oder fast nie: 94 (98 %)
Mehrmals im Monat: 2 (2 %)	Mehrmals im Monat: 15 (16 %)	Mehrmals im Monat: 2 (2 %)
	Jede Woche: 10 (10 %)	
	Jeden Tag: 1 (1 %)	

Quelle: Eigene Erhebung.

3.3.2.2 Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Der öffentliche Verkehr wird von allen befragten Migranten mindestens mehrere Tage im Monat genutzt. Über die Hälfte der Umfrageteilnehmer gibt an, den Bus und die Bahn jeden Tag zu nutzen, ein Fünftel wählt ihn jede Woche als Verkehrsmittel. Insbesondere Frauen fahren signifikant häufiger Bus und Bahn als Männer. Es zeigt sich, dass umso peripherer das Gebiet innerhalb des Rhein-Main-Gebietes liegt, desto weniger wird der öffentliche Verkehr regelmäßig genutzt. Unterstützt wird diese Beobachtung auch durch die fußläufige Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen. Im Durchschnitt liegen die Bus- und

Bahnhaltestellen in peripheren Gebieten 10 bis 20 Minuten fußläufig vom Wohnort entfernt, in städtisch-Gebieten ist die Haltestelle bei dreiviertel der Befragten innerhalb von fünf Minuten zu erreichen.

Tabelle 5: Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs nach Befragungsort

Zentrale Lage	Periphere Lage
Sozialamt / Integrationskurs Wiesbaden / Liebfrauentreff Oberursel	Gemeinschaftsunterkunft Alsbach-Hähnlein / Kelsterbach / Sozialamt Mainz-Kastel
Jeden Tag: 46 (67 %)	Jeden Tag: 9 (40 %)
Jede Woche: 8 (11 %)	Jede Woche: 11 (50 %)
Mehrere Tage im Monat: 8 (11 %)	Mehrere Tage im Monat: 1 (5 %)
Nie oder fast nie: 8 (11 %)	Nie oder fast nie: 1 (5 %)

Quelle: Eigene Erhebung.

Die Befragten wurden im Zuge dessen nach den Gründen für die jeweils häufige oder nur sporadische Nutzung gefragt. Der ÖPNV ist im Gegensatz zu den anderen zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel laut den Befragten schnell (48 %) sowie flexibel und günstig nutzbar (33 %). Die Hälfte der Migranten, die den öffentlichen Verkehr nie oder fast nie nutzen, geben an, dass der regelmäßige Fahrkartenkauf zu teuer ist, sodass die Benutzung nicht möglich ist. Viele Menschen in den Bussen und Bahnen sowie Probleme mit der Sprache sind ebenfalls Grund für die sporadische Nutzung des öffentlichen Verkehrs (jeweils 20 %). Daran anknüpfend wurde nach den Problemen, die bei der ÖPNV-Nutzung aufgetreten sind, gefragt. Häufigstes Problem ist das Verständnis des Fahrkartenautomaten, dem Fahrplan sowie Verständnisprobleme beim Fahrkartenkauf. Bei über der Hälfte bestehen keine Probleme bei der ÖPNV-Nutzung.

Table 6: Goals with public transport and ticket choice (multiple entries possible)

<u>Ziele</u>	<u>Ticket</u>
Integrationskurs: 54 (56 %)	Monatsticket: 45 (47 %)
Einkaufen: 54 (56 %)	Einzelticket: 54 (56 %)
Amt: 53 (55 %)	Tagesticket: 6 (6 %)
Arzt: 53 (55 %)	Gruppenticket: 3 (3 %)
Freizeit: 34 (35 %)	Schulticket: 3 (3 %)
Kirche: 30 (31 %)	Jahresticket: 2 (2 %)

Quelle: Eigene Erhebung.

Besonders entfernte Ziele wie Behörden, Arztbesuche sowie entfernt liegende Nahversorgung werden häufig mit dem öffentlichen Verkehr erreicht. Auch zu Integrationskursen sowie zu Freunden und Familienangehörigen gelangen die Migranten häufig mit dem öffentlichen Verkehr.

Fast die Hälfte der befragten Migranten nutzt für das Erreichen ihrer Ziele ein Monatsticket, knapp ein Drittel erwirbt vor jeder Fahrt ein Einzelticket. Dabei ist zu beachten, dass Monatstickets im RMV-Gebiet häufig übertragbar und somit von mehreren Menschen nutzbar sind. Tagestickets, Gruppenfahrtscheine sowie Schultickets stehen deutlich im Hintergrund.

3.3.2.3 Nutzung des Fahrrads

Über ein Drittel der Befragten können nach ihrer eigenen Einschätzung Fahrrad fahren. Allerdings können Frauen signifikant seltener Fahrrad fahren als Männer. Nur die Hälfte der befragten Frauen, jedoch 93 % der befragten Männer geben an, Fahrrad fahren zu können. Da häufig in der Sekundärliteratur vermutet wird, dass Frauen in den Regionen Vorderasiens nicht Fahrrad fahren können, wurde im Zuge der Erhebung diese These überprüft. Es stellt sich heraus, dass 81 % der aus Vorderasien befragten Migranten Fahrrad fahren können, jedoch nur die Hälfte der Frauen aus Vorderasien das Fahrrad

nutzen können. Insgesamt geben 40 % der Befragten an, ein Fahrrad zu besitzen. Fast 70 % derjenigen haben dieses Fahrrad als Geschenk erhalten. 88 % der Fahrradbesitzer benutzen das Fahrrad mindestens jede Woche, ein Großteil auch jeden Tag.

Tabelle 7: Unterschiede der Fahrradnutzung nach Lage der Unterkunft

Zentrale Lage	Periphere Lage
Sozialamt / Integrationskurs Wiesbaden / Liebfrauentreff Oberursel	Gemeinschaftsunterkunft Alsbach-Hähnlein / Kelsterbach / Sozialamt Mainz-Kastel
Jeden Tag: 6 (8,6 %)	Jeden Tag: 11 (50,0 %)
Jede Woche: 14 (20,0 %)	Jede Woche: 5 (22,7 %)
Mehrere Tage im Monat: 6 (8,6 %)	Mehrere Tage im Monat: -
Nie oder fast nie: 44 (62,9 %)	Nie oder fast nie: 6 (27,3 %)

Quelle: Eigene Erhebung.

Im weiteren Verlauf der Auswertung zeigt sich ein signifikanter Unterschied je nach Befragungsort. Je peripherer der Befragungsort im Rhein-Main-Gebiet liegt, desto höher ist die Zahl der Migranten, die Fahrradfahren können. Der höhere Radverkehrsanteil in peripheren Gebieten profitiert dort von dem niedrigen ÖPNV-Anteil.

Bei Migranten, die ihr Fahrrad mindestens mehrere Tage im Monat benutzen, wird besonders die Schnelligkeit des Fahrrads positiv hervorgehoben. Sporadische Nutzer des Fahrrads können in den meisten Fällen nicht Fahrradfahren oder haben kein Fahrrad zur Verfügung.

Von den 42 regelmäßigen Fahrradfahrern werden besonders Ziele wie die Nahversorgung und Freizeitaktivitäten mit dem Fahrrad erreicht. Auftretende Probleme bei der Nutzung des Fahrrads sind neben Diebstählen auch häufige Beschädigungen an den Rädern. Besonders deutlich tritt dieses Problem bei Migranten auf, die im Zuge von intermodalen Wegekettens ihr Fahrrad tagsüber an Bus- und Bahnstationen abstellen, um den weiteren Weg mit dem ÖPNV fortzusetzen. Über ein Fünftel gibt an, keine Probleme bei der Nutzung des Fahrrads zu haben.

3.3.2.4 Zufußgehen

Auch das Zufußgehen wurde im Rahmen der Erhebung als Verkehrsmittel berücksichtigt. Mehrmals die Woche erreichen Migranten ihre Ziele zu Fuß. Der gesundheitliche Aspekt steht als Grund der häufigen Nutzung stark im Vordergrund, aber auch die damit verbundene preiswerte Fortbewegung. Zu Fuß werden besonders Ziele erreicht, die im direkten Wohnumfeld liegen wie unter anderem die Nahversorgung, Freunde treffen und sonstige Freizeitaktivitäten.

3.3.2.5 Mobilitätsangebote für Migranten

Als letztes Themenfeld wurde die Bekanntheit sowie die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote im Rhein-Main-Gebiet abgefragt. Es zeigt sich, dass Migranten, die erst seit kurzer Zeit in Deutschland leben, kaum über die Mobilitätsangebote und deren Vorzüge aufgeklärt sind. Das vergünstigte ÖPNV-Ticket, welches jeder anerkannte Flüchtling im Zuge seiner Rechte als SGB XII beziehen darf, ist nur 23 % bewusst bekannt. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass viele Migranten das Ticket aufgrund ihrer finanziellen Möglichkeiten nicht als ein vergünstigtes Angebot wahrnehmen. Auch das Angebot von Radfahrkursen wird von nur wenigen Migranten wahrgenommen. Nur 17 % der befragten Migranten kennen das Angebot, 6 % haben in der Vergangenheit solch einen Kurs besucht. Hervorstellen ist, dass die Menschen die nicht Fahrradfahren können, zu drei viertel auch nicht Angebote zum Erlernen des Radfahrens kennen, obwohl sie als Grund der Nichtnutzung angaben, aufgrund fehlender Kenntnisse das Fahrrad nicht zu nutzen. Entsprechend dazu kennen ausschließlich Migranten Fahrradwerkstätten, die selbst regelmäßig Fahrradfahren. Rund ein Fünftel der befragten Fahrradfahrer nutzen diese Möglichkeit, kostenlos oder vergünstigt ihre Räder wieder instand zu setzen beziehungsweise dort selbst zu reparieren.

Das Angebot an Informationsbroschüren auf verschiedenen Sprachen zum Thema ÖPNV, Radverkehr und Verkehrssicherheit wird ebenfalls nur von sehr wenigen Migranten genutzt. Grund dafür ist, dass der Großteil die Broschüren nicht kennt oder diese nicht in der benötigten Sprache zur Verfügung stehen. Einige Migranten kennen das Angebot zwar, benötigen es aber nicht, um ihre Alltagsmobilität zu erleichtern.

4 Handlungsstrategien

4.1 Einführung

Die nachfolgenden Handlungsstrategien zeigen Aktionsrichtungen auf. Die Handlungsstrategien sind die Synthese der in den vorangegangenen Kapiteln herausgearbeiteten Problemstellungen und Determinanten sowie abgeleiteter Handlungsansätze. Die Handlungsstrategien wurden in einem Validierungsworkshop mit den assoziierten Partnern evaluiert, priorisiert und mit Umsetzungsmaßnahmen angereichert. Mit den Handlungsstrategien wird kein Anspruch auf Vollständigkeit geltend gemacht.

Jede Handlungsstrategie ist wie folgt strukturiert:

- (1) **Analyse:** Hier wird eine komprimierte Zusammenfassung der Problemstellung auf Grundlage der in den vorangegangenen Kapiteln erarbeiteten Themen gegeben. Empirische Grundlage sind die beschriebenen Workshops, die Befragung der Migranten sowie die Kurzumfrage in Zusammenarbeit mit der ivm GmbH. Des Weiteren fließt die Auswertung der externen Literatur ein.
- (2) **Handlungsstrategie:** Dieser Absatz beschreibt die Ausrichtung und strategische Perspektive der Handlungsstrategie. Es wird aufgezeigt, wie die jeweilige Strategie den zuvor identifizierten Problemstellungen entgegenwirken kann. Wichtig ist, dass Handlungsstrategien im Kontext zu betrachten sind, das heißt, sie sind oft miteinander verstränkt oder bauen aufeinander auf.
- (3) **Maßnahmen:** Hier werden konkrete Maßnahmen dargestellt, die zur Erreichung des Strategieziels beitragen können. Dabei ist zu beachten, dass Maßnahmen teilweise zu mehreren Strategiezielen zuordenbar sind. Die hier vorgelegte Zuordnung ist eine Möglichkeit
- (4) **Adressaten oder Akteure:** Diese werden zur Orientierung benannt, haben jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Die Nennung der Adressanten zeigt auf, wo Themen beziehungsweise Maßnahmen gut angesiedelt sein könnten. Zu beachten ist, dass die genannten Akteure beziehungsweise Adressaten nicht unbedingt die alleinigen Umsetzer sind, sondern vielmehr diejenigen, die den Einfluss besitzen, die Koordination beziehungsweise Schirmherrschaft für eine bestimmte Maßnahme oder Strategie zu übernehmen.

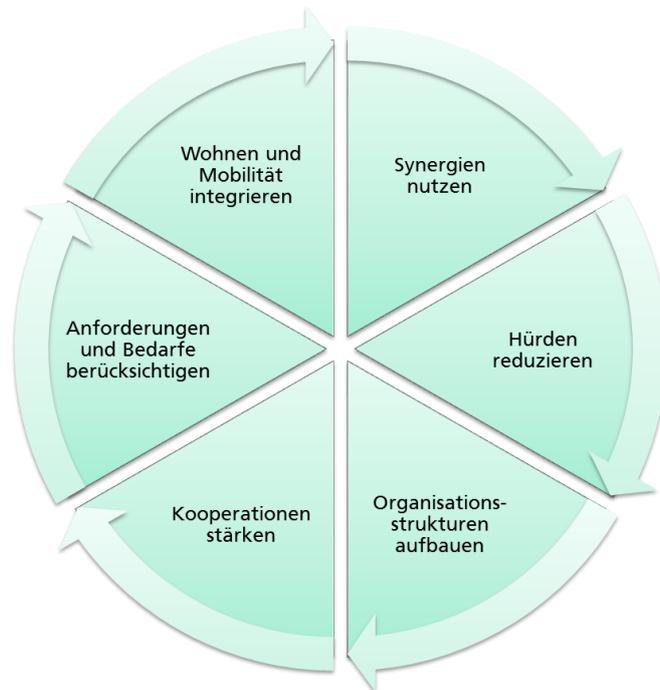


Abbildung 4: Handlungsstrategien
Quelle: Eigene Darstellung.

4.2 Handlungsstrategie 1: Synergien nutzen statt das Rad neu erfinden

Hintergrund: Die vorangegangene Analyse machte deutlich, dass es bereits heute eine Vielzahl an Maßnahmen gibt, um die Mobilität von Migranten zu fördern (z.B. Informationsmaterial in Landessprachen, Fahrradwerkstätten und Leihangebote für Migranten, siehe auch Übersicht Anhang). Jedoch machten die Workshops deutlich, dass es den Einrichtungen (z.B. Gemeinden, Vereine, etc.) häufig an einem Überblick über die Möglichkeiten mangelt. Jeder Akteur, der sich entschließt, das Thema Nahmobilität von Migranten anzugehen, startet neu und sucht sich entsprechende Ideen und Anregungen mühevoll aus Einzelbeispielen zusammen. Dies führt zu doppelter Arbeit. Insbesondere die Bereitstellung von Mobilitätsmaßnahmen für Migranten im ländlichen Räumen ist herausfordernd. Jedoch ist die Mobilität im ländlichen Raum kein neues Problemfeld. Im Zusammenhang mit Neueingewanderten wird dieses nur besonders stark sichtbar aufgrund anderer Mobilitätsvoraussetzungen (z.B. größtenteils kein Führerschein). Dennoch zeigt sich in der Praxis, dass eine Ungleichbehandlung beziehungsweise Sonderstellung für Migranten zu Spannungen und sozialen Konflikten führen kann. Nutzergruppen der Mobilität mit ähnlich gelagerten Problemstellungen (z.B. erschwerter Zugang zu Mobilität aufgrund peripherer Wohnlage) separat zu betrachten, ist nicht zielführend.

Handlungsstrategie:

Synergien zu nutzen, Doppelarbeit zu vermeiden und Synergien zwischen Nutzergruppen zu schaffen ist die grundlegende Strategie für die Entwicklungen von Angeboten. Statt getrennte Angebote für Migranten zu schaffen, gilt es vielmehr, zu prüfen, wie bestehende Angebote für diese Nutzergruppe zugänglich gemacht werden können. Es gilt, Synergien zu identifizieren und nutzbar zu machen (1) durch Unterstützung der umsetzenden Einrichtungen bei Mobilitätsangeboten (z.B. Städte und Gemeinden), (2) durch die Identifikation von Gemeinsamkeiten unterschiedlicher Mobilitätsnutzergruppen und (3) durch das Entwickeln und Schaffen von Potenzialen für neue Mobilitätsangebote.

Dringlich anzugehende Maßnahmen

- Migrantenunabhängige Mobilitätsangebote auf Potenziale prüfen: Wenn die Zahl der Bevölkerung in einzelnen Regionen, insbesondere im ländlichen Raum ansteigt, werden möglicherweise Mobilitätsangebote rentabel, die bis dahin nicht ausreichend Nutzer hatten und deshalb nicht angeboten werden.
- Bestehende Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität von Migranten in einem Maßnahmenkatalog sammeln und zugänglich machen.

Mittelfristig umzusetzende Maßnahmen

- Nutzerübergreifende, regionale Mobilitätsangebote durch flexiblere Angebote entwickeln.

Weitere Maßnahmen:

- Identifikation von Best Practices in Europa
- Schaffung von Online-Angeboten, die für alle Nutzergruppen (unabhängig von Sprachbarrieren oder sonstigen Einschränkungen) zugänglich sind.

Akteure oder Adressaten:

Enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrsbetrieben (zur Umsetzung und Entwicklung bedarfsgerechter, regionaler Angebote), Politik und Wissenschaft (zur Identifikation neuer Angebote und Erarbeitung neuer Potenziale).

4.3 Handlungsstrategie 2: Hürden von Mobilitätsangeboten reduzieren

Hintergrund: Nahmobilität von Migranten unterliegt häufig speziellen Hürden. Diese resultieren aus Sprachbarrieren, unterschiedlichen Mobilitätsvoraussetzungen, fehlende Erfahrung oder Routine bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, des Autos oder des Fahrrads. Hinzu kommt oft Unwissen über die Möglichkeiten von Mobilitätsangeboten (z.B. Monats-/Gruppenticket statt Einzelfahrschein), obwohl Behörden und Einrichtungen entsprechende Informationen bereitstellen. Auch Unsicherheit während der Nutzung von Mobilitätsangeboten schafft für Migranten, insbesondere Neueingewanderte Hürden. Ursache ist hierfür beispielsweise die Angst, die Haltestelle zu verpassen oder sich beim Umstieg nicht zurechtzufinden. Die Hürden von Mobilitätsangeboten aus der Perspektive von Neueingewanderten sind folglich vielfältig: Überforderung durch viele Informationen, grundsätzliche Angst oder Skepsis gegenüber der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, Unwissen über die Regeln von Verkehr und Mobilität in Deutschland.

Handlungsstrategie:

Ziel dieser Strategie ist es, die verschiedenen Hürden anzugehen. Nicht immer ist es möglich, diese vollständig auszuräumen. Vielmehr steht im Fokus jedoch, Möglichkeiten zu schaffen, Mobilität schnell und einfach wahrnehmen zu können. Informationsüberfluss und Unübersichtlichkeit gilt es zu vermeiden, indem gezielte Informationen bereitgestellt werden, das Erlernen von Mobilität vereinfacht wird und Anreize geschaffen werden, an entsprechenden Schulungen teilzunehmen.

Dringlich anzugehende Maßnahmen:

- Anreizsetzung zur Steigerung der Teilnahme an Verkehrssicherheitsschulungen oder Fahrradkursen (Teilnahme einer Fahrradführerscheinprüfung), z.B. durch ein Bonuspunktesystem
- Informationspunkte an zentralen Stellen einrichten (z.B. Bahnhofsplatz)
- Aufklärung über regelkonformes Mobilitätsverhalten verstärken
- Mobilität integriert lernen, z.B. in Deutsch- oder Integrationskursen

Mittelfristige Maßnahmen:

- Überforderung durch Informationsüberfluss mindern:
 - Übersichtliche Informationsaufbereitung (optisch und sprachlich), um Informationspriorisierung zu vereinfachen

- Bereitstellung von Vorlagen/Templates, die eine grafische Darstellung inhaltliche Gliederung von Informationen rund um die regionale/lokale Mobilität ermöglichen
- Ad-Hoc-Informationsbereitstellung durch Smartphone-Einbindung
- Angst vor ÖPNV-Nutzung reduzieren:
 - Optimierung von Beschilderung
 - Einbindung von Smartphones und spezifischen Apps, um die Orientierung und Navigation für Migranten zu erleichtern (sprachneutral durch Piktogramme bzw. unter Berücksichtigung verschiedener Sprachen)
 - Mobilität über Lehrfilm lernen

Weitere Maßnahmen:

- Einbindung freiwilliger Mobilitätslotsen und Stadtführer
- Multiplikatoren identifizieren und einbinden, die Erfahrungen und Wissen weitergeben
- Mitfahrgelegenheiten/Sammeltaxi-Angebote schaffen

Akteure oder Adressaten:

Für das Erlernen von Mobilität: Träger von Integrationskursen, Ehrenamtliche und ADFC.
 Für die Verbesserung der Informationsbereitstellung: Verkehrsbetriebe/-verbände, Städte und Kommunen sowie Sozialdienst.

4.4 Handlungsstrategie 3: Organisationsstrukturen aufbauen, um Städte, Gemeinden und Freiwillige zu unterstützen

Hintergrund: Maßnahmen rund um die Planung und Organisation der Mobilität von Migranten stellten sich als dezentral und ad hoc heraus. Akteure setzen Maßnahmen häufig in Eigenverantwortung um. Diese sind dabei aber auch oft auf sich allein gestellt. Es besteht keine einheitliche Struktur, die als Anhaltspunkt für Akteure bei der Einführung und Umsetzung neuer Angebote übernommen werden kann. Da sich die Umsetzung von Maßnahmen durch das Land oder der Kommunen als langwierig aufgrund vieler Entscheidungs- und Verwaltungsprozesse darstellt, wurden besonders durch das Ehrenamt kurzfristige Mobilitätsangebote für Migranten angeboten. Aufgabenbereiche und Ansprechpartner sind jedoch oft nicht klar definiert. Dies macht es für Ehrenamtliche oft schwierig, ihre Arbeit effizient durchzuführen und Migranten effektiv zu unterstützen. Die Folge sind zahlreiche parallellaufende Einzelmaßnahmen sowie eine Überlastung der Ehrenamtlichen oder Kommunen.

Handlungsstrategie:

Ziel ist, Organisationsstrukturen anzulegen, die es allen beteiligten Akteuren einfacher macht, Nahmobilität für Migranten zu verbessern, den Informationsaustausch anzuregen und klare Strukturen (nicht unbedingt hierarchische) zu schaffen. Es gilt, Wissenstransfer zu gewährleisten, Verantwortlichkeiten zu definieren und insbesondere auch zu kommunizieren. Dadurch können Personalressourcen bei den beteiligten effizienter eingesetzt und Ehrenamtliche besser unterstützt werden.

Dringlich anzugehende Maßnahmen:

- Entwicklung von Vorlagen und Templates, die eine schnelle und bedarfsgerechte Informationsaufbereitung ermöglichen
- Landes- und Kommunalpolitik als „treibende Kraft“ für verbesserte Mobilitätsangebote gewinnen

Mittelfristige Maßnahmen:

- Verantwortlichkeiten klären und Ansprechpartner in den Kommunen ernennen, die bei Rückfragen zu Mobilitätsmaßnahmen oder -angeboten Auskunft geben können, so dass Ehrenamtliche direkte Rücksprache halten können

Weitere Maßnahmen:

- Ehrenamt als wichtige Säule bei der Integration von Migranten in den Alltag anerkennen und Ehrenamt attraktiv gestalten, z.B. durch Fahrkartenbezuschussung.

Akteure oder Adressaten:

Landes- und Kommunalpolitik als Treiber für den Aufbau der Strukturen.

4.5 Handlungsstrategie 4: Kooperation und Austausch stärken

Hintergrund: Die Planung und Umsetzung bedarf einer Vielzahl an Akteuren. Für das Thema Nahmobilität für Migranten kommen weitere Akteure hinzu. Neben Stadt- und Verkehrsplanern, der Nutzergruppe selbst, Verkehrsbetrieben und Städten/Gemeinden, kommen insbesondere auch Akteure innerhalb der Städte dazu, für die Mobilität bislang kein zentrales Thema war, z.B. Sozialdienste, aber eben auch Ehrenamtliche. Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch über Personengruppen hinweg findet nur in begrenztem Ausmaß statt. Teilweise gibt es bereits *Runde Tische* oder regelmäßige Treffen, z.B.

für Sozialdienstmitarbeiter. Jedoch gibt es kaum Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer über Stadt- oder Gruppengrenzen hinweg. Dies führt dazu, dass in angrenzenden Gebieten ähnliche Arbeitskreise stattfinden, die parallel arbeiten.

Handlungsstrategie:

Ziel muss es sein, Institutionen, Plattformen und Anlaufstellen für einen strukturierten Wissenstransfer und Erfahrungsaustausch zu schaffen, der über Stadtgrenzen hinweg funktioniert. Im Fokus jeden Austauschs steht jedoch die Bereitstellung bedarfsgerechter und regional angepasster Mobilität. Folglich sind die Nutzer selbst, in diesem Fall Migranten, einzubeziehen. Nur so können konkrete Probleme und Angebote erarbeitet werden. Gleichzeitig stellt diese Gruppe einen Stakeholder mit großem Erfahrungsschatz und praktischem Wissen aus der täglichen Mobilität dar, welches sich beispielsweise auch in diesem Projekt bereits als wichtig und nützlich erwiesen hat.

Dringlich anzugehende Maßnahmen:

- Migranten in den Austausch aufnehmen
- Netzwerke für Akteursgruppen stärken

Mittelfristige Maßnahmen:

- Synchronisation von Arbeitskreisen
- Runde Tische einrichten:
 - Politik, Gemeinden, Ehrenamtliche: Was funktioniert gut? Wo ist noch Handlungs- bzw. Unterstützungsbedarf?
 - Initiativen rund um die Integration von Migranten: Welche Erfahrungen werden gemacht? Wie können die Initiativen zusammenarbeiten? Welche Angebote können gemeinsam für die Nahmobilität von Migranten geschaffen werden?
 - Involvierte der Integrationsarbeit und Migranten: Was sind die tatsächlichen Bedarfe? Welche Barrieren kommen in Regionen auf?

Akteure oder Adressaten:

Ernennung von Netzwerkleitern („Schirmherren“), z.B. auf städtischer oder Gemeindeebene: Bürgermeister mit zuständiger Abteilung.

4.6 Handlungsstrategie 5: Mobilitätsbedarfe und räumliche Gegebenheiten berücksichtigen

Hintergrund: Das Rhein-Main-Gebiet zeichnet sich durch divergierende räumliche Strukturen aus. Neben den hochverdichteten Räumen wie Frankfurt am Main, Wiesbaden, Mainz und Darmstadt gibt es zahlreiche peripher gelegene Kommunen. Migranten sind oft an Stadtrandlagen oder in peripher gelegenen Räumen untergebracht, nur wenige wohnen in innerstädtischen Einrichtungen. Je peripherer jedoch die Lage, desto schwieriger ist der Zugang zu Mobilität. Zu beachten ist, dass sich das Mobilitätsverhalten in Folge dessen zwischen ländlichen und städtischen Gebieten stark unterscheidet. Während in städtischen Gebieten der ÖPNV als Alltagsverkehrsmittel sehr häufig genutzt wird, spielt das Fahrrad und das Zufußgehen in Stadtrandlagen eine deutlich größere Rolle. Ebenfalls unterscheiden sich die Länge der Wege sowie die Wegeziele je nach Raumstruktur. Währenddessen im städtischen Raum Haltestellen des ÖPNVs innerhalb kurzer Zeit fußläufig zu erreichen sind und dementsprechend Mobilitätsangebote in diesem Bereich gut nutzbar sind, liegen in Stadtrandlagen Haltestellen nicht mehr in fußläufiger Erreichbarkeit. Dadurch ist die Mobilität von Migranten im ländlichen Raum ohne Fahrrad oder weitreichendem ÖPNV-Ticket stark eingeschränkt.

Handlungsstrategie:

Grundsätzlich gilt es, bedarfsgerechte Mobilitätsangebote zu schaffen. Verschiedene Nutzergruppen in unterschiedlichen strukturellen Gegenden unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten und limitierten finanziellen Ressourcen müssen gemeinsam betrachtet werden. Ziel ist also, ein Mobilitätskonzept zu schaffen, das verschiedene Mobilitätsbedarfe berücksichtigt und im Sinne der Handlungsstrategie 1 „Synergien schaffen“ nicht nur einzelne Nutzergruppen berücksichtigt, sondern Bedarfe bündelt, um einen Mehrwert für eine größere Gruppe zu schaffen. Unterschiede zwischen peripheren Gebieten und städtischen Räumen, z.B. hinsichtlich der ÖPNV-Taktung und der Entfernung von Bus- und Bahnhaltstellen, sind dabei zu berücksichtigen. Auch wurde in der Handlungsstrategie bereits angesprochen, dass Mobilitätsangebote nun noch einmal neu geprüft werden sollten, wenn die Bevölkerung angewachsen ist. Wo sich bisher eine Buslinie nicht rentiert hat, sind nun möglicherweise neue Potenziale durch gestiegene Nachfrage entschieden. Ein interkulturelles Mobilitätsangebot, das Bedarfe in den Vordergrund stellt, bietet einen Ansatz. Bei der Einführung entsprechender Angebote sind verschiedene Akteure unterschiedlich involviert. Verkehrsverbände nehmen bei der Organisation neuer Mobilitätsangebote in der Regel eine übergeordnete Funktion ein, um

lokalen Aufgabenträgern die Möglichkeit zu geben, das Angebot an regionale Gegebenheiten anzupassen. Gleichzeitig liegt ihre Aufgabe aber darin, Transparenz und Einheitlichkeit für den Kunden zu gewährleisten (z.B. durch einheitliche Benennung).

Dringlich anzugehende Maßnahmen:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität, insbesondere in peripheren Räumen prüfen
 - Sammeltaxi
 - Rufbusse
 - Bikesharing
 - ⇒ Hinsichtlich neuer Potenziale
 - ⇒ Anwendbarkeit und Übertragbarkeit
- Sicherheitsgefühl für alle Beteiligten in öffentlichen Verkehrsmitteln schaffen

Mittelfristige Maßnahmen:

- Frauensitzplätze im Rufbus
- Mobilität in Ballungsräumen städtisch und peripher planen

Akteure oder Adressaten:

Regionale Stadt- und Verkehrsplaner/lokale Nahverkehrsorganisationen/Verkehrsunternehmen in Kooperation mit Verkehrsverbänden.

4.7 Handlungsstrategie 6: Wohnen und Mobilität als integrierte Planungskonzepte

Hintergrund: Mit dem plötzlichen Anstieg an Geflüchteten wurden seit 2015 schnell Unterbringungsmöglichkeiten geschaffen. Wo beispielsweise Gemeinschaftsunterkünfte errichtet oder Migranten auch mittelfristig untergebracht wurden, bemaß sich zunächst vor allem an dem Kriterium „Platz“ und später auch „Kosten“. Folglich befinden sich eine Reihe von Unterkünften in peripheren Gebieten – jedoch mit allen Schwierigkeiten, die Mobilität im ländlichen Raum auch für andere Bevölkerungsgruppen mit sich bringt. Das Auto bringt notwendige Flexibilität. Für Migranten ist dies jedoch, wie die Befragung gezeigt hat, nur selten ein realistisches Verkehrsmittel (geringere Führerscheinbesitzquote). Bezahlbarer Wohnraum und Zugang zu autounabhängiger Mobilität scheinen damit in der Praxis nur schwer vereinbar.

Handlungsstrategie:

Auch hier gilt es, die Maxime aus Handlungsstrategie 1 zu berücksichtigen, das heißt Synergien zwischen Nutzergruppen nutzen und dadurch neue Potenziale schaffen. Wenn neuer Wohnraum erschlossen wird, ist es wichtig, hierbei neben Stellplätzen auch die multimodale Mobilität mitzudenken. Mobilität und Wohnen werden damit integrierte Konzepte, um Ballungsräume zu entlasten, Wohnen im ländlichen Raum attraktiv zu gestalten.

Dringlich anzugehende Maßnahmen:

- Bedarfsverkehre aufgrund neuer Wohnorte und Bevölkerungszahlen neu ermitteln
- Berücksichtigung der sich unterscheidenden Mobilitätsvoraussetzungen von Migranten bei der Bewertung und Entwicklung von Mobilitätsangeboten

Mittelfristige Maßnahmen:

- Mobilitätspunkte hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit in Quartieren prüfen
- Mobilität für alle zugänglich machen

Akteure oder Adressaten:

Bundespolitik und Wissenschaft.

5 Fazit

Der plötzliche Anstieg an Asylbewerbern insbesondere in den Jahren 2015 und 2016 stellt Städte, Kommunen, Gemeinden und Länder vor Herausforderungen.

Erste Untersuchungen zeigen, dass sich das Mobilitätsverhalten von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund unterscheidet, z.B. aufgrund unterschiedlicher Mobilitätsvoraussetzungen (z.B. Führerscheinbesitz oder der Fähigkeit Fahrrad zu fahren). Bei Migranten, die erst kurz in Deutschland sind, kommt mehrheitlich eine Sprachbarriere hinzu sowie das Fehlen von Routinen für das Zurücklegen bestimmter Wege. Dennoch steht die Forschung mit ihren Daten und Erkenntnissen zur Mobilität von Migranten noch am Anfang. Ein differenziertes und fundiertes Bild davon, wie Migranten sich im Alltag bewegen und wie die Angebote von Verkehrsbetrieben oder Gemeinden genutzt werden, gab es bislang noch nicht.

Das Forschungsprojekt „Nahmobilität für Migranten als Bestandteil einer erfolgreichen Integrationsstrategie – Eine Bedarfsanalyse für das Rhein-Main-Gebiet“ greift diese Forschungslücke gemeinsam mit den assoziierten Partnern Rhein-Main-Verkehrsverbund, Asyl Alsbach-Hähnlein e.V., der Stadtverwaltung Oberursel (Taunus) sowie der Landeshauptstadt Wiesbaden, vertreten durch das Amt für Soziale Arbeit im Verbund mit dem Amt für Grundsicherung und Flüchtlinge, und mit der Unterstützung des House of Logistics and Mobility (HOLM), auf. Im Rahmen der HOLM-Innovationsförderung wurde eine umfassende Datenerhebung auf der Basis von Workshops mit Experten und Stakeholdern, Einzelinterviews, eine Kurzumfrage unter Städten und Gemeinden des Rhein-Main-Gebiets (unterstützt durch die ivm GmbH) und eine Befragung von Migranten durchgeführt.

Die Datenerhebung brachte damit folgende Ergebnisse:

1. Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsmittelwahl von Migranten im Rhein-Main-Gebiet
2. Analyse von Mobilitätsmaßnahmen zur Förderung von Nahmobilität von Migranten
3. Einblicke in Hürden und Stärken, Nutzungsbarrieren und Angebotshemmnisse bestehender Mobilitätsangebote mit speziellem Fokus auf die Mobilität von Migranten
4. Handlungsstrategien zur Verbesserung der Nahmobilität von Migranten.

Die Analyse machte die Unterschiede in der Mobilität von Migranten zwischen städtischem und ländlichem Raum, aber auch zwischen den Geschlechtern deutlich. Das Auto als Verkehrsmittel spielt keine Rolle, der ÖPNV verliert an Bedeutung je peripherer die

Wohnsituation der Migranten. Fahrradfahren und das Zufußgehen sind wichtige Fortbewegungsarten für die tägliche Mobilität. Insgesamt zeigte sich, dass eine Informations- und Kommunikationslücke zwischen Städten/Gemeinden/Verkehrsbetrieben und Migranten besteht. Die Erhebungen machten die Vielfalt an Angeboten für Migranten sichtbar. Es wurde auf Anbieterseite jedoch deutlich gemacht, dass Angebote häufig nicht in Anspruch genommen werden. Auf der Migrantenseite zeigte die Befragung hierbei, dass die Informationen zu den Möglichkeiten häufig nicht verstanden oder gar nicht gesehen werden. Aus der Perspektive der Städte, Gemeinden, Verkehrsbetriebe und Ehrenamtlichen in der Flüchtlingsarbeit wurde deutlich, dass es in der Regel an Ressourcen fehlt, um ein bedarfsorientiertes Angebot zu erstellen, das Synergien zwischen der Mobilitätsnachfrage von Migranten und Nicht-Migranten schafft. Auch zeigte sich, dass es eine Reihe von Einzelmaßnahmen gibt, jedoch kein strategisches Gesamtkonzept. Auch der überstädtische Erfahrungsaustausch ist gering. Wichtige Grundlage bei der Schaffung neuer Konzepte ist das Nutzen von Synergieeffekten zwischen verschiedenen Nutzergruppen. Anstatt also Mobilitätsangebote ausschließlich für Migranten zu entwickeln, gilt es vielmehr, bestehende Angebote für Migranten nutzbar zu machen (z.B. durch Reduktion der Sprachbarrieren und ausreichende Information über die Möglichkeiten) und Potenziale zu überprüfen durch eine gestiegene Mobilitätsnachfrage insbesondere auch im ländlichen Raum.

Die Erkenntnisse liefern einen wichtigen Startpunkt für weitere Forschung in diesem Feld. Mit den in diesem Projekt erarbeiteten Grundlagen und Erfahrungen zur Methodik kann nun tiefere Forschung weitergeführt werden. Es bedarf der weiteren Forschung zur Mobilität von Migranten in anderen Regionen. Insbesondere auch Datenerhebungen in größerem Umfang werden hier detailliertere Rückschlüsse zulassen. Auch wird die Begleitung von Städten, Gemeinden, Einrichtungen und Institutionen notwendig, wenn bedarfsgerechte Mobilitätskonzepte entwickelt werden.

Mobilität ist und bleibt zentrales Element von Teilhabe am sozialen Leben und damit von Integration. Wenn wir diesen Aspekt für alle Bevölkerungsgruppen im Auge behalten, die relevanten Akteure zusammenbringen und Mobilität an die regionalen Gegebenheiten anpassen, gelingt es uns, bedarfsgerechte und zukunftsfähige Mobilität für alle zu schaffen.

6 Literaturverzeichnis

- [1] HESSISCHE LANDESREGIERUNG: *Zahlen & Fakten*. <https://fluechtlinge.hessen.de/flucht-asyl/zahlen-fakten> (abgerufen am 08.08.2017).
- [2] Erfinder: K. SUHL; J. WELSCH: *Wie mobil sind Migranten und Migrantinnen im Alltag. Ergebnisse einer empirischen Erhebung*. Trends, Nr. 2. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2012.
- [3] SETTELMEYER, A.; ERBE, J.: *Migrationshintergrund. Zur Operationalisierung des Begriffs in der Berufsbildungsforschung ; Stand : 8. Januar 2010*. Bonn: BiBB, 2010.
- [4] Erfinder: DIE BUNDESREGIERUNG: *Flüchtlinge. De-facto-Flüchtlinge*. Die Bundesregierung, Berlin, 2015 (abgerufen am 06.04.2017).
- [5] Erfinder: BUNDESAMT FÜR MIGRATION UND FLÜCHTLINGE: *Aktuelle Zahlen zu Asyl. Tabellen, Diagramme, Erläuterungen*. Nürnberg, 2016.
- [6] Erfinder: BUNDESAMT FÜR MIGRATION UND FLÜCHTLINGE: *Das Bundesamt in Zahlen 2015. Asyl*. Bundesamt für Migration und Flüchtlinge, Nürnberg, 2016 (abgerufen am 06.04.2017).
- [7] LAND HESSEN: *Herkunftsländer der Asylsuchenden 2016*. <https://fluechtlinge.hessen.de/flucht-asyl/zahlen-fakten/herkunftslaender-der-asylsuchenden-2016>.
- [8] DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK: *Flüchtlinge und Mobilität. Gesellschaftliche Teilhabe funktioniert nur durch den Zugang zu Mobilitätsangeboten. Special Difu-Berichte*, S. 1. Berlin, 2015.
- [9] BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHRS UND DIGITALE INFRASTRUKTUR: *Alltagsmobilität von Flüchtlingen. Integration auf zwei Rädern*. Berlin, 2016. <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/forschung/schwerpunktthemen/alltagsmobilitaet-von-fluechtlingen> (abgerufen am 27.07.2017).
- [10] Erfinder: B. KASPER; S. SCHUBERT: *Mobilität sozialer Gruppen. Stand des Wissens zu Mobilität- und Verkehrsverhalten von Menschen mit Migrationshintergrund*. Frankfurt am Main, Offenbach, 2007.
- [11] WELSCH, J., et al.: Einfluss des Migrationshintergrundes auf die Alltagsmobilität im urbanen Raum. *Raumforschung und Raumordnung*, Band 72 (2014) Heft 6, S. 503–516.
- [12] FUNK, W., et al.: *Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihren Familien*. Bremerhaven: Wirtschaftsverl. NW Verl. für Neue Wiss, 2002.
- [13] FLICK, U.; KARDORFF, E.V.; KEUPP, H. (Hrsg.): *Handbuch qualitative Sozialforschung. Grundlagen, Konzepte, Methoden und Anwendungen*. Weinheim: Beltz, 1995.

- [14] BOGNER, A.; LITTIG, B.; MENZ, W. (Hrsg.): *Experteninterviews. Theorien, Methoden, Anwendungsfelder*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2009.
- [15] MEUSER, M.; NAGEL, U.: Das Experteninterview — konzeptionelle Grundlagen und methodische Anlage. In: Pickel, S., et al. (Hrsg.): *Methoden der vergleichenden Politik- und Sozialwissenschaft. Neue Entwicklungen und Anwendungen*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften / GWV Fachverlage GmbH Wiesbaden, 2009, S. 465–479.

Anhang

A1: Leitfaden Workshop 1: „Aktuelle Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität von Migranten – Was funktioniert und was nicht?“

Einführung

1. Vorstellung der Moderatoren
2. Vorstellung des Projekts „Nahmobilität für Migranten“
3. Vorstellungsrunde der TeilnehmerInnen

Themenblock I: Aktuelle Maßnahmen

1. Wie unterstützen Sie die Nahmobilität von Migranten?
2. Gibt es Angebote, welche nur für ein bestimmtes Geschlecht oder bestimmte Kulturkreise ausgerichtet sind? - Aus welchem Grund?
3. Wie werden diese Angebote angenommen?
4. Welche Unterschiede stellen sich im Gegensatz zu den Projekten wo kein Unterschied gemacht wird heraus?

Themenblock II: Akzeptanz der Mobilitätsangebote für Migranten

1. Welche von Ihnen initiierten Projekte fanden bei Migranten viel Zuspruch, welche eher weniger?
2. Welche Gründe könnten es Ihrer Meinung nach geben, weshalb Migranten Schwierigkeiten mit der Nutzung der neuen Angebote haben?
3. Gab es bereits einen Austausch mit Migranten für weitere Ideen und Vorschläge?
4. Was möchten Sie mit den neuen Mobilitätsangeboten für Migranten erreichen?

Themenblock III: Planung und Umsetzung der Mobilitätsangebote für Migranten

1. Was sind die größten Barrieren im Sinne von Organisation, Akzeptanz, politisch oder gesellschaftlich bei der Planung und Umsetzung von neuen Mobilitätsangeboten für Migranten?
2. Konnten diese Barrieren überwunden werden?
3. Wie konnten diese Barrieren überwunden werden?
4. Wo sehen Sie Verbesserungspotenziale bei der Planung und Umsetzung der Nahmobilität für Migranten?

Themenblock IV: Abschluss

A2: Leitfaden Workshop 2: Erfahrungen mit der Alltagsmobilität von Migranten – Verhalten, Wegezwecke, Verkehrsmittel, Erreichbarkeit, Personengruppen

Themenblock I: Alltagsmobilität und Verkehrsverhalten von Migranten

1. Welche Erfahrungen haben Sie mit der Alltagsmobilität von Migranten gemacht?
2. Sind Ihnen Besonderheiten bei der Alltagsmobilität von Migranten aufgefallen?
3. Gibt es Hinweise auf Wegekettten bei Migranten?
4. Wenn ja, wie zeichnet sich dieses aus?

Themenblock II: Verkehrsmittelwahl

1. Welche Verkehrsmittel werden von Migranten vermehrt, welche eher selten benutzt?
2. Welche Gründe könnte dies haben?
3. Welche Probleme oder Hindernisse sind bei der Benutzung der Verkehrsmittelwahl bekannt?
4. Wo gibt es Barrieren, sodass manche Verkehrsmittel von Migranten nicht genutzt werden können?
5. Haben Flüchtlinge in ihrem Mobilitätsverhalten Vorteile, wenn sie ein bestimmtes Verkehrsmittel wählen?
6. Welche häufigen Wegezwecke von Migranten sind Ihnen bekannt?

Themenblock III: Unterschiede im Mobilitätsverhalten von verschiedenen Personengruppen

1. Haben Sie Unterschiede im Mobilitätsverhalten von verschiedenen Personengruppen erkannt?
2. Wie haben sich diese bemerkbar gemacht?

A3: Fragebogen für Städte und Gemeinden

Nahmobilität für Migranten



Fragebogen zum Thema „Nahmobilität von Migranten“

1. Welcher Körperschaft gehören Sie an?

- Land
Name des Bundeslandes:
- Kommune
Name der Kommune:
- Verkehrsverbund/ -gesellschaft
Name des Verbundes / der Gesellschaft:
- Verkehrsunternehmen
Name des Unternehmens:
- Träger anderer öffentlicher Belange
Nämlich:
- Mobilitätsverein
Name des Vereins:
- Ehrenamtliche Organisation
Wenn ja welche:

2. Wird in Ihrer Institution ein spezielles Angebot für die Mobilität von MigrantInnen entwickelt oder realisiert? (Wenn ja, weiter mit Frage 3)

- ja nein

Wenn **nein** aus welchem Grund nicht?:

3. Welche Gründe gab es dafür, neue und innovative Mobilitätsangebote für MigrantInnen zu planen?

- Starker Anstieg der Zahl der MigrantInnen
- Verstärkter Fokus auf der Integration von MigrantInnen, Selbstverpflichtung
- Auftrag von Seiten der Politik
- Fördermaßnahmen

Projektleitung: Isabella Geis

Tel.: 069 / 668 118 302

Email: isabella.geis@iml.fraunhofer.de

Nahmobilität für Migranten



4. Welche Mobilitätsangebote für MigrantInnen wurden geplant, welche Angebote tatsächlich umgesetzt?

Allgemeine Informationen zu Verkehrsregeln

Angebot	Geplant	Tatsächlich umgesetzt	Nicht geplant
Verkehrssicherheitsworkshop	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebote zur Verkehrserziehung von Kindern und Jugendlichen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übersetzung der deutschen Verkehrsregeln in andere Sprachen Sprachen: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Angebote bezogen auf den motorisierten Individualverkehr

Angebot	Geplant	Tatsächlich umgesetzt	Nicht geplant
Vermittlung von Verkehrsregeln für MIV-Nutzer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Finanzielle Unterstützung bei der Erlangung des Führerscheins	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufklärung zu alternativen Möglichkeiten der MIV-Nutzung (z.B. Carsharing/ Mitfahrzentralen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2

Projektleitung: Isabella Geis

Tel.: 069 / 668 118 302

Email: isabella.geis@iml.fraunhofer.de

Radverkehrsangebote

Angebot	Geplant	Tatsächlich umgesetzt	Nicht geplant
Vermittlung von Verkehrsregeln für Radfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheitstraining für Radfahrer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radfahrkurse für Kinder und Jugendliche	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Radfahrkurse für Erwachsene	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostenlos zur Verfügung gestellte Fahrräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostenlos zur Verfügung gestellte Leihräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kostenlose Reparatur von Fahrrädern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Angebote bezogen auf den öffentlichen Personennahverkehr

Angebot	Geplant	Tatsächlich umgesetzt	Nicht geplant
Kostenlose Nahverkehrsfahrscheine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufklärung über Liniennetzplan, Fahrpläne und Tarifoptionen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufklärung über die Nutzung des ÖPNVs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Übersetzung der Tarifoptionen Sprachen:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Welche Schwierigkeiten sind bei der Etablierung von neuen Mobilitätsangeboten für MigrantInnen aufgetreten?

- Angebote wurden nicht so stark wie erhofft angenommen
- Spezielles Fachwissen auf Seiten der Institution fehlte
- Keine gesicherte Finanzierung
- Fehlende Kooperation mit Partnern
- Kein ausreichendes Marketing
- Unzureichende Informationsmaterialien
- Zu wenig Kapazitäten
- Nicht überwindbare Sprachbarrieren
- Sonstiges:

6. Welche weiteren Ideen haben Sie für ein transparenteres, attraktives Mobilitätsangebot für MigrantInnen?

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

A4: Fragebogen für Migranten

Befragung

Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens

Möglichkeiten zu **Mehrfachantworten** sind durch eine Glühbirne gekennzeichnet.

Dies bedeutet, dass mehrere Kreuzchen gemacht werden können.

Hier ein Beispiel:



© Pehlova

MEHRFACHANTWORTEN

- jeden Tag
- viele Tage in der Woche
- mehrmals im Monat
- nie oder fast nie

Alle anderen Fragen können nur mit einem Kreuzchen beantwortet werden!

Für Antworten, die bei unserer Auswahl nicht mit dabei waren, haben wir einen Strich gemalt. Dort kann die Antwort notiert werden.

Hier ein Beispiel:

SONSTIGES

- Ich fahre nicht Bus oder Bahn
- Tagesticket
- Ticket für eine Woche
- Monatsticket
- Ich fahre bei meiner Familie oder Freunden mit
- Semesterticket
- Vierer-Ticket

1

Befragung



© JSign Fotolia

Auto / PKW

2



1. Ich habe einen Autoführerschein...

- ja
- nein



© Björn Wyleich

2. Ich darf diesen Führerschein auch in Deutschland nutzen.

- Ich habe keinen Führerschein
- ja
- nein

3. Ich habe ein eigenes Auto...

- Ich habe keinen Führerschein
- ja
- nein

4. Ich möchte ein eigenes Auto haben...

- Ich habe ein eigenes Auto
- ja
- nein

3



5. Ich fahre Auto...

- jeden Tag
- jede Woche
- mehrmals im Monat
- nie oder fast nie



© Shutterstock

6. Ich bin Mitfahrer...

- jeden Tag
- jede Woche
- mehrmals im Monat
- nie oder fast nie

7. Ich fahre mit dem Taxi...

- jeden Tag
- jede Woche
- mehrmals im Monat
- nie oder fast nie



© Cameris

4



© Shutterstock



© Camera

8. Ich nutze das Auto / das Taxi...

jeden Tag / jede Woche /
mehrmals im Monat
weil...



- praktisch
- günstig
- bequem
- flexibel
- spontan
- _____

nie oder fast nie
weil...



- ich habe kein Auto
- ich habe keinen Führerschein
- keinen Parkplatz
- ich habe kein Geld
- ich fahre lieber Bus / Bahn / Fahrrad
- _____



© JSign Fotolia

**Bus / U-Bahn /
S-Bahn**



9. Ich fahre Bus / U-Bahn / S-Bahn...

- jeden Tag
- jede Woche
- mehrere Tage im Monat
- nie oder fast nie

10. Ich fahre Bus / U-Bahn / S-Bahn...

- jeden Tag / jede Woche
mehrere Tage im Monat
weil...



- günstig
- schnell
- macht Spaß
- ich bin frei
- ich lerne Menschen kennen
- _____

- nie oder fast nie
weil...



- teuer
- keine Haltestelle
- schlechtes Angebot
- zu viele Menschen
- ich fühle mich nicht sicher
- Probleme mit der Sprache
- nicht bequem
- Busse / U-Bahnen fallen oft aus
- _____



11. Ich laufe von Zuhause bis zur nächsten Haltestelle vom....

	Bus / Straßenbahn	S-Bahn / Zug
1 – 5 Minuten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bis 10 Minuten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 – 20 Minuten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Länger als 20 Minuten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12. Ich nutze ein...

- Ich fahre nicht Bus / U-Bahn / S-Bahn
- Einzelticket
- Tagesticket
- Ticket für eine Woche
- Monatsticket
- Ich fahre bei meiner Familie oder Freunden mit
- Semesterticket
- _____

Befragung



13. Ich fahre mit dem Bus / U-Bahn / S-Bahn zum...



Ich fahre nicht mit dem Bus / U-Bahn / Zug

Amt / Bank 
© Fotolia

Freunde treffen 
© Fotolia

Einkaufen 
© val2014 Fotolia

Freizeitziele (z.B. Spielplatz) 
© markus_marb

Arzt 
© Fotolia

Schule / Integrations-
kurse / Universität 
© Truefelpix

Arbeit 
© Andrey Popov

Kirche /
Moschee 
© ccfoto

Befragung



14. Folgende Probleme habe ich bei der Nutzung von Bus / U-Bahn / S-Bahn...



Ich fahre nicht mit dem Bus oder U-Bahn

Sprachliche Probleme

bei:

der Bedienung des
Fahrkartenautomaten 

beim Lesen des Fahrplans 
© Nagel's Blickwinkel - Fotolia

Ticketkauf 

Fahrer / Personal sind nicht freundlich

Zu viele Busse und Bahnen

Pünktlichkeit der Busse / Bahnen

Das Verhalten der anderen Menschen

Ich habe keine Probleme



© iSign Fotolia

Fahrrad

11



15. Ich kann Fahrradfahren.

- ja nein

16. Ich habe ein Fahrrad.

- ja nein

weil...



- ich habe es gekauft
 ich habe es geliehen
 es war ein Geschenk

17. Ich benutze das Fahrrad...

- jeden Tag
 jede Woche
 mehrere Tage im Monat
 nie oder fast nie

12



18. Ich fahre Fahrrad...

jeden Tag / jede Woche /
mehrmals im Monat

weil...



- günstig
- ich bin flexibel
- schnell
- ich habe keine Alternative
- _____

nie oder fast nie

weil...



- ich habe kein Fahrrad
- zu teuer
- ich kann nicht Fahrradfahren
- ich fahre lieber Auto / Bus / Zug
- meine Ziele sind zu weit weg
- nicht bequem
- _____



19. Ich benutze das Fahrrad für Wege zum...



Ich fahre kein Fahrrad

Amt / Bank



© Fotolia

Freunde treffen



© Fotolia

Einkaufen



© Val2014 Fotolia

Freizeitziele (z.B.
Spielplatz)



© markus_marb

Arzt



© Fotolia

Schule / Integrations-
kurse / Universität



© Trueffelpix

Arbeit



© Andrey Popov

Kirche /
Moschee

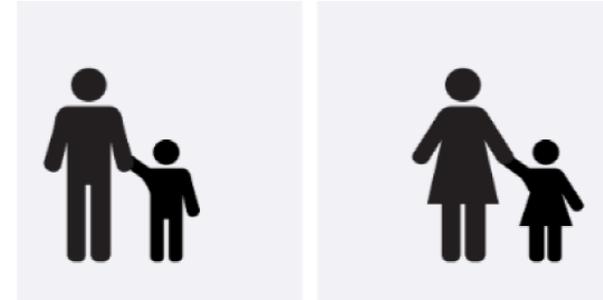


© ccfoto



20. Welche Probleme sind beim Fahrradfahren aufgetreten?

- Ich fahre kein Fahrrad
- Fahrrad wird oft geklaut
- Fahrrad geht oft kaputt
- Ich kann mich nicht orientieren
- Ich fühle mich nicht sicher im Straßenverkehr
- _____



© Fotolia

Zu Fuß gehen

Befragung



21. Ich gehe zu Fuß

- mehrmals täglich
- einmal am Tag
- mehrmals die Woche
- mehrmals im Monat
- nie / fast nie

22. Ich gehe zu Fuß...

jeden Tag / jede Woche / mehrmals im Monat
weil...



- günstig
- ich bin flexibel
- schnell
- ich habe keine Alternative
- _____

nie oder fast nie
weil...



- ich habe ein Fahrrad
- meine Ziele sind zu weit weg
- zu anstrengend
- ich fahre lieber Auto / Bus / Zug
- _____

Befragung



23. Ich gehe zu Fuß für Wege zum...

Ich gehe nicht zu Fuß

Amt / Bank



Freunde treffen



Einkaufen



Freizeitziele (z.B. Spielplatz)





Arzt



Schule / Integrations-
kurse / Universität



Arbeit



Kirche /
Moschee



24. Ich kenne / nutze folgende Angebote:



Angebot	Kenne ich		Benutze ich	
	Ja	Nein	Ja	Nein
Kostenloses / günstigeres ÖPNV-Ticket	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Weil <input type="checkbox"/> ich kenne sie nicht <input type="checkbox"/> ich habe kein Interesse
Radfahrkurse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Weil <input type="checkbox"/> ich kenne sie nicht <input type="checkbox"/> ich habe kein Interesse
Werkstätten für kaputte Fahrräder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Weil <input type="checkbox"/> ich kenne sie nicht <input type="checkbox"/> ich habe kein Interesse
Flyer zum Thema Radfahren Bus und Bahn Verkehrssicherheit in Deutschland	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Weil <input type="checkbox"/> ich kenne sie nicht <input type="checkbox"/> ich habe kein Interesse
Verkehrssicherheitstrainings	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Weil <input type="checkbox"/> ich kenne sie nicht <input type="checkbox"/> ich habe kein Interesse

25. Ich finde die Auswahl an Angeboten ...



26. Ich kann mich im deutschen Verkehr gut und schnell bewegen.



Fragen zur Person



27. Ich bin...

- Mann Frau

28. Mein Alter ist...

- bis 18 Jahre
 18 – 30 Jahre
 31 – 45 Jahre
 46 – 60 Jahre
 Über 60 Jahre

29. Ich komme aus...

- Osteuropa (z.B. Rumänien, Bulgarien, Polen, Tschechien)
 Vorderasien (z.B. Syrien, Irak, Iran, Afghanistan, Armenien)
 Nordafrika (z.B. Ägypten, Sudan, Libyen, Marokko)
 Ostafrika (z.B. Eritrea, Äthiopien, Dschibuti)
 Westafrika (z.B. Niger, Mali, Mauretanien)

21

30. Ich bin in Deutschland seit dem Jahr...

- vor 2015
 2015
 2016
 2017

Vielen Dank für die Unterstützung!
Thank you for your support!

شکرا علی الدعم

با تشکر از شما برای شرکت

22

Fahrgemeinschaften durch Ehrenamtliche

Ehrenamtliche fahren Migranten unentgeltlich mit dem eigenen PKW zu Freizeitaktivitäten, Behörden oder Ärzten.

Informationsbroschüren über

- Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Die Nutzung des ÖPNVs ist für viele Migranten nicht selbsterklärend und wird durch Informationsbroschüren erklärt.

- Tarifoptionen

Im Tarifsysteem des RMVs bestehen viele mögliche Ticket- und Tarifoptionen, die durch transparente Broschüren verständlicher dargestellt werden.

- Netzfahrplan

Der Netzfahrplan

Informationsveranstaltungen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs:

Kostenlos zur Verfügung gestellte Fahrräder

Durch Spenden von Ehrenamtlichen werden viele Fahrräder an Migranten gegen einen geringen Pfandbeitrag zur Verfügung gestellt.

Kostenlose Fahrradreparaturen

Fahrradwerkstätten für Migranten werden ehrenamtlich angeboten. Synergien werden genutzt.

Laufgemeinschaften

Leihfahrräder

Radfahrgemeinschaften

Sprachschulen

Taschenfahrplan

Umzugshilfen

Verkehrserziehung von

- Kindern und Jugendlichen

Erwachsenen