



Workshop

Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten?

Aktuelle Ergebnisse
aus Forschung und Praxis

Freitag, 8. November 2013
ILS Dortmund

Inhaltsverzeichnis:

1. Einleitung	2
Dr.-Ing. Dirk Wittowsky, ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund	
2. Alltagsmobilität von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund	4
Dr.-Ing. Dirk Wittowsky, Janina Welsch, ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, Dortmund	
3. EMIGMA - Empowerment von türkeistämmigen und russischsprachigen Migrantinnen und Migranten zum Klimaschutz	18
Prof. Dr. Marcel Hunecke, FH Dortmund	
4. Die intersektionelle Stadt – Räumliche Erkundungen an den Achsen von Geschlecht, Migration und anderen sozialen Merkmalen	33
Mag.a Elli Scambor, GenderWerkstätte, Graz	
5. TOGETHER on the move	37
Mag. Reinhard Jellinek, Österreichische Energieagentur, Wien	
6. Berufsmobilität von Migrantinnen und Migranten	49
Dr. Heiko Rüger, Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Wiesbaden	
7. Diskussion und Ausblick	60
8. Weitere Literatur und Informationen	61

Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten?

Aktuelle Ergebnisse aus Forschung und Praxis

1. Einleitung

Zum Thema „Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten? – Aktuelle Ergebnisse aus Forschung und Praxis“ trafen sich am 8. November 2013 Interessierte aus Wissenschaft und Praxis zu einem eintägigen Workshop im ILS – Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund. Unter Federführung des Forschungsfeldes „Alltagsmobilität und Verkehrssysteme“ beleuchteten Vorträge aus fünf Projekten verschiedene Aspekte der Mobilität von Menschen mit Migrationshintergrund.

Dr.-Ing. Dirk Wittowsky, Forschungsfeldleiter am ILS, stellte einleitend fest, dass Menschen mit Migrationshintergrund eine in Deutschland bisher weitestgehend unerforschte Personengruppe in der Mobilitätsforschung sind. Der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund an der Gesamtbevölkerung in Deutschland liegt heute im Durchschnitt bei etwa 19 % und nimmt infolge des demographischen Wandels zu. Solche Veränderungsprozesse wirken auf alle Bereiche des gesellschaftlichen Lebens und können Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung haben.



Herzlich Willkommen zum ILS-Workshop

Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten?

Aktuelle Ergebnisse aus Forschung und Praxis

Dortmund, 08. November 2013

ILS - Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH



Programm

- 10:15 Alltagsmobilität von Migrantinnen und Migranten
Dr.-Ing. Dirk Wittowsky / Janina Welsch, ILS
 - 11:00 Empowerment von Migrantinnen und Migranten zum Klimaschutz
Prof. Dr. Marcel Hunecke, FH Dortmund
 - 11:45 Die intersektionelle Stadt - Kurzvorstellung
 - 12:15 Mittagsimbiss
 - 13:15 Together on the move - Training für energieeffiziente Mobilität für MigrantInnen
Mag. Reinhard Jellinek, Österreichische Energieagentur, Wien
 - 14:00 Berufsmobilität von Migrantinnen und Migranten
Dr. Heiko Rüger, Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, Wiesbaden
 - 14:45 Ausblick und Diskussion bei Kaffee und Kuchen
-

2



Das ILS ist ein **außeruniversitäres** raumwissenschaftliches Forschungsinstitut



Im Mittelpunkt der Arbeit steht die **anwendungsorientierte** Grundlagenforschung

3



2. Alltagsmobilität von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund

Dirk Wittowsky und Janina Welsch, wissenschaftliche Mitarbeiterin am ILS, präsentierten Ergebnisse einer empirischen Erhebung zur „Alltagsmobilität von Menschen mit und ohne Migrationshintergrund“. Die telefonische Befragung wurde in Offenbach am Main durchgeführt, hier liegt der Anteil der Migranten mit über 50 % deutlich höher als in vergleichbaren Städten. Von den knapp 2000 Befragten ab 18 Jahren haben ein Drittel keinen, ein Drittel einen türkeistämmigen sowie ein Drittel einen anderen Migrationshintergrund.

Rund um das Thema Pkw-Nutzung lässt sich festhalten, dass Frauen seltener einen Führerschein besitzen, insbesondere die Migrantinnen. Vor allem bei den türkeistämmigen Frauen hat ein hoher Anteil (27-57 %) in allen Altersgruppen keinen Führerschein. Der Anteil der Haushalte mit mindestens einem Pkw liegt zwischen 75-78 %. Allerdings stehen Migranten in den größeren Haushalten wesentlich seltener Zweit- oder Drittautos zur Verfügung. Steht ein Pkw zur Verfügung, wird er von jeweils über 80 % der Befragten mindestens wöchentlich genutzt. Frauen, insbesondere Migrantinnen, fahren tendenziell seltener selbst und lassen sich häufiger mitnehmen.

Unter den regelmäßigen Fahrradfahrern (mind. wöchentlich) sind mit etwa 60 % deutlich mehr Menschen ohne Migrationshintergrund vertreten. Frauen nutzen in allen Gruppen das Rad seltener als Männer. Allerdings fahren immerhin rund ein Drittel der Migrantinnen regelmäßig mit dem Rad. Der öffentliche Nahverkehr wird von allen Befragten in Offenbach eher selten genutzt. Über die Hälfte gab an, Bus und Bahn seltener als wöchentlich oder gar nicht zu nutzen. Nach den Gründen gefragt, wurde am Häufigsten angegeben, dass ein Pkw vorhanden oder bequemer sei.

Die Ergebnisse der Offenbacher Befragung lassen in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl deutliche Unterschiede zwischen Menschen mit und ohne Migrationshintergrund erkennen. Zu weiterführenden Fragen nach möglichen Erklärungsansätzen und Motiven wird am ILS derzeit eine qualitative Befragung durchgeführt.



Alltagsmobilität von Migrantinnen und Migranten

ILS-Workshop
Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten?
Aktuelle Ergebnisse aus Forschung und Praxis

Janina Welsch
Dr.-Ing. Dirk Wittowsky
Forschungsfeld „Alltagsmobilität und Verkehrssysteme“
Dortmund, 08. November 2013

ILS - Institut für Landes- und
Stadtentwicklungsforschung gGmbH



Agenda

- Hintergrundinformationen und Rahmenbedingungen
- Projektdesign
- Ergebnisse der ILS-Studie
- Resümee und Ausblick

Begriffe werden häufig ähnlich oder synonym verwendet – das erschwert die Vergleichbarkeit

Definitionen

Ausländer

- Alle Personen, die [...] **nicht** die deutsche **Staatsangehörigkeit** besitzen¹
- Begriffsverwendung **international** nahezu identisch
 - Deutschland 8,5 %

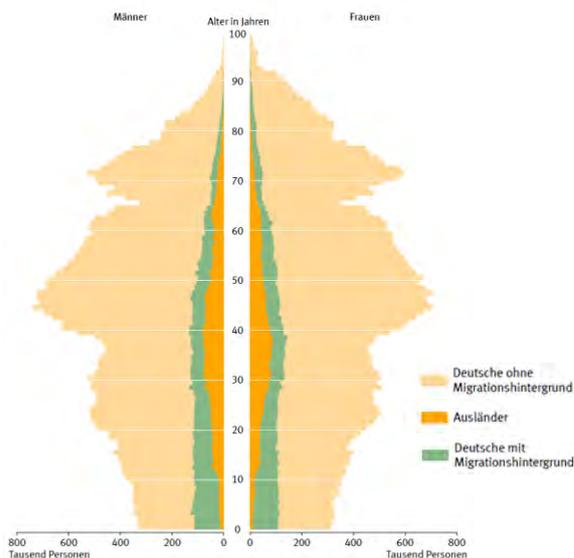
Menschen mit Migrationshintergrund

- **international** sehr unterschiedlich
- nach 1949 auf das Gebiet Deutschlands **zugewandert**
- in Deutschland geborene **Ausländer**
- in Deutschland als Deutsche Geborene mit **zumindest einem zugewanderten** oder als **Ausländer** in Deutschland geborenen Elternteil²
 - Deutschland 19,5 %²

¹: Statistisches Bundesamt 2011: 5 [Mikrozensus]
²: Statistisches Bundesamt 2011: 6 [Mikrozensus]

Demographischer Wandel setzt neue Rahmenbedingungen – „Wir werden weniger, älter und bunter“

Alterspyramide 2011 nach Migrationshintergrund



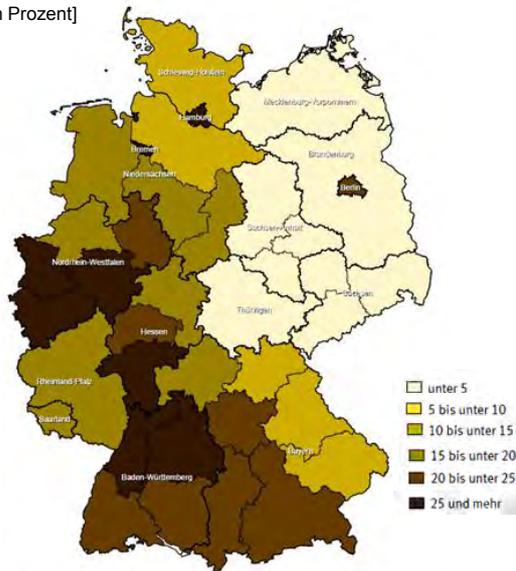
Anmerkungen

- **Schrumpfung** der Bevölkerung
- **Alterung** der Gesellschaft in Europa
- **Internationalisierung** der Gesellschaft
- Anteil **Migrationshintergrund** in Deutschland von 19,5 %
- ca. $\frac{2}{3}$ haben eigene **Migrationserfahrung**
- Größter **Anteil** in der Klasse der unter 20-Jährigen (ca. 30 %)

Quelle: Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 2.2, 2011 - Mikrozensus

Nur 7 % der Menschen mit Migrationshintergrund leben in ländlichen Räumen – sehr heterogene räumliche Verteilung

Anteil der Personen mit Migrationshintergrund
[in Prozent]



Anmerkungen

- **Differenzierte** Entwicklungen auf lokaler und regionaler Ebene
- 63,2 % mit Migrationshintergrund leben in Agglomerationsräumen – 29,7 % in **verstäderten** Räumen
- **23,8 %** mit Migrationshintergrund leben in Städten mit mehr als 500 Tsd. Einwohnern
- **Größte Anteile** in Nordrhein-Westfalen (27 %), Baden-Württemberg (17,7 %), und Bayern (15,5 %)
- **Sicherung der Alltagsmobilität** aller Bevölkerungsgruppen

Quelle: Mikrozensus 2011
Statistisches Bundesamt, Fachserie 1, Reihe 2.2, 2011

Dortmund | November 2013

5



Diskussionen zu Migration und Integration wurden in den vergangenen Jahren teilweise sehr polarisiert geführt

Pressemeldungen



Dortmund | November 2013

6



Agenda

-
- Hintergrundinformationen und Rahmenbedingungen
 - **Projektdesign**
 - Ergebnisse der ILS-Studie
 - Resümee und Ausblick
-

Dortmund | November 2013

7



Zunehmende **Internationalisierung** und bisherige Erkenntnisse verdeutlichen einen hohen **Forschungsbedarf**

Stand der Forschung

Ausgangslage

- **Verkehrsverhalten** ist „anders“ und differenziert
 - Differenzen zwischen Ausländern und Deutschen, zwischen und innerhalb Nationalitätengruppen (geschlechtsspezifisch)
- Anteil der Menschen mit **Migrationshintergrund** wird weiter **wachsen**
- Große **Lücken** im **Mobilitätsverständnis** und in der Datenerhebung
- Annahme eines **angepassten Mobilitätsverhaltens** kann zu Fehleinschätzungen in der Stadt- und Verkehrsplanung führen

Datengrundlage

- Migrationshintergrund wird in der Verkehrsforschung kaum/**nicht erfasst**
- **Staatsangehörigkeit** wird nur in Einzelfällen erhoben
- Alltagsmobilität ist in der Migrations- und Integrationsforschung **kein** Thema
- **Quantitative** und **qualitative** Forschung hinsichtlich der Motive und Ursachen fehlen

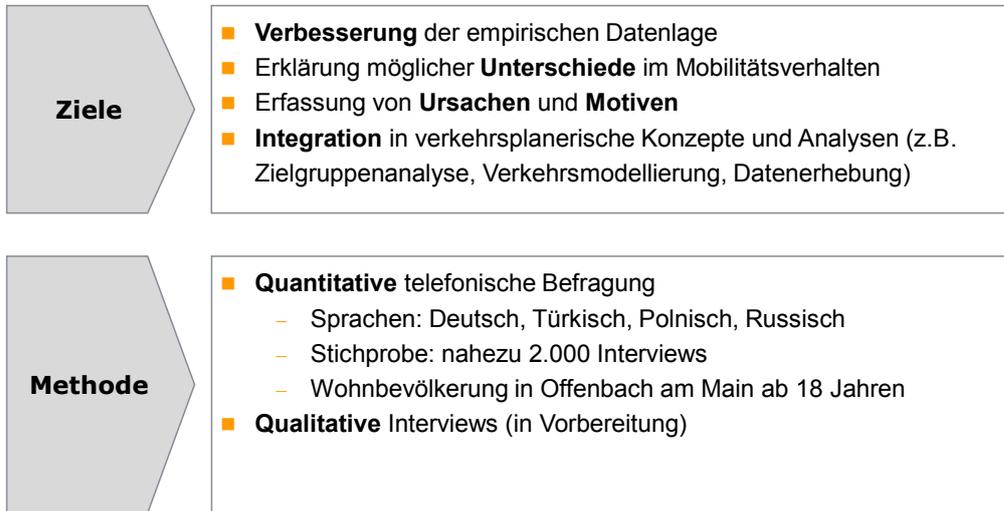
Dortmund | November 2013

8



Erhebung zum **Mobilitätsverhalten** in einer Großstadt mit relevanten Anteilen an Personen mit **Migrationshintergrund**

Forschungsansatz



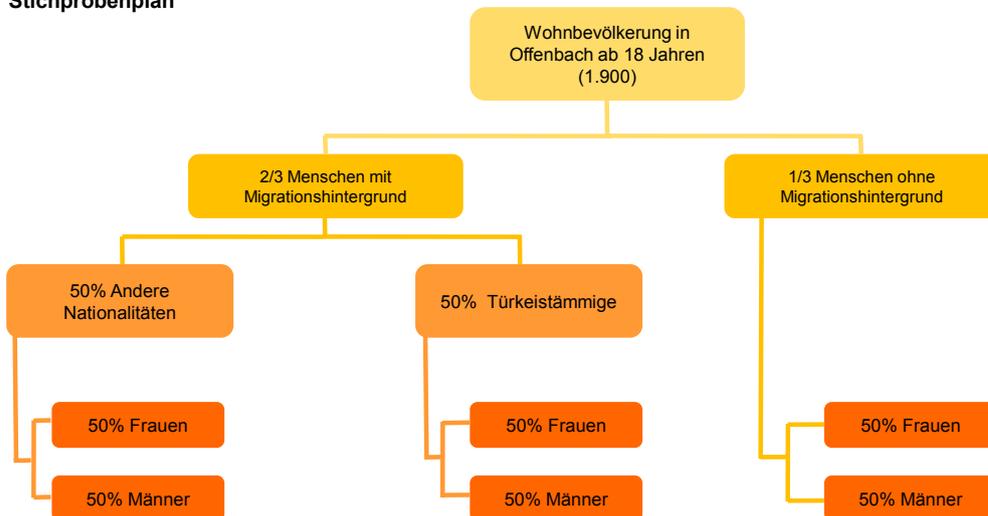
Dortmund | November 2013

9



Um **relevante** Unterschiede zwischen Gruppen zu analysieren, wurde die Stichprobe **geschichtet**

Stichprobenplan



Dortmund | November 2013

10



Agenda

- Hintergrundinformationen und Rahmenbedingungen
- Projektdesign
- Ergebnisse der ILS-Studie
- Resümee und Ausblick

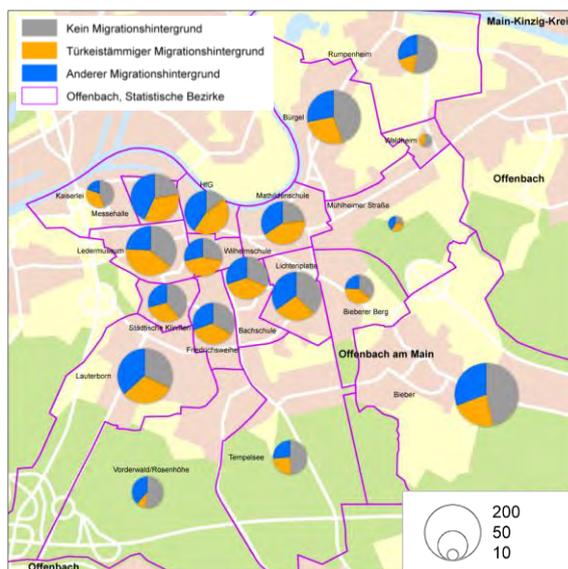
Dortmund | November 2013

11



Die Stadt Offenbach weist als Untersuchungsgebiet spezifische Rahmenbedingungen auf – Migrationshintergrund liegt bei 54 %

Verteilung der Stichprobe nach Migrationshintergrund



Anmerkungen

- **Metropolitaner Verflechtungsraum** von Frankfurt am Main
- hohe räumliche **Dichte**
- ca. 122.000 Einwohner
- ca. 32 % Ausländeranteil
- ca. 54 % mit Migrationshintergrund
- **Verteilung der Migranten:**
Türkei (19,5%)
Italien (11,1%)
Griechenland (10,5%)
Serbien/Montenegro (9,0%)

Quellen: Statistik Offenbach, eigene Erhebung

Dortmund | November 2013

12



Demographische Unterschiede zwischen den Teilgruppen müssen bei der Auswertung berücksichtigt werden

Eckpunkte der Stichprobe

	Kein Migrationshintergrund	Türkeistämmiger Migrationshintergrund	Anderer Migrationshintergrund
Ø Alter	58	42	43
Ø HH-Größe	2,0	3,2	2,9
HH mit Kindern	19 %	47 %	39 %
Ø HH-Nettoeinkommen [€]	2.476	1.992	2.327

Befunde

- Personen **ohne MH** sind mit 58 Jahren am ältesten
- Stichprobe tendenziell leicht **überaltert** – hoher Anteil der über 60-Jährigen (>50 %) in der Gruppe ohne MH
- **Haushaltsgröße** in Migrantenhaushalten signifikant größer - höherer Anteil an Kindern pro HH
- Stichprobe nach Geschlecht und Alter **gewichtet**

Dortmund | November 2013

13



Menschen mit Migrationshintergrund konzentrieren sich auf zentrale und innerstädtische Wohnquartiere

Pkw-Besitz nach Haushaltsgröße und Migrationshintergrund

		kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3+ Pkw
Kein Migrationshintergrund (n=645)	1-P-HH	48,2%	47,8%	3,2%	0,8%
	2-P-HH	11,6%	58,4%	27,0%	3,0%
	3-P-HH	8,8%	38,8%	42,5%	10,0%
	4+ P-HH	5,9%	40,0%	30,6%	23,5%
Türkeistämmiger Migrationshintergrund (n=645)	1-P-HH	56,3%	41,7%	1,0%	1,0%
	2-P-HH	25,5%	54,2%	16,3%	3,9%
	3-P-HH	11,8%	62,7%	24,5%	0,9%
	4+ P-HH	11,9%	60,7%	23,5%	3,9%
Anderer Migrationshintergrund (n=624)	1-P-HH	49,6%	48,7%	1,7%	0%
	2-P-HH	26,6%	49,7%	21,3%	2,4%
	3-P-HH	13,8%	49,6%	28,5%	8,1%
	4+ P-HH	12,4%	52,5%	24,9%	10,1%

Befunde

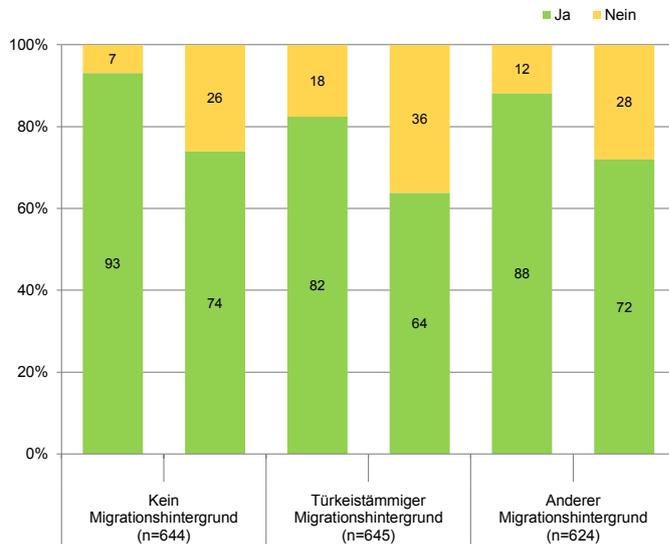
- Bei **Single-Haushalten** nur geringe Unterschiede – Türkeistämmige größten Anteil autofreier HH
- Signifikant höherer Anteil **autofreier** Haushalte in größeren Migranten-HH
- Personen **ohne MH**: Je größer der Haushalt, desto mehr Pkw stehen zur Verfügung
- Haushalte **mit MH**: stabile Pkw-Ausstattung bei steigender HH-Größe (ohne Single-Haushalte)
- Geringerer **Motorisierungsgrad** (Pkw/1000 EW) bei Migranten

Dortmund | November 2013

14



Frauen weisen in allen Gruppen einen **geringeren Führerscheinbesitz** auf – besonders **türkeistämmige Migrantinnen**



Führerscheinbesitz

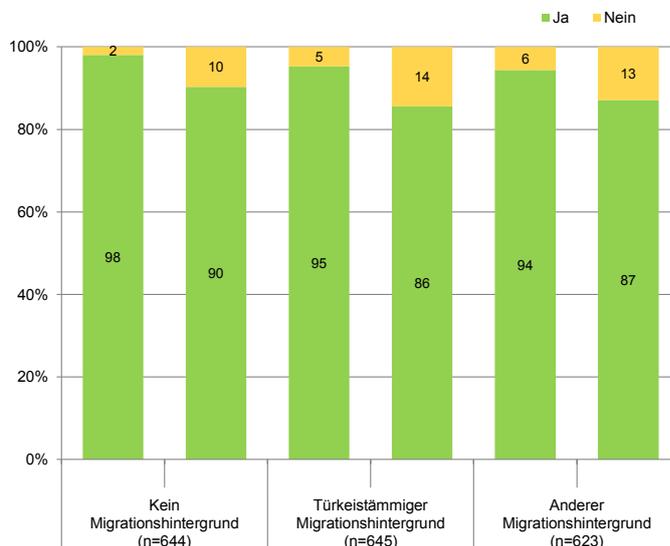
- **Migranten** haben **seltener** einen Führerschein
- **Frauen** haben **seltener** einen Führerschein, v.a. Migrantinnen
- Die **Jungen** und die **Alten** haben **seltener** einen Führerschein
- relativ hoher Anteil ohne Führerschein bei **jungen Türkeistämmigen**

Dortmund | November 2013

15



Anteil der **Frauen**, die **nicht Fahrradfahren** können, ist in allen Gruppen **höher** als bei den **Männern**



Fahrradfahren-Können

- **geschlechts- und herkunfts-spezifische** Unterschiede
- **Frauen** können **seltener** Fahrrad fahren als Männer
- Fast **alle Jüngeren** können Fahrrad fahren
- **Ältere Migranten** und **Migrantinnen** können **seltener** Fahrrad fahren

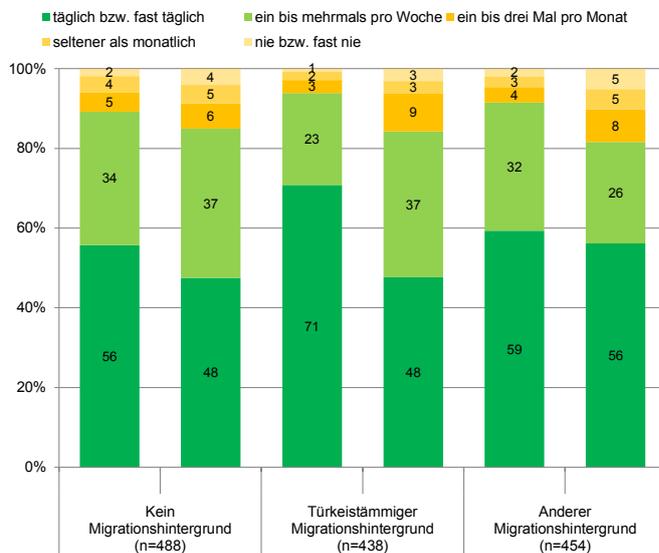
Dortmund | November 2013

16



Die Pkw-Nutzung unterscheidet sich nach **Herkunft** und **Geschlecht**

Pkw-Fahrer



Pkw-Nutzung

Fahrer

- Frauen fahren **seltener** selbst Pkw als Männer
- **Unterschiede** zwischen **Geschlechtern** am größten bei **Türkeistämmigen**
- **Tägliche** Pkw-Nutzung vor allem bei **türkeistämmigen Männern** hoch

Mitfahrer

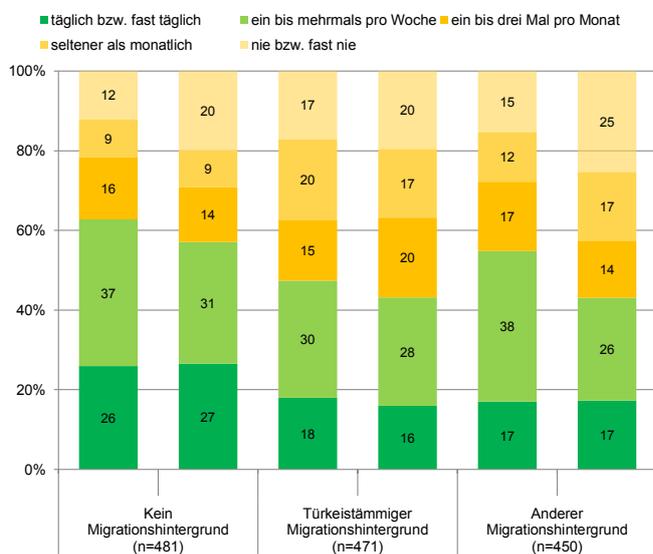
- **Pkw-Mitfahrer** sind überwiegend **weiblich**
- **Ältere Männer** lassen sich am **seltentsten** mitnehmen

Dortmund | November 2013

17



Männer nutzen das Fahrrad signifikant **häufiger** als Frauen



Fahrrad-Nutzung

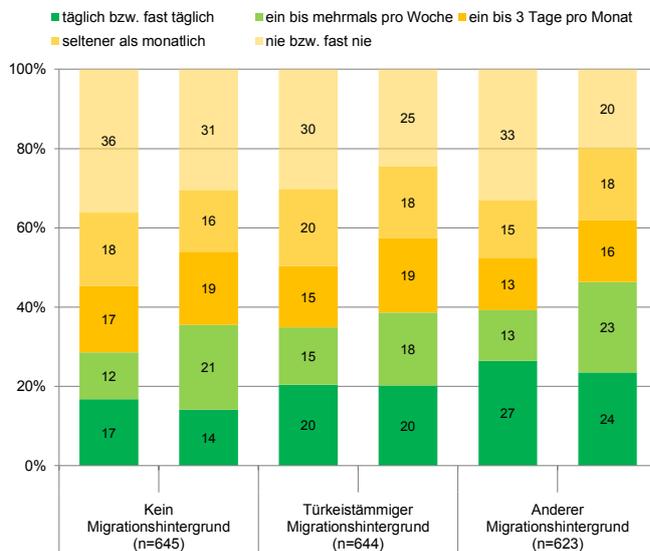
- **Frauen** nutzen das Fahrrad **seltener** als Männer
- **Migrantinnen** nutzen das Fahrrad am **seltentsten**
- **Mittlere Altersgruppen** fahren am **häufigsten** Fahrrad
- hoher Anteil an **jungen Migrantinnen könnten** Fahrradfahren, fahren aber nicht
- Frauen mit Migrationshintergrund: potenzielle **Zielgruppe** zur **Fahrradförderung**

Dortmund | November 2013

18



Frauen mit anderem Migrationshintergrund nutzen den ÖPNV am häufigsten – Männer ohne Migrationshintergrund am seltensten



ÖPNV-Nutzung

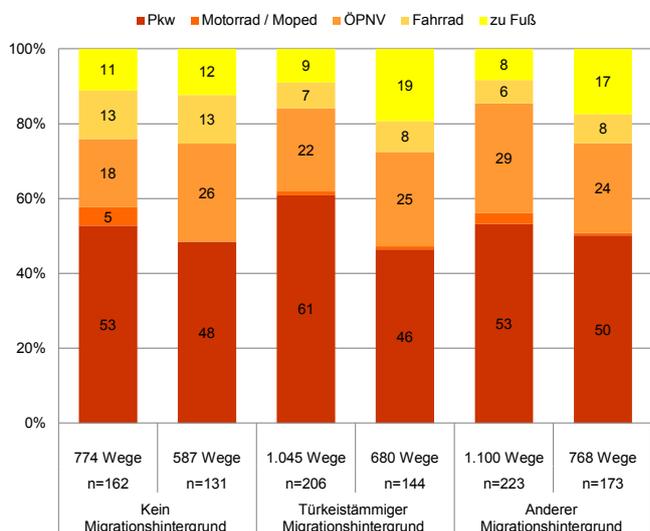
- Hoher **Nichtnutzeranteil** in allen Gruppen
- Migranten** nutzen den ÖPNV tendenziell **häufiger**
- Frauen** nutzen den ÖPNV tendenziell **häufiger** als Männer
- Anteil der **Stammkunden** unter **50%** (ÖPNV mind. wöchentlich)
- Frauen** relevante **Zielgruppe**
- Potenzial** für Mobilitätsmanagement

Dortmund | November 2013

19



Zur Arbeit wird ein hoher Anteil der Wege mit dem MIV zurückgelegt



Modal Split - Arbeitsweg

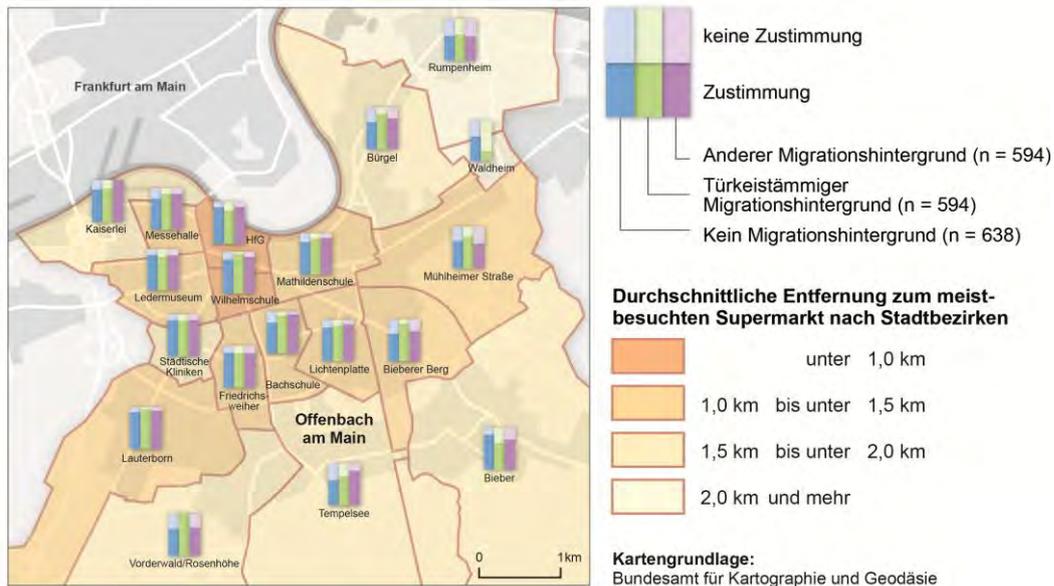
- Pkw** hat durchgehend den **höchsten** Anteil
- ÖPNV-Nutzung** an zweiter Stelle
- geschlechtsspezifischer** Unterschied besonders deutlich bei **Türkeistämmigen** (Pkw / zu Fuß)
- Nicht-Migranten** nutzen **Fahrrad** relativ häufig - trotz peripher gelegener Wohnorte

Dortmund | November 2013

20



Zustimmung zur Aussage „Die Einkaufsmöglichkeiten sind gut“

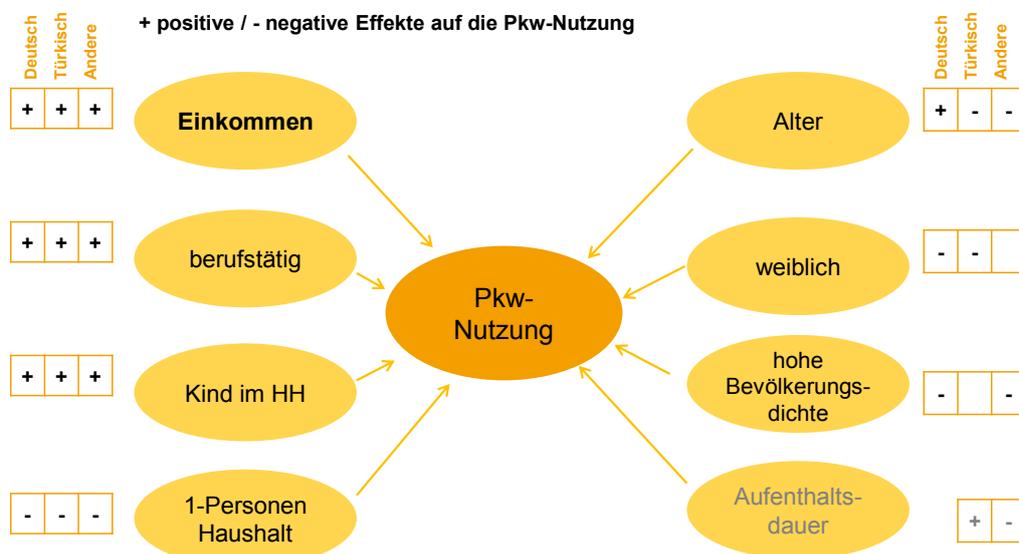


Dortmund | November 2013

21



Pkw-Nutzung wird von zahlreichen Einflussgrößen determiniert



Dortmund | November 2013

22



Agenda

- Hintergrundinformationen und Rahmenbedingungen
 - Projektdesign
 - Ergebnisse der ILS-Studie
 - Resümee und Ausblick
-

Dortmund | November 2013

24



Aus den Ergebnissen lassen sich **übertragbare Ideen ableiten**

- **Integration** als kommunale **Querschnittsaufgabe**
- **Mobilität** als Beitrag zur Integration und zur **sozialen Teilhabe**
- **Zugangsbarrieren** abbauen
- **Kostenvorteile** des *Umweltverbunds* im Vergleich zum Pkw betonen
- **Mobilitätsmarketing** zum **Fahrradfahren** verstärken und evaluieren
- **Frauen** mit Migrationshintergrund als besondere Zielgruppe erkennen und ansprechen

**Vielerorts bereits angeboten:
Fahrradkurse für Migrantinnen**



Gemeinden
MOBIL
Mobilität ohne Barrieren

Dortmund | November 2013

25



Ergebnisse der ILS-Studie sind eine gute Grundlage für weitere Forschungsarbeiten und erste Hinweise für die Praxis

- Menschen mit **Migrationshintergrund** wichtige – bislang unterschätzte (heterogene) Untersuchungsgruppe der Mobilitätsforschung
- Unterschiede vor allem in der **Verkehrsmittelverfügbarkeit** und –nutzung
- Potenziale für den Umweltverbund – insbesondere bei **Frauen** mit **Migrationshintergrund**
- **Offene Fragen / Forschungsbedarf:**
 - Motive, Normen, Einstellungen
 - Zeit- und Raummuster, Mobilitätstagebücher
 - Neue Mobilitätstrends und Modernisierungsprozesse in der Gesellschaft

 - ILS: Qualitative Interviews und weitere multivariate Auswertungen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit



■ Projektbearbeitung im ILS

Dipl.-Geogr. Kerstin Conrad, M.A. Janina Welsch
Projektleitung: Dr.-Ing. Dirk Wittowsky

www.ils-forschung.de

■ Projektkooperationen

Stadt Offenbach am Main
Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement
Region Frankfurt RheinMain (ivm GmbH)

3. EMIGMA - Empowerment von türkeistämmigen und russischsprachigen Migrantinnen und Migranten zum Klimaschutz

Prof. Dr. Marcel Hunecke vom Fachbereich „Angewandte Sozialwissenschaften“ der FH Dortmund stellte Ergebnisse des soeben abgeschlossenen BMBF-Projekts „EMIGMA – Empowerment von Migranten zum Klimaschutz“ vor.

Das Projekt hat das Ziel, Migrantinnen und Migranten zum Klimaschutz zu mobilisieren. Es umfasst eine breite Bestandsaufnahme, die Identifizierung von Subgruppen, die Bewertung von Maßnahmen zur Nachhaltigkeitskommunikation, die Anpassung bereits existierender Instrumente, die Durchführung von Modellprojekten sowie Handlungsempfehlungen. Im transdisziplinär ausgerichteten Projekt wurde eng mit Migrantenorganisationen und anderen Praxisakteuren zusammengearbeitet.

Es wurden 2000 Interviews auf Deutsch, bzw. Türkisch und Russisch durchgeführt. Innerhalb der drei Gruppen wurde auf Repräsentativität in Bezug auf Geschlecht, Alter und Bildungsstand geachtet. Zentrale Inhalte der Befragung waren das Verhalten in den Bereichen Mobilität, Ernährung sowie Strom und Heizen und die daraus folgenden CO₂-Emissionen, die mithilfe eines CO₂-Rechners erfasst wurden. Im Ergebnis zeigen die deutschen Befragten insgesamt die höchsten CO₂-Emissionen pro Jahr.

Im Bereich Mobilität wurde festgestellt, dass die Deutschen ein höheres Umweltbewusstsein artikulieren als Migrantinnen und Migranten aber gleichzeitig auch eine höhere Autoaffinität aufweisen. Obwohl es unter den Deutschen die meisten Pkw-Nutzerinnen und Nutzer gibt, legen Türkeistämmige mit dem Auto die meisten Kilometer zurück.

Größter Einflussfaktor auf die CO₂-Emissionen (Pkw/ÖV) ist bei allen drei Gruppen das Nettoeinkommen. Russischsprachige Migrantinnen und Migranten sind sowohl die stärksten ÖPNV-Nachfrager wie auch diejenigen, die die meisten Kilometer mit dem ÖPNV zurücklegen. Deutsche legen mit dem Flugzeug längere Strecken zurück und fliegen insgesamt häufiger. Mit 94 % liegt der Anteil der Flüge in das Herkunftsland (Türkei) bei Türkeistämmigen deutlich höher als bei den russischsprachigen Migrantinnen und Migranten.

Aus den Gesamtergebnissen des Projekts wurden Handlungsempfehlungen für die Ansprache von Migrantengruppen abgeleitet. Die Einbindung von Migrantenorganisationen bei der Entwicklung und Umsetzung der Empfehlungen ist dabei von zentraler Bedeutung. Allgemeine Informationsangebote im Bereich umweltschonender Alternativen zur Pkw-Nutzung können bei türkeistämmigen Migrantinnen und Migranten hilfreich sein. Diese sind bei russischsprachigen Migrantinnen und Migranten bereits besser bekannt, hier gilt es die hohe ÖPNV-Affinität zu wahren. Mit Hilfe eines symbolisch-emotionalen Marketings könnte bei Türkeistämmigen das Image von Bus- und Bahn verbessert werden.

Empowerment von türkeistämmigen und russischsprachigen Migrant_innen zum Klimaschutz

Prof. Dr. Marcel Hunecke



Workshop „Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten?“
Dortmund, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 8.11.2013

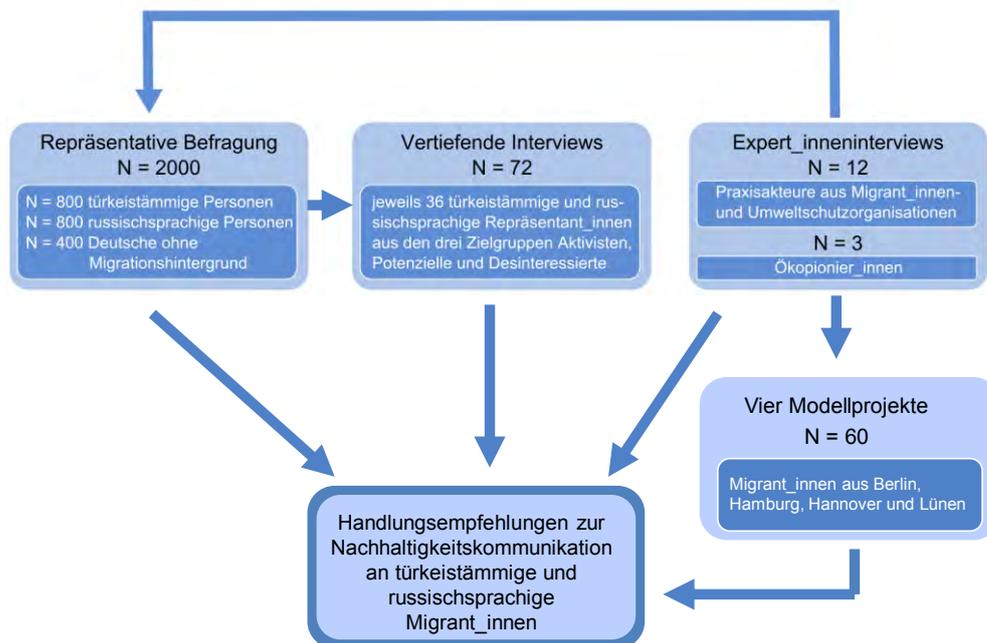


Forschungsziele EMIGMA



1. **Bestandsaufnahme** zu Wissen, Einstellungen, Verhalten und Treibhausgasemissionen von türkeistämmigen und russischsprachigen Migrant_innen
2. Identifizieren von **Subgruppen** innerhalb der Migrant_innen
3. Bewertung der **Effektivität von Maßnahmen** zur Nachhaltigkeitskommunikation in Migrant_innenorganisationen
4. **Anpassung bereits existierender Instrumente** zur Förderung eines klimaschonenden Verhaltens an Migrant_innen
5. Durchführung und Evaluation von **Modellprojekten**
6. Identifizieren von Ansatzpunkten zur **Aktivierung des bürgerschaftlichen Engagements** von MigrantInnen für den Klimaschutz („Empowerment“)
7. Ableitung von **Handlungsempfehlungen** zur Nachhaltigkeitskommunikation an türkeistämmige und russischsprachige Migrant_innen

Wissensintegration in EMIGMA



Repräsentative Befragung: Durchführung



Zeitraum der Erhebung:	April 2011 - Februar 2012
Erhebungsgebiete:	Dortmund, Berlin, München und ausgewählte Städte in Baden-Württemberg
Dauer der Interviews:	60 Minuten für Migrant_innen 45 Minuten für Deutsche
Bestandteile der Interviews:	a) standardisierter Fragebogen b) CO ₂ -Klimarechner
Sprache der Interviews:	Türkisch, Russisch, Deutsch

Repräsentative Befragung: Stichprobe



Gesamtstichprobe von 2000 Personen, davon

- 800 türkeistämmige und 800 russischsprachige Migrant_innen, jeweils 200 in den vier Gebieten
- 400 Deutsche als Vergleichsgruppe (nur in Dortmund)

Um eine Repräsentativität der erhobenen Daten zu gewährleisten, wurden die befragten Personen nach den folgenden drei Merkmalen quotiert:

- Geschlecht
- Alter
- Bildungsstand (z.B. Personen ohne Schulabschluss: Türken = 28%; Russen = 9% ; Deutsche = 2%)

Die Quotierungsangaben für Geschlecht und Alter stammen vom Einwohnermeldeamt Dortmund, die Angaben zum Bildungsstand vom Statistischen Bundesamt.

Quotierung:

Alter (ab 16 Jahre), Geschlecht & Bildung



	Keinen Abschluss	In Schul-ausbildung	Haupt-schule	Realschule	Abitur	(Fach)-Hochschul-abschluss	Altersklassen				Geschlecht
							16-30	31-50	51-75	75+	
							$M_{TU} = 38,97 (SD=14,3)$ $M_{RU} = 40,2 (SD=16,0)$ $M_{DEU} = 52,3 (SD=19,2)$				
											Weib-lich
TU	28,2 (29,6)	5,9 (6,2)	37,3 (37,4)	14,6 (14,8)	9 (8,2)	5 (3,9)	30,6 (30,4)	48,6 (47,6)	19,9 (21,1)	0,9 (0,99)	48 (48,1)
RU	8,9 (8,3)	4,5 (4,3)	33,1 (33)	39,3 (39,5)		14,2 (15)	28,5 (25,9)	47,4 (49,5)	20,5 (20,8)	3,6 (3,8)	51 (51)
DEU	2,3 (2)	4,5 (4)	39,3 (39,6)	27,8 (29,4)	12,5 (11,2)	13,8 (13,8)	17,3 (19,3)	30,3 (32,3)	40,3 (36,8)	12,3 (11,4)	51,5 (52)

Anmerkung: Häufigkeitsverteilung der Quotierungsmerkmale Bildungsstand, Altersklassen und Geschlecht für 800 türkeistämmige, 800 russischsprachige MigrantInnen sowie 400 deutsche Autochthonen. Angaben in %. Die Angaben in Klammern sind die Soll-Werte auf der Berechnungsbasis Mikrozensus (destatis, 2009) und Stadt Dortmund (2010), die in der Erhebung von EMIGMA mit einer Abweichung von maximal 3,5% (in einem Fall) erreicht werden konnten.

Repräsentative Befragung: Inhalte



Verhalten und CO₂-Emissionen

- **Mobilität**
 - Jährliche Fahrleistung für Pkw und ÖPNV
 - CO₂-Emissionen für Pkw, ÖPNV, Flug
- **Ernährung**
 - Konsum von Ökoprodukten
 - CO₂-Emissionen Ernährung
- **Strom und Heizen**
 - Strombezug
 - CO₂-Emissionen Strom und Heizen

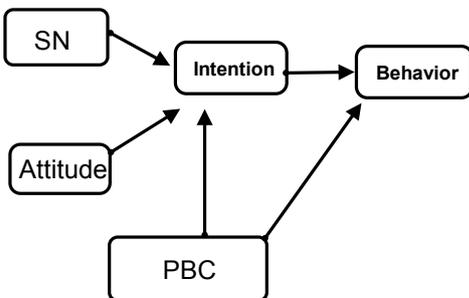
Psychologische Variablen

- Umweltbewusstsein, soziale Normen, wahrgenommene Verhaltenskontrolle, verhaltensspezifische Einstellungen, Verhaltensintention
- Werte
- Integration
- Umweltschutzengagement in Migranten- und Umweltorganisationen
- Psychologisches Empowerment
- Soziodemografie

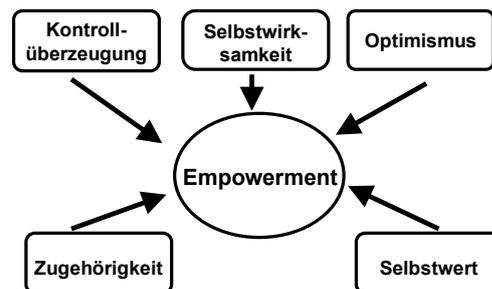
Repräsentative Befragung: Theoretischer Hintergrund



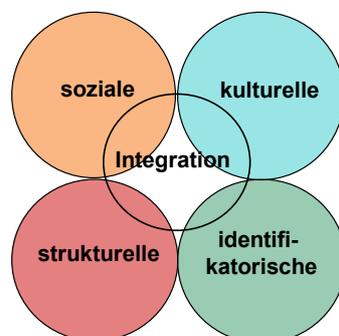
Theorie des geplanten Verhaltens (Aizen, 1991)



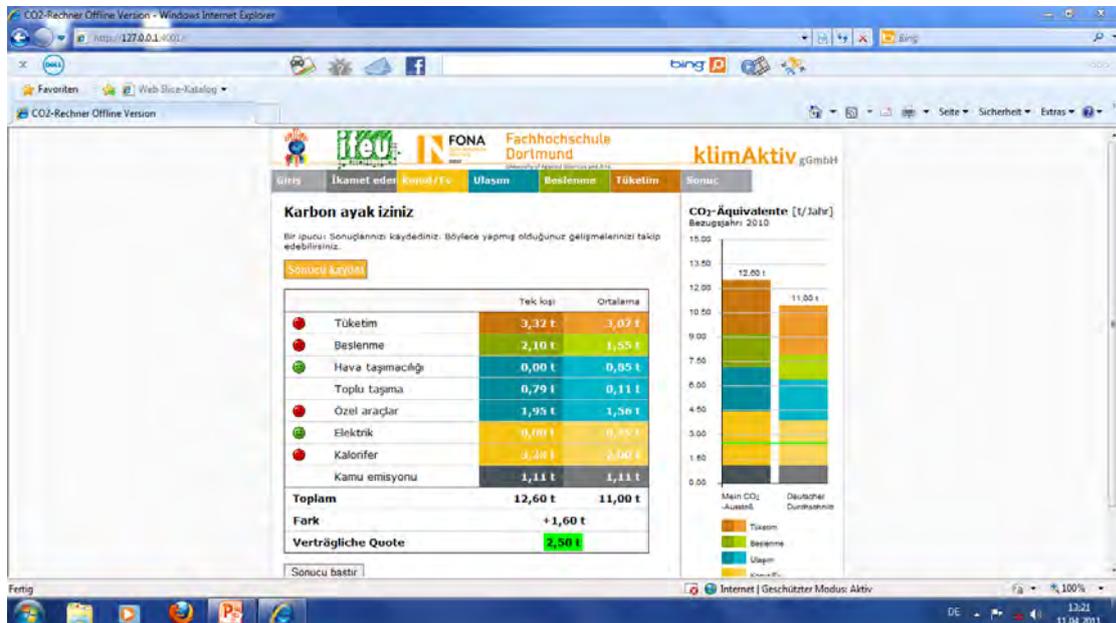
Psychologisches Empowerment (Geller, 1995)



Vier Aspekte der Integration (Esser, 1980)



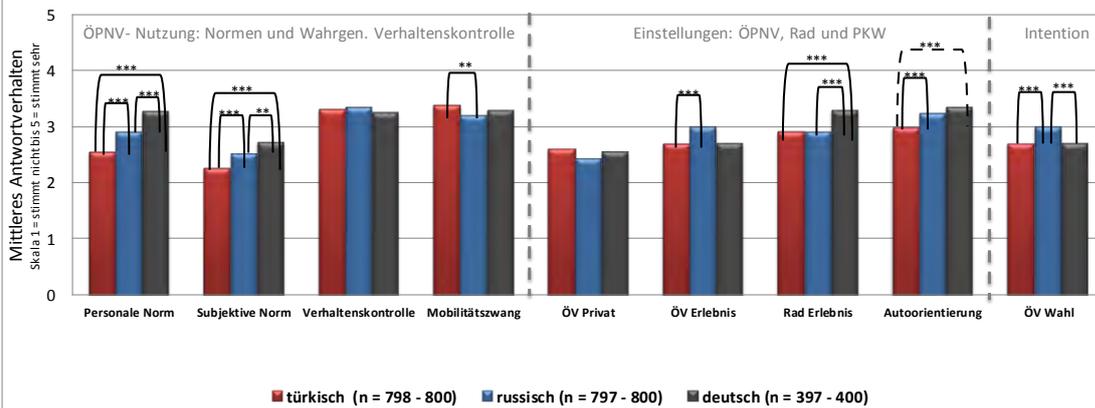
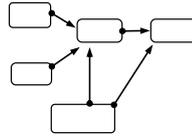
Repräsentative Befragung: Erfassung von Verhalten und Quantifizierung der CO₂-Emissionen



Mobilitätsbezogene Ergebnisse der repräsentativen Befragung



Mobilität



Umweltbewusstsein

„Ich fühle mich aufgrund meiner Prinzipien persönlich verpflichtet, auf meinen Wegen im Alltag umweltfreundliche Verkehrsmittel zu nutzen.“

M = Mittelwert
TR = Türkeistämmige
RU = Russischsprachige
DE = „Deutsche“

Mobilität

$M_{TR} = 2,55$
 $M_{RU} = 2,91$
 $M_{DE} = 3,26$



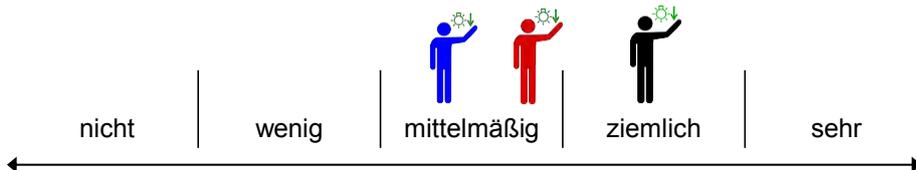
Ernährung

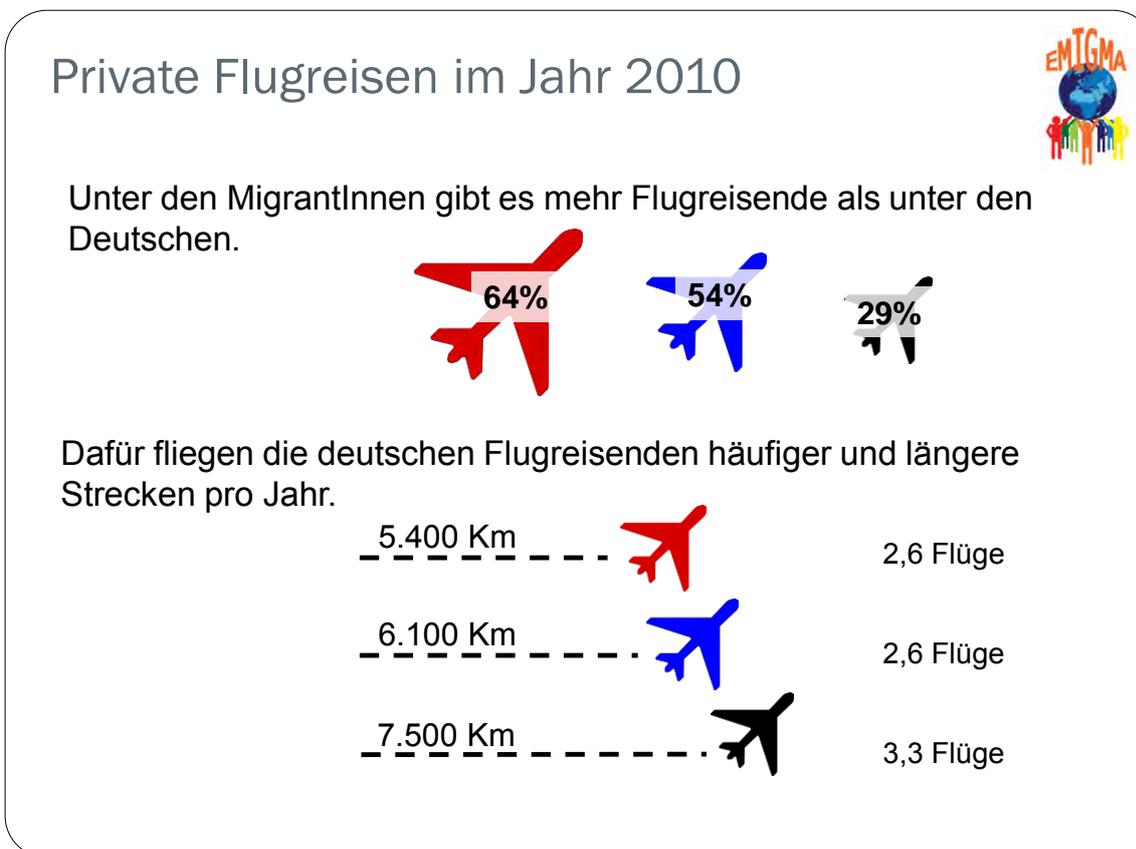
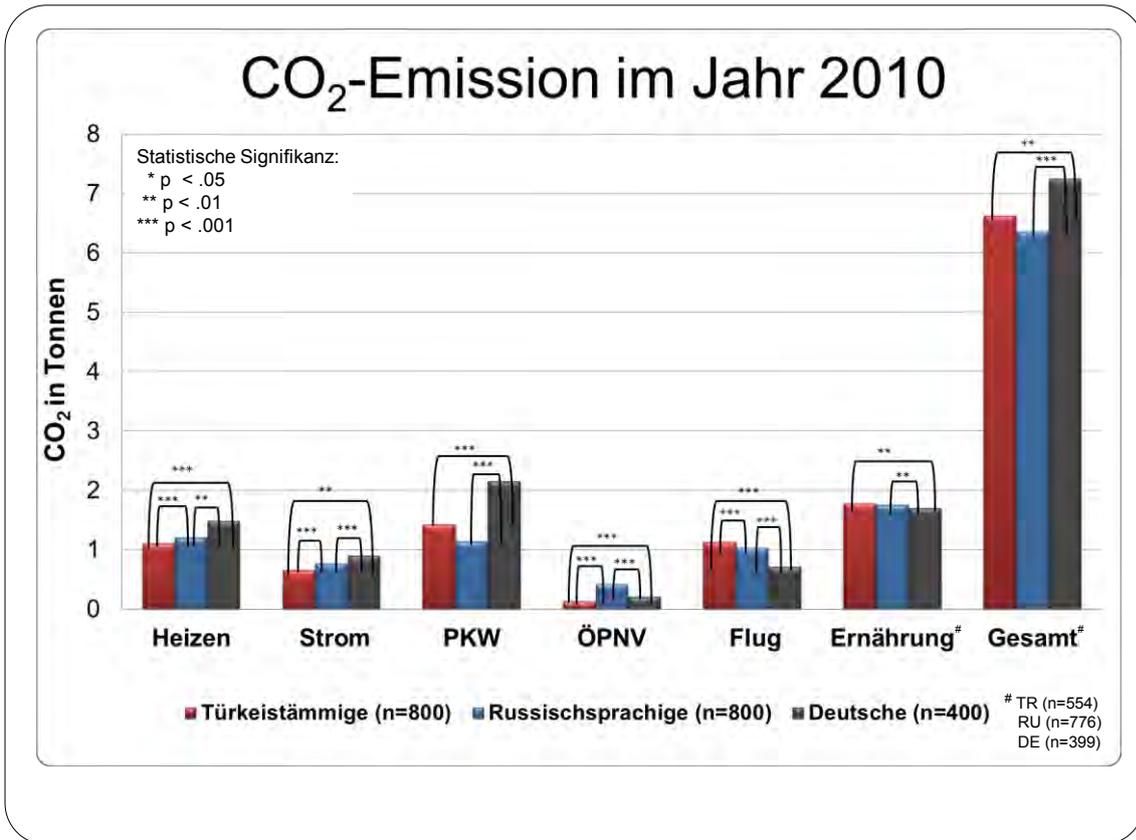
$M_{TR} = 2,24$
 $M_{RU} = 2,37$
 $M_{DE} = 2,61$



Energie

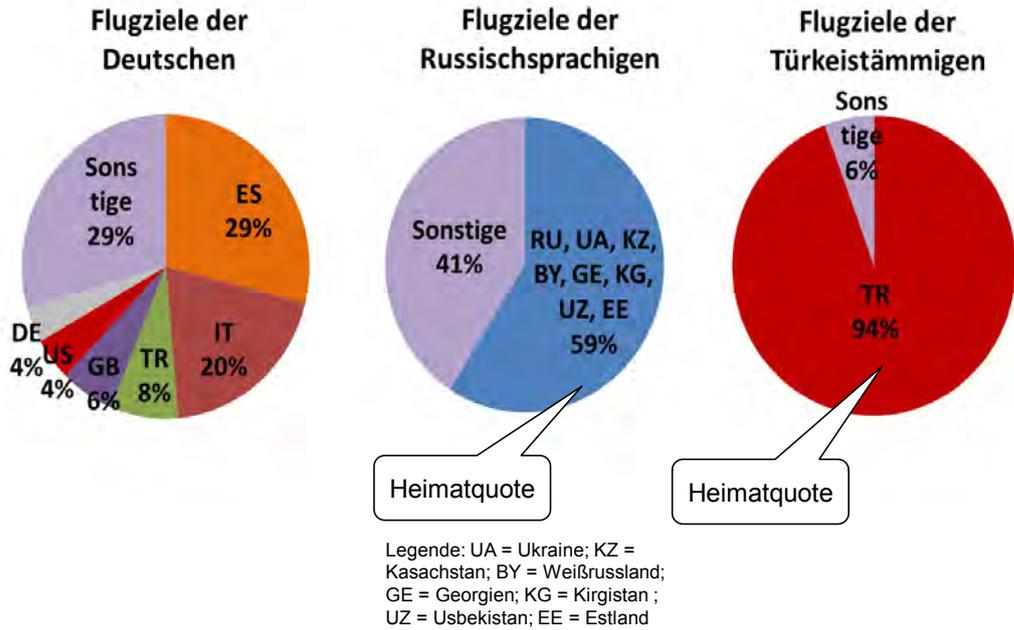
$M_{TR} = 3,43$
 $M_{RU} = 3,35$
 $M_{DE} = 4,16$



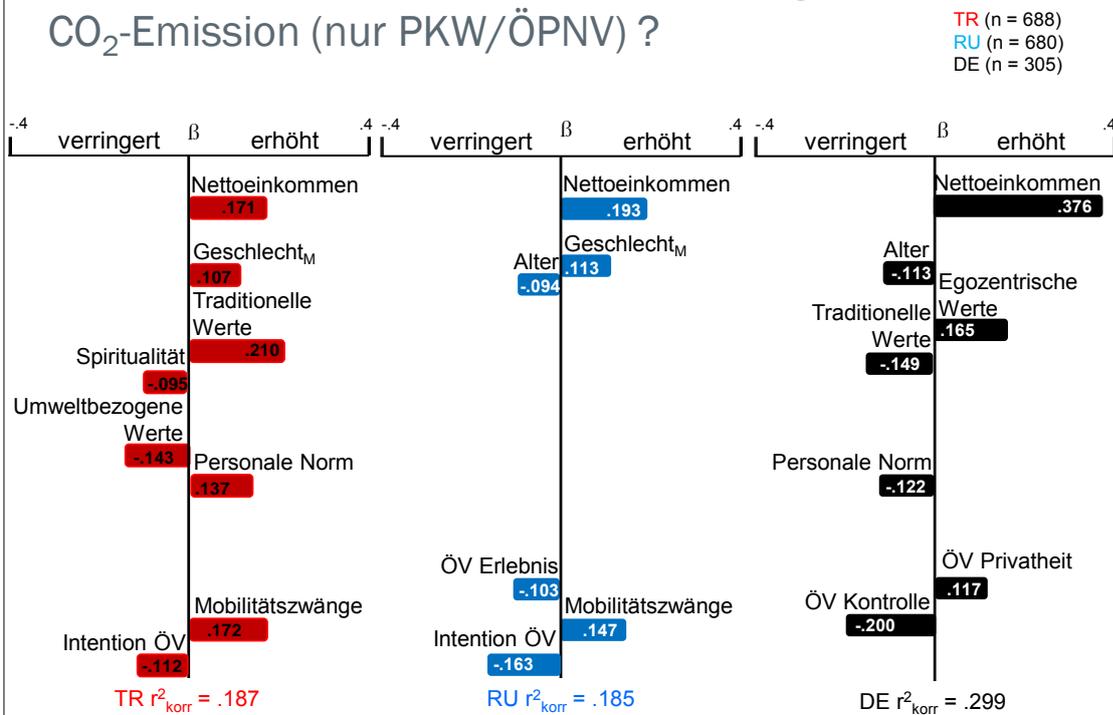




Private Flugreisen im Jahr 2010



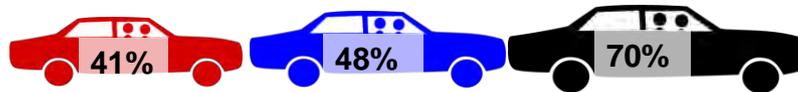
Wodurch erklärt sich die mobilitätsbezogene CO₂-Emission (nur PKW/ÖPNV) ?



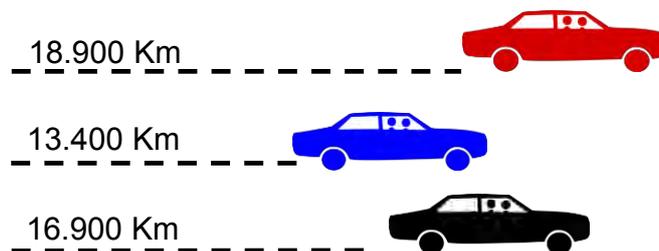
Private PKW-Nutzung (als FahrerIn oder MitfahrerIn)



Unter den Deutschen gibt es die meisten PKW-NutzerInnen.

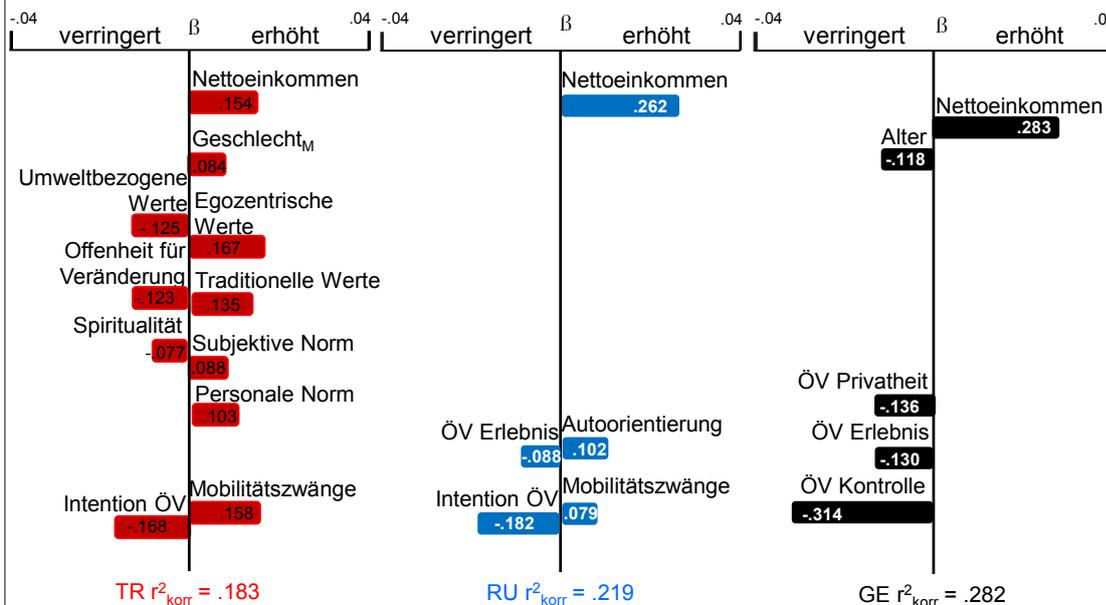


Dafür legen die türkeistämmigen PKW-NutzerInnen die meisten Kilometer zurück.



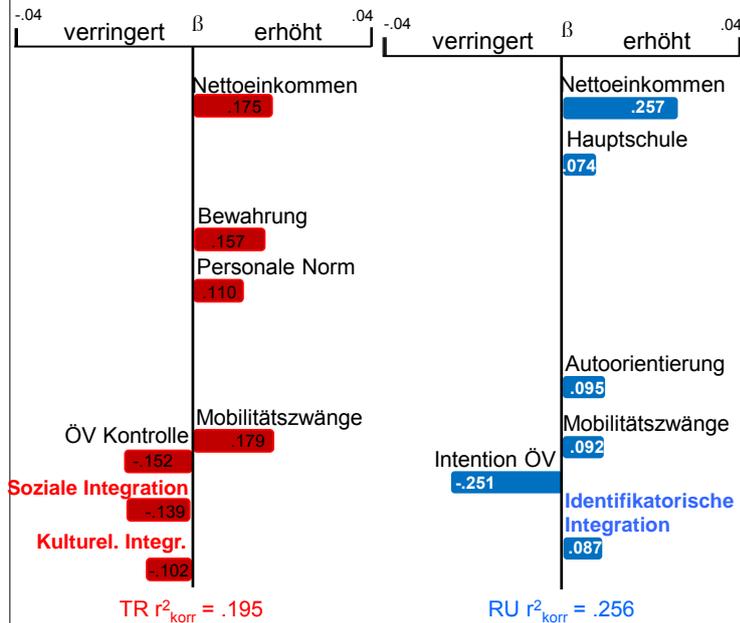
Wodurch erklärt die jährliche Fahrleistung PKW?

TR (n = 688)
RU (n = 680)
DE (n = 305)



Wodurch erklärt die jährliche Fahrleistung Pkw einschließlich Integrationsindikatoren?

TR (n = 571)
RU (n = 575)



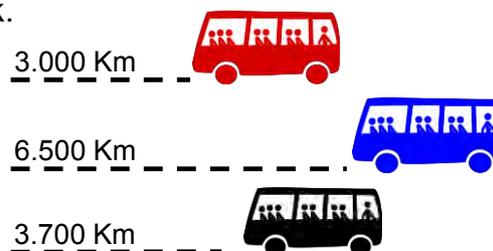
Private Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

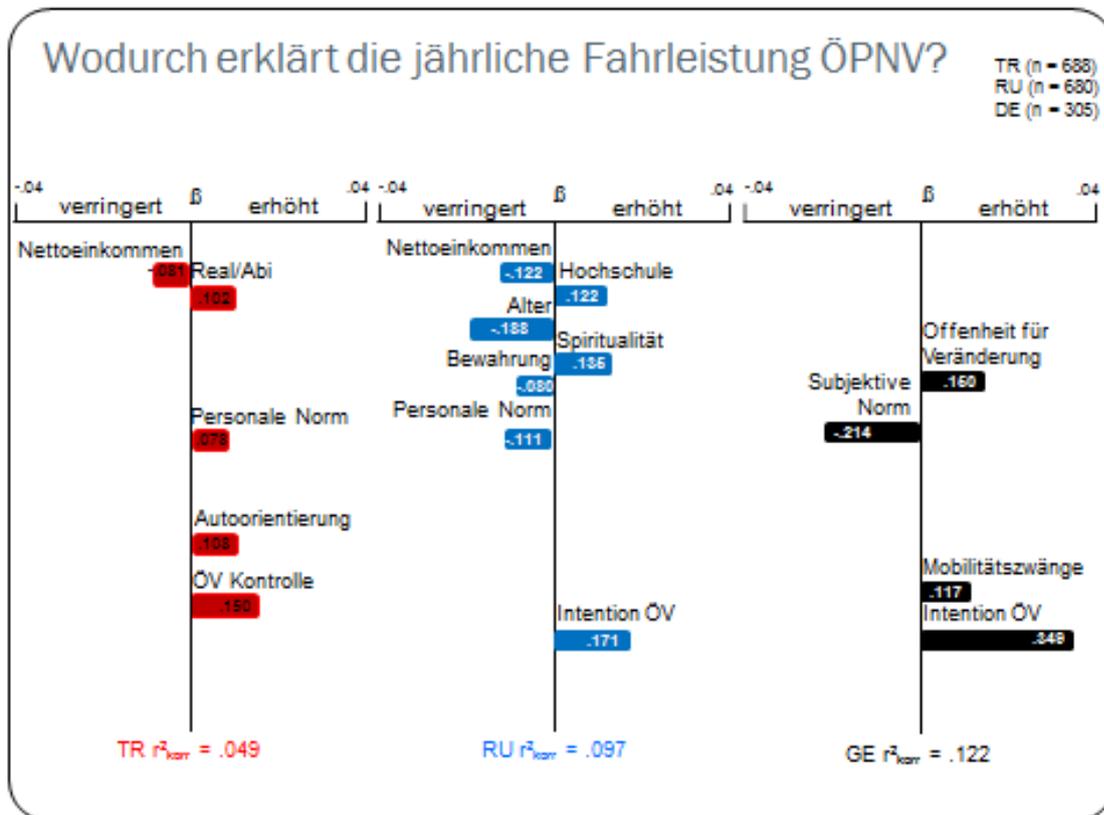


Unter den russischsprachigen MigrantInnen sind die meisten ÖPNV-NutzerInnen.



Die russischsprachigen ÖPNV-NutzerInnen legen auch die meisten Kilometer zurück.





Handlungsempfehlungen in Bezug auf die Pkw-Nutzung



Türkeistämmige Migrant_innen:

- „umweltschonendere“ Alternativen innerhalb der Pkw-Nutzung unter türkeistämmigen Migrant_innen sind kaum präsent
- hier sind bereits allgemeine Informationsangebote förderlich
- Ausnahmen: Mitfahrzentrale. Religiöse und traditionelle Besonderheiten sollten beachtet werden, wie die Gleichgeschlechtlichkeit von Fahrer_in und Mitfahrer_in

Russischsprachige Migrant_innen:

- Umweltschonendere Alternativen zur Pkw-Nutzung sind bekannt (z.B. Carsharing, Mitfahrzentrale)
- Der Pkw wird stärker als Fortbewegungsmittel und weniger als Statussymbol gesehen, daher könnte für effizientere Pkw geworben werden, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren

Handlungsempfehlungen in Bezug auf die ÖPNV-Nutzung



Das Image von Bus und Bahn für russischsprachige Migrant_innen erhalten und für türkeistämmige Migrant_innen verbessern

Russischsprachige Migran_tinnen:

Spirituelle Symbole zur Kundenbindung nutzen:
Ruhe, Gelassenheit, Achtsamkeit

Türkeistämmige Migrant_innen:

- Bus- und Bahnfahren wird mit geringem sozialen Status verbunden (insbesondere in der 2. und 3. Generation)
- Das Image von Bus und Bahn könnte mit Hilfe eines symbolisch-emotionalen Marketings verbessert und mit sozialen Modellen aus den türkischen Gemeinden beworben werden

Handlungsempfehlungen in Bezug auf die Rad-Nutzung



Fahrrad ist in beiden Gruppen ein eher untypisches Fortbewegungsmittel

Türkeistämmige Migrant_innen

- Angebot von Fahrradfahrkursen für Migrant_innen

(z.B. zum Abbau von Hemmschwellen gegenüber der Polizei, Aufbau von Selbstständigkeit und Selbstbewusstsein, Erweiterung des Mobilitätsradius)

- Berücksichtigung von kulturellen und religiösen Besonderheiten in der türkischen Community erforderlich

Russischsprachige Migrant_innen

Fahrradfahrkurse sollten eher auf die Vermittlung von Verkehrsregeln und -sicherheit, als auf das Erlernen des Fahrradfahrens abzielen.



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



4. Die intersektionelle Stadt – Räumliche Erkundungen an den Achsen von Geschlecht, Migration und anderen sozialen Merkmalen

Da Elli Scambor, Geschlechterforscherin in der GenderWerkstätte und im Forschungsbüro der Männerberatung Graz, leider kurzfristig verhindert war, wurde das Projekt „Intersectional Map“ mit Hilfe eines Projektvideos vorgestellt. Es wirft einen ungewöhnlichen Blick auf die Aktionsmuster unterschiedlicher sozialer Gruppen in der Stadt Graz. 1650 Personen über 14 Jahre kamen der Aufforderung nach, ihre individuellen Wege, differenziert nach Tages- und Nachtzeiten, auf einem Stadtplan zu markieren. Die hierbei entstandenen raumzeitlichen Aktionsmuster wurden zu einer innovativen und sehr ansprechenden visuellen Präsentation verwoben, die per Internet selbst genutzt werden kann. „Stadtplanungskonzepte operieren sehr häufig mit geschlechtslosen, entleiblichten Personen und übersehen dabei die unterschiedlichen gesellschaftlichen Bedingungen, von denen Frauen und Männer, mit und ohne Migrationshintergrund, in unterschiedlichen Altersgruppen und Milieus betroffen sind“ (Homepage: intersectional-map.mur.at).



Die intersektionelle Stadt. Räumliche Erkundungen an den Achsen von Geschlecht, Migration und anderen sozialen Markern

Elli Scambor (Vorstellung der Präsentation und des Videos durch Dr.-Ing. Dirk Wittowsky)

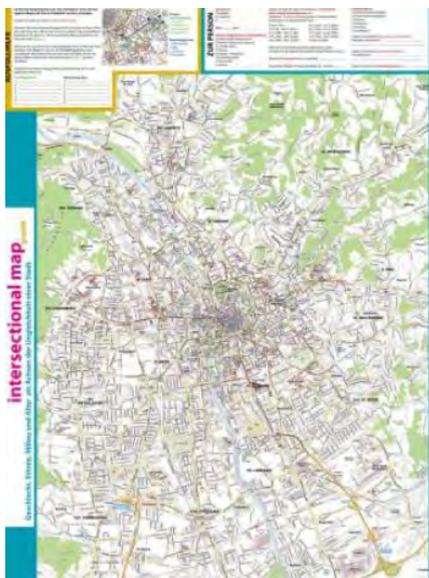
Analyse Fokus

- Unterschiedliche **Mobilitäten** - unterschiedliche BewohnerInnen (Geschlecht, Migration, soziale Lage, Generativität)
- Einfluss von **Arbeitsteilungsmodelle** der Geschlechter (Generativität) in der städtischen Makrostruktur
- Sozialräumliche residenzielle (auf dem Wohnort bezogene) Segregation – **Mobilitäten** sozial und ökonomisch marginalisierte Bevölkerungsgruppen in einzelnen Stadtteilen.
- **Jugend-Räume** in der Stadt Graz. Lassen sich relevante Unterschiede in der Stadtnutzung bei Jugendlichen ausmachen (Gender, Migration)?

2



1650 Personen über 14 Jahre wurden im Zeitraum Juni - Oktober 2008 in Graz befragt



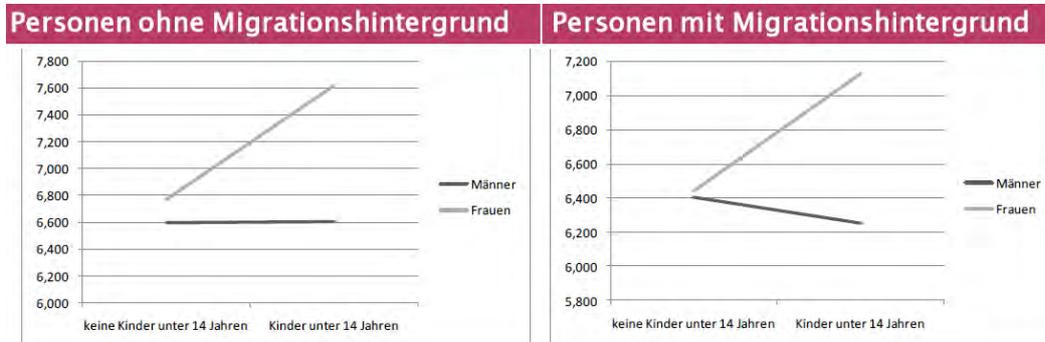
- Fokus: **alltägliche Wege** und Orte
- Verteilung der **Fragebögen** in öffentlichen, halböffentlichen und privaten Einrichtungen (Bildungseinrichtungen, Betreuungseinrichtungen,...)
- **Face- to- face-** Befragung an öffentlichen Plätzen, in Parks, Dienstleistungseinrichtungen,.....
- Face- to- face- Befragung in **Communities** mit Migrationserfahrung (Interviewer/innen mit Migrationserfahrung)

3



Mobilität

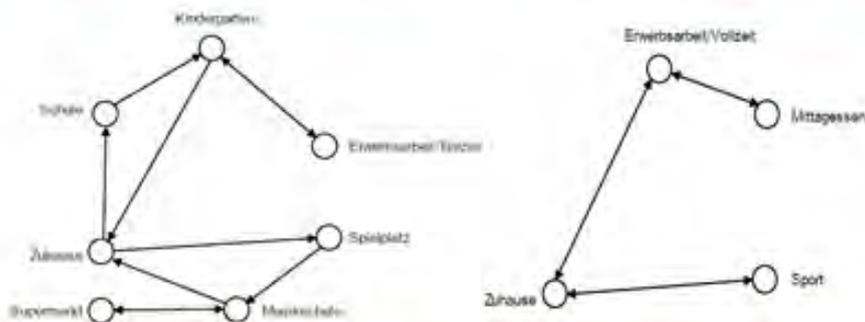
Durchschnittliche Anzahl von aufgesuchten Orten pro Tag nach Geschlecht und in Abhängigkeit davon, ob Kinder unter 14 Jahren im Haushalt lebten.



4



Frau ohne Migrationshintergrund, mit Kindern unter 14 Jahren, Mann ohne Migrationshintergrund, mit Kindern unter 14 Jahren

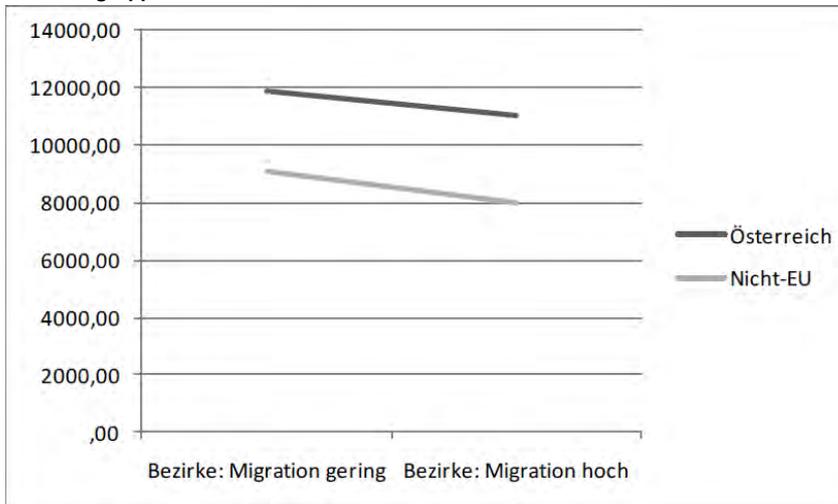


5



Hinweis auf „lokale Netzwerke“

Durchschnittliche Gesamt- Weglänge pro Tag, nach Migrationshintergrund und Bezirksgruppe.



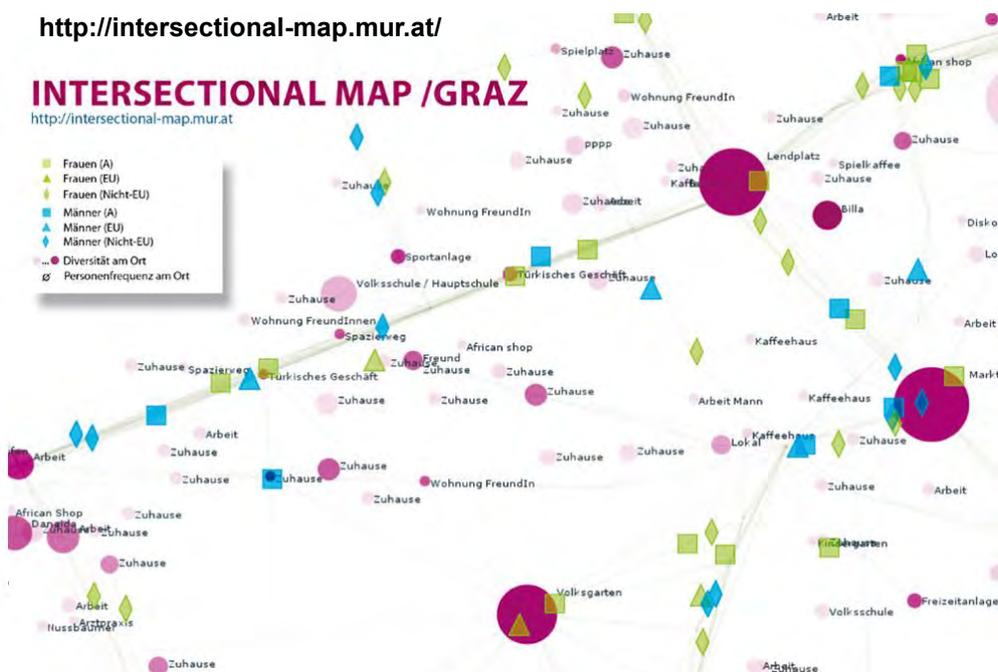
6



<http://intersectional-map.mur.at/>

INTERSECTIONAL MAP /GRAZ

<http://intersectional-map.mur.at>



Wien | Mai 2013

7



5. TOGETHER on the move

Reinhard Jellinek, Projektleiter Abteilung Verkehr bei der Österreichischen Energieagentur, stellte das aktuelle EU-Projekt „TOGETHER on the move“ vor. Der Fokus lag auf neu angekommenen Migranten und Migrantinnen, die häufig in ihrer Verkehrsmittelwahl eingeschränkt sind, ein höheres Unfallrisiko aufweisen und durch herkömmliche Energieeffizienz-kampagnen kaum erreichbar sind. Hier setzte das Projekt an und entwickelte Trainingsmaterialien, Schulungen für Trainerinnen und Empfehlungen für Stakeholder wie Behörden und Verkehrsverbände.

Die fünf Trainingsmodule enthalten anwendungsfertige Lehrmaterialien für theoretische Unterrichtseinheiten und praktische Trainings und lassen sich beispielsweise in Integrations-Sprach- und Fahrradkurse integrieren. Die Lehrmaterialien sind in den Sprachen der fünf Partnerländer des Projekts verfügbar und auf die Begebenheiten vor Ort angepasst. Alle Materialien sind graphisch ansprechend aufbereitet. Das Modul „Energiesparen und nachhaltiger Verkehr“ gibt eine Einführung zum Thema Energieverbrauch und dessen Auswirkungen auf Klima und Gesundheit. „Sicher zu Fuß unterwegs sein“ befasst sich mit den Vorteilen des Gehens, entsprechenden Sicherheitshinweisen inklusive praktischer Übungen, und verdeutlicht die Bedeutung des Zu-Fuß-Gehens als gleichberechtigtes Verkehrsmittel. „Sicheres Rad fahren“ bietet Informationen zu Ausrüstung, Verkehrsregeln und Reparatur sowie Anleitungen zu praktischen Trainingskursen.

Im Modul zur „Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel“ werden z. B. Ticketerwerb, das Lesen von Fahrplänen und die Planung von Fahrten behandelt. „Spritfahrendes Autofahren“ beinhaltet neben den goldenen Regeln der spritsparenden Fahrweise auch viele Fakten zum Thema Auto und dessen Alternativen.

Die Trainingsmaterialien wurden in der Praxis getestet, wobei es sehr positive Rückmeldungen zur Anwendbarkeit, z. B. für die verschiedenen Sprachniveaus, gab. Zu beachten ist, dass nicht das gesamte Material durchgearbeitet werden muss, sondern passende Einheiten ausgewählt werden können.



Energy efficient transport training for adult immigrants

TOGETHER on the move

Trainings für energieeffiziente Mobilität für MigrantInnen

Reinhard Jellinek
Österreichische Energieagentur



Was ist die Österreichische Energieagentur?

Österreichische Energieagentur – Austrian Energy Agency

- 1977 als Energieverwertungsagentur E.V.A. gegründet
- Unabhängiger Think-Tank, als wissenschaftlicher Verein organisiert
- 43 Mitglieder (Bund, Länder, Energie-/Wirtschaft, u. a.)

Tätigkeit

- Beratung und Studien – national, EU, international
- Entwicklung von Szenarien und Strategien
- Energy Road Map und Low Carbon Economy
- Offizielle Energieeffizienz Monitoringstelle

Fokus

- Optimierung der Bereitstellung und Nutzung von Energie
- Energieeffizienz, Erneuerbare, Versorgungssicherheit, Nachhaltigkeit
- Gebäude, industrielle Produktion, Dienstleistungen, Mobilität
- Energiemärkte, innovative Energietechnologien, Smart Solutions



AUSTRIAN ENERGY AGENCY





Inhalt

- Das Projekt TOGETHER on the move
- Ausgangslage Mobilität von MigrantInnen
- Die TOGETHER Lehrmaterialien
- Erfahrung aus der praktischen Anwendung



Das Projekt

- Gefördert durch das Intelligent Energy Europe Programm der EU
- Laufzeit 2010-2013
- 6 Partner in 5 Ländern
 - » Belgien: Mobiel 21, (Koordinator)
 - » Norwegen: Institute of Transport Economics
 - » Schweden: Swedish Transport Association
 - » Großbritannien: JMP Consultants
 - » Österreich: Österreichische Energieagentur
 - » Österreich: Forschungsgesellschaft Mobilität (Graz)

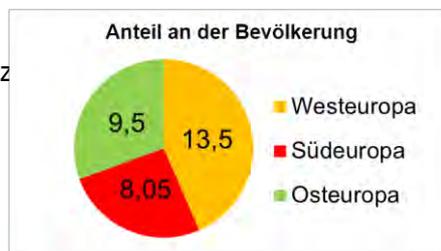




Hintergrund

MigrantInnen in Europa (insb. neu angekommene)

- » Schlechter ausgebildet
- » Öfter arbeitslos
- » Weniger Eigenständigkeit bei der Verkehrsmittelwahl (z.B. ÖV)
- » Weniger Information über Mobilitätsangebote
- » Weniger Fahrradnutzung
- » Höheres Unfallrisiko
- » Durch herkömmliche Energieeffizienz kampagnen kaum erreichbar



Hintergrund

Bewusstseinsbildung, Training and Ausbildung für MigrantInnen

- » Erhöht die Mobilität
- » Erhöht das Umweltbewusstsein im Verkehrsverhalten
- » Erhöht die Selbstständigkeit
- » Erhöht die soziale Inklusion
- » Eröffnet Perspektiven für Beschäftigung





Inhalt des Projekts

- Analyse der Ausgangslage und Voraussetzungen für Wissenstransfer für MigrantInnen
- Verfassen von Lehrmaterialien in 5 unterschiedlichen Bereichen (Trainingsmodule)
- Durchführung von Schulungen/ Trainings in den 5 Partnerländern
- Monitoring der Auswirkung der Trainings
- Empfehlungen für Stakeholder
 - Regionale/ nationale Behörden sowie politische Entscheidungsträger
 - Verkehrsverbände



Die Trainingsmodule

- Zielgruppe: Erwachsene mit Migrationshintergrund
- Lehrmaterialien für theoretische Unterrichtseinheiten und praktische Trainings
- Geeignet für den Einsatz bei (Fort-)Bildungskursen für MigrantInnen (Integrationskurse, Sprachkurse, Radfahrtrainings)
- Anwendungsbereite Unterlagen und Arbeitsblätter
- Jedes Modul umfasst eine Vielzahl von unterschiedlichen Lehrmaterialien und Erläuterungen für TrainerInnen.



Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE

INTELLIGENT ENERGY
EUROPE

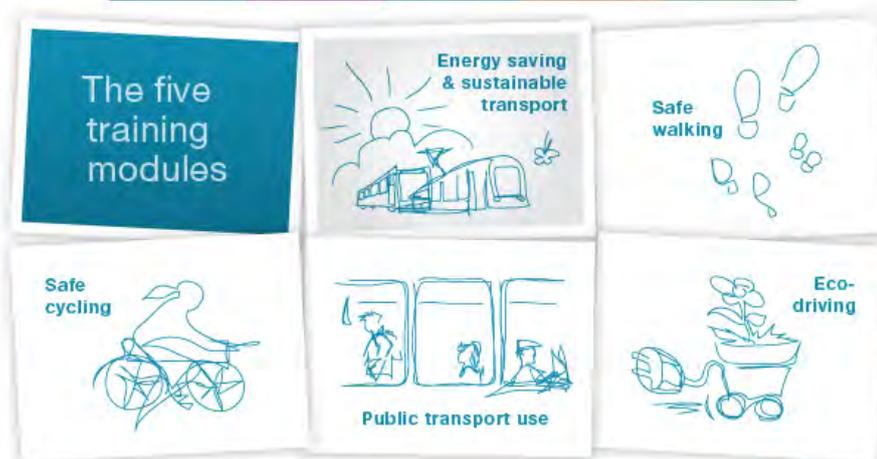


Die Trainingsmodule

- Professionelles Design von Ordnern und Unterlagen
- Kennzeichnung der unterschiedlichen Teile durch Farben und Symbole
- Angepasst an nationale Spezifika der 5 Partnerländer
- Verfügbar in den Sprachen Deutsch, Englisch, Niederländisch, Schwedisch und Norwegisch
- Kennzeichnung des Sprechlevels an jedem Übungsblatt (Kompetenzniveau A1 – C2)



Trainingsmodule





Inhalte der Trainingsmodule

- Einführung zum Trainingsmodul;
allgemeine Ziele, Zielgruppe, Lernziele, Aufbau
- Trainerleitfaden:
Einführung ins Thema, grundlegende Fakten, Referenz für Fragen von KursteilnehmerInnen
- Trainingseinheit:
Detaillierte Informationen über die Übungen (Abfolge, Dauer, notwendige Sprachfertigkeiten, Didaktik & Methodik, Arbeitsmittel)
- Arbeitsblätter:
Zum Bearbeiten/ Ausfüllen durch die KursteilnehmerInnen
- Handouts:
Infos für die KursteilnehmerInnen, Ausgangsmaterial für Diskussionen (Fotos, Grafiken, ...)



Beispiele für Inhalte





Modul 1 – Energieeffiziente Mobilität

- Energieverbrauch – eine Einführung
- Vergleich Energieverbrauch von Haushalt und Verkehr
- Energieverbrauch – Messung und Vergleichbarkeit
- Vorteile nachhaltiger Verkehrsmittel
- Auswirkungen auf Klima, Lärm und Gesundheit
- Platzverbrauch von Verkehrsmitteln
- Zahlen und Fakten zum Autofahren

Vergleich der Todesfälle durch Bewegungsmangel, Luftverschmutzung und Verkehrsunfälle (FR/CH/AT):

Quelle: Martin Eder, BM-FUW, Grafik: NFP (2012)



Weltkarte - nach Motorisierungsgrad

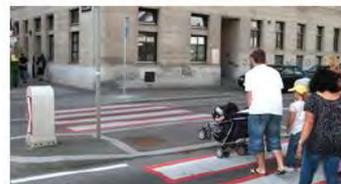


Quelle: Worldmapper, SAZ Group, Universität von Sheffield (2006)



Modul 2 – Sicheres zu Fuß gehen

- Vorteile des Gehens (gesund, umweltfreundlich, kostet nichts, gesellig, gut für die lokale Wirtschaft)
- Verkehrsregeln für FußgängerInnen
- Sicherheitshinweise
- Praktische Ausflüge in die Umgebung



Gehweg



Geh- und Radweg (gemeinsam geführter Weg)



Geh- und Radweg (getrennt geführter Weg)





Modul 3 – Sicheres Radfahren

- Das verkehrssichere Fahrrad
- Nützliche Ausrüstung
- Grundlegende Verkehrsregeln
- Fahrradinstandhaltung und Reparatur
- Aufbau und Inhalt von praktischen Trainingskursen



Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE



Modul 4 – Öffentliche Verkehrsmittel

- Planung von Fahrten
- Fahrpläne lesen
- Die richtige Fahrkarte wählen
- ÖV mit Kindern / Älteren / Behinderten



Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE



Modul 5 – EcoDriving

- Die goldenen Regeln der spritsparenden Fahrweise
- Ähnlichkeiten von EcoDriving und Radfahren
- Vorteile von EcoDriving
- Zahlen und Fakten zum Thema Auto (Fahrzeugklassen, Kraftstoffe, Antriebe, Arten von Straßen, durchschnittliche Kilometerleistung von PKWs, durchschnittlicher Besetzungsgrad von PKWs)
- Kurze Geschichte des Automobils
- Erhöht das Autofahren unsere Mobilität?
- Kosten des Autofahrens
- Alternativen zum Auto
- Verkehrsbeobachtung in der Praxis



Dampfswagen von Nicholas Cugnot, zweite Version, 1771



Erfahrungen aus der Praxis (Radfahrtrainings)

- Sehr unterschiedlicher Fortschritt: Manche können nach 3 Einheiten radfahren, andere nach der 9. Einheit noch nicht (Angst vor Geschwindigkeit, Schwierigkeiten beim Halten des Gleichgewichts)
- Afrikanerinnen: 2 rivalisierende communities (englisch, französisch), keine Verbindlichkeiten (zu spät kommen, etc.), doch große Begeisterung





Erfahrungen aus der Praxis (Radfahrtrainings)

- Islamische Frauen: begeistert, pünktlich, beflissen, wollen unbedingt das Fahren lernen; neugierig und gleichzeitig ängstlich beim Fahren im Öffentlichen Raum
- Islamische Männer: Nicht verbindlich, brauchen Anordnungen "EU-Projekt"), Frauen als Trainerinnen werden akzeptiert.
- Wichtig: Gemeinsames Besorgen von (gebrauchten) Fahrrädern im Anschluss an den Kurs



Erfahrungen aus der Praxis (Radfahrtrainings)

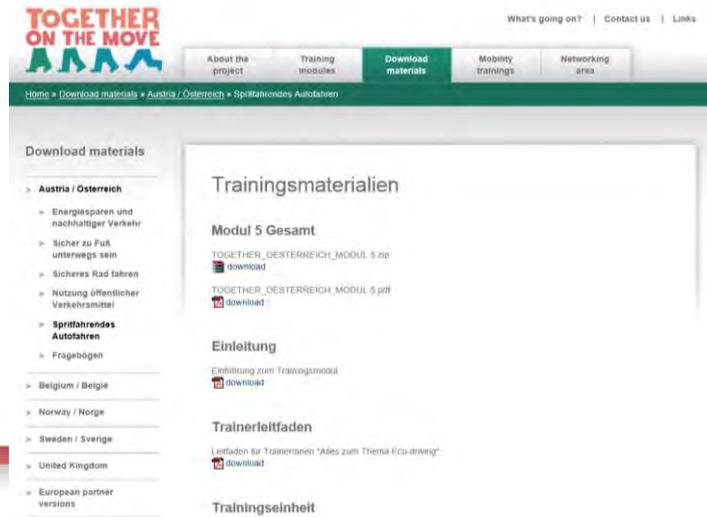


Cooperated by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE



Download der Materialien

www.together-eu.org



Weitere Berichte auf der Website

www.together-eu.org

- State-of-the-art Report: Immigrants in Europe, their travel behaviour and possibilities for energy efficient travel (2011)
- Policy Integration Strategies: Possibilities and approaches of addressing policy makers to integrate TOGETHER on the move (2011)
- Context conditions for knowledge transfer: Overview of current knowledge of migrants on the topic of energy-efficient transport and context conditions (2012)



6. Berufsmobilität von Migrantinnen und Migranten

Dr. Heiko Rüger, Koordinator des Forschungsschwerpunktes „Berufsbedingte räumliche Mobilität“ am Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB) in Wiesbaden, stellte Ergebnisse aus dem Projekt „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ vor. Jeder Fünfte in Deutschland ist heutzutage durch berufsbedingte Umzüge, Auslandsaufenthalte, Fern-, Wochenendpendeln sowie häufige Dienstreisen hochgradig mobil. (Berufs-)Mobilität tritt dabei in Wechselbeziehung mit zentralen Lebensbereichen und kann Konsequenzen für Partnerschaft, Familienentwicklung und Lebensqualität haben. Die insgesamt 7220 Telefon-Interviews wurden in sechs europäischen Ländern durchgeführt, davon waren 1260 Personen (gewichtet) aus Deutschland.

Bei der im Workshop vorgestellten Einzelanalyse stand die Frage im Vordergrund, ob Migrantinnen und Migranten in Deutschland berufsbedingt häufiger mobil sind. Folgende Gruppen, die berufsbedingt mobil sind, wurden zusammengefasst: Fernpendler, die mindestens zwei Stunden Fahrtzeit für Hin- und Rückwege zur Arbeitsstelle an mindestens drei Arbeitstagen pro Woche aufweisen; Übernachtler, die innerhalb der letzten 12 Monate mindestens 60 Nächte aus beruflichen Gründen außer Haus verbracht haben; Umzugsmobile, die innerhalb der letzten drei Jahre den Wohnort aus beruflichen Gründen über mindestens 50 km innerhalb Deutschlands oder über Landesgrenzen hinweg gewechselt haben; sowie Multi-Mobile, die mindestens zwei der oben beschriebenen Merkmale aufweisen.

Als Ergebnisse lassen sich festhalten, dass ein höherer Anteil der Erwerbstätigen mit Migrationshintergrund (24 %) mobil ist als die deutsche Vergleichsgruppe (18 %), eine eigene Migrationserfahrung führt jedoch nicht zu einer höheren Mobilität. Innerhalb der Migrantengruppe sind geschlechtsspezifische Unterschiede geringer ausgeprägt als bei der Gruppe ohne Migrationshintergrund. Migrantinnen sind fast ebenso häufig berufsbedingt mobil wie Migranten. Im Vergleich zu deutschen Frauen sind Migrantinnen sogar fast doppelt so häufig mobil (22 %). Wird jedoch nach Bildungsstand und Berufssparte der befragten Frauen kontrolliert, ist der Unterschied wesentlich geringer. Berufsbedingte Mobilität unterscheidet sich zwischen (deutschen) Männern und Frauen vor allem für Personen mit Kindern. Hier sind bzw. bleiben überwiegend die Männer beruflich mobil. Langfristig könnte eine hohe berufsbedingte Mobilität, die bei Migranten auf eine gute berufliche Integration hinweist, sich jedoch als problematisch für die langfristige Entwicklung der Partner-/Familienbeziehung und die Lebenszufriedenheit sowie die demographische Entwicklung erweisen.

Berufsmobilität von Migrantinnen und Migranten

Dr. Heiko Rüger
Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB), Wiesbaden

Hintergrund

- Die Globalisierung und Europäisierung von Arbeitsmärkten sowie die wachsende Berufsorientierung von Frauen erfordern zunehmend räumliche Mobilität von Erwerbstätigen.
- Jeder fünfte ist für den Beruf hochgradig mobil
- Hierbei besteht ein differenzielles Mobilitätsverhalten innerhalb verschiedener soziodemografischer Gruppen
- Eine kaum beachtete Fragestellung in der Forschung betrifft den Zusammenhang zwischen Migration und berufsbedingter räumlicher Mobilität.

Fragestellungen

- Wie mobil sind Migranten für ihren Beruf innerhalb Deutschlands im Vergleich zu deutschen Erwerbstätigen?
- Welche soziodemografischen Unterschiede bestehen zwischen den mobilen Personen innerhalb der beiden Gruppen?
- Sind Erwerbstätige mit Migrationshintergrund in anderen Formen mobil als deutsche Erwerbstätige?

Forschungsstand

- Schlechtere Chancen auf dem Arbeitsmarkt für Migranten, die oftmals durch häufigere Berufs- und Betriebswechsel kompensiert werden müssen (Westphal 1997; Eckey/Kosfeld/Türck 2007).
- Bezogen auf Umzugsmobilität kann man annehmen, dass Migranten, die nicht in Deutschland geboren wurden, eher bereit sind, in dieser Form mobil zu werden (z.B. Schündeln 2007).
- Personen mit Migrationshintergrund weisen häufiger Merkmale auf (Statistisches Bundesamt 2009), die mit erhöhtem Mobilitätsverhalten assoziiert sind.
- **These: Migranten weisen eine höhere Mobilitätsquote auf als Deutsche.**



- Datengrundlage: Studie „Job Mobilities and Family Lives in Europe“ (Schneider et al. 2011 a, b)
- Stichprobe: 5552 zufällig ausgewählte Personen in sechs europäischen Ländern (Deutschland, Frankreich, Polen, Schweiz, Spanien und Belgien) im Alter zwischen 25 und 54 Jahren.
- Zusätzlich wurden 1668 Interviews mit gegenwärtig mobilen Personen geführt (Oversampling).
- Insgesamt für alle Länder: N= 7220 Personen, 2432 Mobile (inklusive Oversampling) und 4788 Nicht-Mobile.
- Für **Deutschland** besteht die Stichprobe aus **1663 Personen** (gewichtet 1495 Personen).
- Drei zentrale Ziele der Studie: Verbreitung, Entstehung und Konsequenzen berufsbedingter räumlicher Mobilität

Methode

- Definition: **beruflich bedingte räumliche Mobilität**
- **Fernpendler**: mindestens zwei Stunden Fahrtzeit für Hin- und Rückweg zur Arbeitsstelle an mindestens drei Arbeitstagen pro Woche
- **Übernachter**: innerhalb der letzten 12 Monate mindestens 60 Nächte aus beruflichen Gründen außer Haus verbracht; hierzu wurden auch Personen gezählt, die aus beruflichen Gründen in einer Fernbeziehung leben
- **Umzugsmobile**: Wohnortwechsel aus beruflichen Gründen innerhalb der letzten drei Jahre über mindestens 50 km innerhalb Deutschlands oder über Landesgrenzen hinweg
- **Multi-Mobile**: weisen mindestens zwei der oben beschriebenen Merkmale auf

Methode

- Definition: **Migrationshintergrund** („Migranten“)
 - weder ist das eigene Geburtsland, noch das der Eltern, West-Deutschland (BRD) oder die ehemalige DDR
 - das eigene Geburtsland ist die BRD oder die ehemalige DDR, jedoch mindestens ein Elternteil ist weder in der BRD noch in der ehemaligen DDR geboren
- Personen ohne Migrationshintergrund („Deutsche“) sind demnach diejenigen, die ebenso wie ihre beiden Elternteile auf dem Gebiet der BRD bzw. dem der ehemaligen DDR geboren wurden
- des Weiteren wird zwischen Personen mit und ohne eigene Immigrationerfahrung unterschieden
- Definition: **Immigrationserfahrung**
 - die Person wurde im Ausland geboren und ist erst später nach Deutschland zugewandert.

Analysen

- Die nachfolgenden Analysen beziehen sich auf Erwerbstätige in Deutschland.
- Definition: **Erwerbstätige**
 - alle, die einer bezahlten Beschäftigung nachgehen (gleich wie viele Stunden pro Woche gearbeitet wird).
- **N= 1400** (gewichtet: 1260)

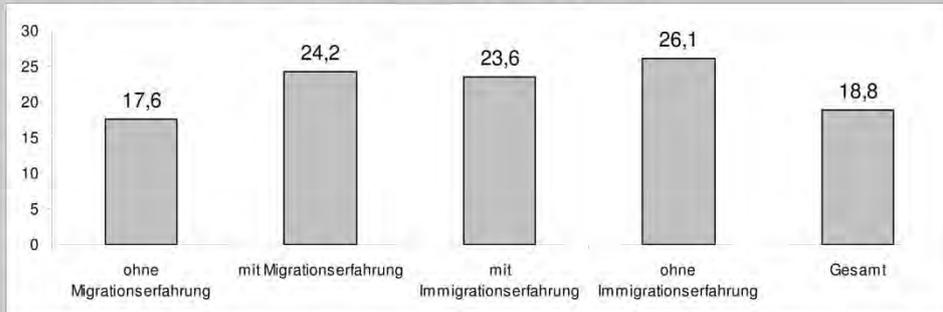
Soziodemografische Merkmale erwerbstätiger Personen in der Stichprobe, nach Migrationshintergrund (in %)

	Unter Migrationshintergrund				Gesamt
	ohne Migrations- erfahrung	mit Migrations- erfahrung	mit Immigrations- erfahrung	ohne Immigrations- erfahrung	
Alter					
25-34	25,3	24,4	23,0	26,7	25,1
35-44	39,4	46,6	51,4	38,9	40,8
45-54	35,3	29,0	25,7	34,4	34,1
Geschlecht					
männlich	51,8	65,1	68,2	60,0	54,3
weiblich	48,2	34,9	31,8	40,0	45,7
Bildung					
Hauptschule	20,4	25,0	31,9	14,3	21,3
Realschule	46,7	49,1	43,0	58,3	47,1
Abitur	14,6	9,5	11,1	7,12	13,7
Hochschule	18,2	16,4	14,1	20,2	17,9

Quelle: Rüger et al. (2011), Hamburg Review of Social Sciences 5,3: 26-51

Ergebnisse

Anteil beruflich mobiler Personen unter Erwerbstätigen in Deutschland, nach Migrationshintergrund (in %)



Quelle: Rüger et al. (2011), Hamburg Review of Social Sciences 5,3: 26-51

Mobilitätsformen bei Erwerbstätigen in Deutschland, nach Migrationshintergrund (in %)

Mobilitätsform	Unter Migrationshintergrund				Gesamt
	ohne Migrationserfahrung	mit Migrationserfahrung	mit Immigrationserfahrung	ohne Immigrationserfahrung	
Fernpendler	6,6	8,8	10,8	5,5	7,0
Übernachter	4,5	8,0	5,4	13,2	5,2
Umzugsmobile	4,2	4,2	4,1	3,3	4,2
Multi-Mobile	2,3	3,4	2,7	4,4	2,5

Quelle: Rüger et al. (2011), Hamburg Review of Social Sciences 5,3: 26-51

Ergebnisse

- Erwerbstätige mit Migrationshintergrund sind mit 24,2% signifikant mobiler als die deutschen Erwerbstätigen mit 17,6 %.
- Unterschied nicht mit differenzieller Zusammensetzung nach soziodemographischen und beruflichen Merkmalen zu erklären (aOR= 1,66; $p < .01$).
- Innerhalb der Gruppe der Migranten kaum Unterschiede hinsichtlich der Mobilitätsquote nach eigener Migrationserfahrung bzw. Immigrationsjahr oder Immigrationsalter.
- Migrantinnen mit 21,7% kaum weniger mobil als männliche Migranten (25,8%) und deutlich häufiger berufsmobil als deutsche Frauen (11,6%; $p = .0012$).
- Unterschied zwischen erwerbstätigen Frauen mit und ohne Migrationshintergrund lässt sich teilweise erklären mit Unterschieden bei Bildung, Beschäftigung in Unternehmen mit internationaler Ausrichtung sowie Familienstand.

Zusammenhang Migrationshintergrund und berufliche Mobilität (adjust. Odds Ratios)

	Gesamtmodell	Ohne Migrationhintergrund	Mit Migrationhintergrund
Migrationshintergrund (Ref.=nein)	1,658**	-	-
Geschlecht (Ref.=Männer)	0,432**	0,439**	0,397*
Alter (Ref.=25-34)			
35-44	0,609*	0,645	0,494
45-54	0,596*	0,608+	0,631
Bildung (Ref.=Hauptschule)			
Realschule	1,065	1,161	0,722
Abitur	0,985	1,163	0,498
Hochschule	2,733**	3,622**	1,037
Familienstand (Ref.=verheiratet)			
Ledig	1,668**	1,716*	1,539
Geschieden/verwitwet	1,936**	2,514**	1,003
Beschäftigungsstatus (Ref.=selbständig)			
Öffentlicher Arbeitgeber	1,414	1,571	1,151
Privater Arbeitgeber	1,332	1,505	1,288
Wirtschaftssektor / Branche (Ref.=Industrie, inkl. Agrar)			
Dienstleistungen	2,301**	1,993**	3,361**
Wissensbasiert	2,021**	1,739*	4,275**
Anzahl / geogr. Verteilung von Unternehmensniederlassungen (Ref.=eine Niederlassung)			
Niederlassungen regional	0,775	0,632	1,655
Niederlassungen national	1,738*	2,061**	1,071
Niederlassungen europaweit	2,287**	2,350*	2,262
Niederlassungen weltweit	2,945**	3,232**	2,214
Immigrationserfahrung (Ref.=nein)			1,288
Konstante	0,077**	0,059**	0,187*
N (beobachtet / gewichtet)	1398 / 1258	1162 / 1020	236 / 238
Pseudo R² (Nagelkerke)	0,185	0,208	0,200

Quelle: Rüger et al. (2011), Hamburg Review of Social Sciences 5.3: 26-51; Anmerk.: + = < 10%, * = $p < 5\%$, ** = $p < 1\%$;

Zusammenhang Migrationshintergrund und berufliche Mobilität (adjust. Odds Ratios)

	Gesamtmodell	Frauen
Migrationshintergrund (Ref. = nein)	1,658**	1,700
Geschlecht (Ref. = Männer)	0,432**	-
Alter (Ref. = 25-34)		
35-44	0,609*	0,738
45-54	0,596*	0,428+
Bildung (Ref. = Hauptschule)		
Realschule	1,065	2,497
Abitur	0,985	3,174+
Hochschule	2,733**	8,513**
Familienstand (Ref. = verheiratet)		
Ledig	1,668**	3,043**
Geschieden/verwitwet	1,936**	4,117**
Beschäftigungsstatus (Ref. = selbständig)		
Öffentlicher Arbeitgeber	1,414	1,783
Privater Arbeitgeber	1,332	1,429
Wirtschaftssektor / Branche (Ref. = Industrie, inkl. Agrar)		
Dienstleistungen	2,301**	1,665
Wissensbasiert	2,021**	2,455+
Anzahl / geogr. Verteilung von Unternehmensniederlassungen (Ref. = eine Niederlassung)		
Niederlassungen regional	0,775	1,211
Niederlassungen national	1,738*	1,565
Niederlassungen europaweit	2,287**	3,883*
Niederlassungen weltweit	2,945**	3,228**
Immigrationserfahrung (Ref. = nein)		
Konstante	0,077**	0,008**
N (beobachtet / gewichtet)	1398 / 1258	772 / 574
Pseudo R² (Nagelkerke)	0,185	0,241

Quelle: Rüger et al. (2011), Hamburg Review of Social Sciences 5,3: 26-51; Anmerk.: + = < 10%, * = p < 5%, ** = p < 1%;

Zusammenfassung und Diskussion (1)

- Beruflich bedingte räumliche Mobilität unter den Erwerbstätigen mit Migrationshintergrund deutlich weiter verbreitet als unter den deutschen Erwerbstätigen.
- Erwerbstätige mit Migrationshintergrund weisen in allen untersuchten soziodemografischen Teilgruppen höhere Anteile beruflich mobiler Personen auf als Erwerbstätige ohne Migrationshintergrund.
- Bezüglich der Verteilung nach Mobilitätsformen lassen sich für Migranten und Deutsche geringe Unterschiede feststellen.
- Die allgemeine Mobilitätsrate von Migranten mit und ohne eigener Immigrationerfahrung unterscheidet sich kaum.
- Dieser Befund spricht gegen die These, dass diejenigen Migranten, die bereits im Rahmen der Einwanderung nach Deutschland Mobilitätserfahrungen gesammelt haben, auch mobiler für den Beruf sind.

Zusammenfassung und Diskussion (2)

- Es finden sich zudem Hinweise auf Interaktionseffekte: Bildung, Familienstand und Geschlecht beispielsweise „wirken“ sich bei Migranten anders auf berufliche Mobilität aus als bei Deutschen.
- Migrantinnen kaum weniger häufig mobil als männliche Migranten und deutlich häufiger berufsmobil als deutsche Frauen. Mobilität ist bei Deutschen hingegen ein „männliches Phänomen“.
- Nach Kontrolle soziodemografischer und beruflicher Merkmale ergibt sich allerdings auch für die migrantische Teilpopulation, dass Männer im Vergleich zu Frauen eine höhere Chance zur Mobilität aufweisen.
- Der Unterschied zwischen den erwerbstätigen Frauen mit und ohne Migrationshintergrund lässt sich durch Unterschiede bei Alter, Bildung, Familienstand und Merkmalen der beruflichen Tätigkeit erklären.

Zusammenfassung und Diskussion (3)

- Insgesamt bestätigen die Befunde Überlegungen, die von einer generell höheren Bereitschaft, aber auch Notwendigkeit, zur Berufsmobilität bei Erwerbstätigen mit Migrationshintergrund ausgehen.
- Weiterer Forschungsbedarf besteht, unter anderem, hinsichtlich der Frage nach dem Verhältnis zwischen freier Entscheidung und ökonomischer Notwendigkeit.

Literatur

- Eckey, Hans-Friedrich / Kosfeld, Reinhold / Türck, Matthias 2007: Pendlerstruktur zwischen deutschen Arbeitsmarktregionen, in: Sozialer Fortschritt 56 (7-8): 207-216.
- Rüger, Heiko; Tarnowski, Anne; Erdmann, Jennifer (2011): Migration und Berufsmobilität. Sind Migranten mobiler für den Beruf als Deutsche? In: Hamburg Review of Social Sciences 5,3: 26-51.
- Schündeln, Matthias 2007: Are Immigrants More Mobile Than Natives? Evidence from Germany, IZA Diskussions-Papier Nr. 3226, Bonn.
- Schneider, Norbert F.; Lück, Detlev; Ruppenthal, Silvia; Rüger, Heiko (2011a): Code Book for the Job Mobilities and Family Lives Data Set, First Wave. JobMob and FamLives Working Paper 2011-02
- Schneider, Norbert F.; Collet, Beate; Meil Landwerlin, Gerardo; Giza-Poleszczuk, Anna; Widmer, Eric; Kaufmann, Vincent; Hubert, Michel (2011b): Job Mobilities and Family Lives in Europe (First Wave). GESIS Data Archive, Cologne. ZA5065 Data file Version 1.0.0, doi:10.4232/1.11061
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.) 2009: Bevölkerung und Erwerbstätigkeit. Bevölkerung mit Migrationshintergrund. Ergebnisse des Mikrozensus 2007, Fachserie 1 Reihe 2.2., Wiesbaden.
- Westphal, Manuela 1997: Aussiedlerinnen, Geschlecht, Beruf und Bildung unter Einwanderungsbedingungen, Bielefeld.

7. Diskussion und Ausblick

In der Diskussion standen verschiedene Themen im Fokus, z. B. die Förderung der selbstständigen Mobilität, welche die soziale Teilhabe unterstützt und den Aktionsradius erweitert. Alle Anwesenden räumten den Themen Fahrradnutzung und Fahrradkurse für Migrantinnen einen hohen Stellenwert ein. Bei den Together-Radfahrtrainings hat sich z. B. bewährt, bei der Kurseinteilung auf Herkunft, Religion und Geschlecht zu achten. Der Fortschritt war individuell sehr unterschiedlich, die Begeisterung jedoch ungebrochen groß. Ein wichtiger Schritt für die weitere Praxis im Anschluss an den Kurs stellt das (gemeinschaftliche) Besorgen von günstigen Fahrrädern dar. Ergänzende Maßnahmen zur Förderung der Radnutzung im Alltag können sich an Projekten wie Fietsvriendinnen in Belgien orientieren, die jeweils einer radunerfahrenen Migrantin eine persönliche ‚Radfahrfreundin‘ vermittelt um gemeinsam die Umgebung zu erkunden und an Fahrradpicknicks o.ä. teilzunehmen.

Eine weitere grundsätzliche und sinnvolle Ergänzung stellt die Erfassung ggf. vorhandener spezieller Barrieren und Informationsbedarfe zur Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel und eine ethnisch-kulturell sensible Ansprache von Migrantinnen und Migranten dar.

Da eine detaillierte Erfassung des Migrationshintergrunds in bundesweiten Erhebungen wie Mobilität in Deutschland und Deutsches Mobilitätspanel derzeit nicht stattfindet, wurde der Bedarf an (repräsentativen) Erhebungen zur Verbesserung der Datenlage diskutiert, um die Mobilität von Migrantinnen und Migranten aus dem bisherigen „Nischendasein“ in der Mobilitätsforschung herauszuführen und spezifischer Handlungsempfehlungen für die kommunale Praxis zu entwickeln.

8. Weitere Literatur und Informationen

Rüger, H.; Tarnowski, A.; Erdmann, J. (2011): Migration und Berufsmobilität. Sind Migranten mobiler für den Beruf als Deutsche? In: hrss – hamburg review of social sciences 5, 3, 26-51.

Suhl, Kerstin; Welsch, Janina. (2012): Wie mobil sind Migrantinnen und Migranten im Alltag? Ergebnisse einer empirischen Erhebung. Dortmund - ILS-trends 2/12.

Scambor, Elli & Zimmer, Fränk (Hg.) (2012): Die intersektionelle Stadt. Geschlechterforschung und Medienkunst an den Achsen der Ungleichheit. Bielefeld.

Intersectional Map: http://intersectional-map.mur.at/video/imap_video_documentation.html

Empowerment von Migranten zum Klimaschutz:

<http://www.fh-dortmund.de/de/fb/8/forschung/projekte/emigma/index.php>

TOGETHER on the move: www.together-eu.org

Fietsvriendinnen: www.mobiel21.be

Autorinnen der Dokumentation:

Lisa Lampe ist studentische Hilfskraft im Forschungsfeld Alltagsmobilität und Verkehrssysteme des ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH.

Regina Sidel ist studentische Hilfskraft im Forschungsfeld Alltagsmobilität und Verkehrssysteme des ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH.

Janina Welsch ist wissenschaftliche Mitarbeiterin im Forschungsfeld Alltagsmobilität und Verkehrssysteme des ILS - Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung gGmbH.
Kontakt: janina.welsch@ils-forschung.de