Caroline Rozynek, Stefanie Schwerdtfeger & Martin Lanzendorf

Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover.

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität.

Die in diesem Arbeitspapier dargestellten Ergebnisse entstanden im Rahmen des Projekts *Social2Mobility - Mehr soziale Teilhabe durch integrierte Raum-, Verkehrs- und Sozialplanung*, welches vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) über eine Laufzeit von drei Jahren (2019-2022) gefördert wird (FKZ: 01UR1803B). Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt ausschließlich bei den Autorinnen und dem Autor.

Impressum

Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung
Prof. Dr. Martin Lanzendorf

Institut für Humangeographie
Goethe-Universität Frankfurt am Main

Campus Westend
Theodor-W.-Adorno-Platz 6, PEG
D-60629 Frankfurt am Main

Email: mobilitaetsforschung@uni-frankfurt.de
Tel.: +49 (0)69-798-35179

ISSN: 2363-8133
urn:nbn:de:hebis:30:3-464910
Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23 (2020)

Redaktion: Dr. Stefanie Schwerdtfeger

Zitierweise: Rozynek, C.; Schwerdtfeger, S.; Lanzendorf, M. (2020): Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23. Frankfurt a.M.

Caroline Rozynek, Stefanie Schwerdtfeger & Martin Lanzendorf

Über den Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis i
Abbildungsverzeichnis ii
Tabellenverzeichnis ii
Abkürzungsverzeichnis ii
1. Einleitung 1
2. Der Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität 3
3. Reallabore 7
4. Vorstellung des Projekts Social2Mobility sowie der Region Hannover 11
5. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung des Reallabors 13
    5.1 Zielgruppen für das Reallabor 13
    5.2 Räumliche Verortung des Reallabors 17
    5.3 Ideen für Realexperimente 19
6. Fünf Optionen als Entscheidungsgrundlage für das Reallabor 21
7. Zusammenfassung 23
Literaturverzeichnis 25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zyklisches Konzept für Reallabore 8
Abbildung 2: Allgemeine Sozialstrukturtypologie der Region Hannover 11
Abbildung 3: Übersicht der Projekttreffen im Jahr 2019 im Projekt Social2Mobility 13
Abbildung 4: Verortungsmöglichkeiten für das Reallabor 17

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Dimensionen sozialer Exklusion aus der Forschungsliteratur 3
Tabelle 2: Optionen für das Reallabor 21

Abkürzungsverzeichnis

AG	Arbeitsgruppe
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BuT	Bildungs- und Teilhabepaket
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
WVI	Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH

1. Einleitung

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für soziale Teilhabe (Altenburg et al., 2009; Lucas, 2019). Da Mobilität jedoch mit Kosten verbunden ist, können geringe finanzielle Mittel eine Barriere darstellen und somit auch die Partizipation am gesellschaftlichen Leben einschränken (z.B. Cass et al., 2005; Lucas, 2012). Dies wird beispielsweise auch in der repräsentativen Umfrage *Mobilität in Deutschland* nachgewiesen. So legen Menschen mit niedrigerem ökonomischen Status weniger und kürzere Wege zurück als Menschen mit höherem ökonomischen Status (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, 2019), was direkt oder indirekt zu Einschränkungen der sozialen Teilhabe führen kann (Social Exclusion Unit, 2003).

In Deutschland sind 16 Prozent der Bevölkerung von finanzieller Armut betroffen (Statista Research Department, 2019). Dies bedeutet, dass fast 13 Millionen Menschen ein erhöhtes Risiko aufweisen, in ihrer Mobilität und somit auch in ihrer sozialen Teilhabe eingeschränkt zu sein. Dieser Problemlage nimmt sich das Projekt Social2Mobility[1] an. Es verfolgt dabei das Ziel, die Mobilität der von Armut betroffenen und bedrohten Personen in der Region Hannover zu stärken und dadurch ihre soziale Teilhabe zu steigern. Soziale Teilhabe wird in diesem Kontext als Partizipation am gesellschaftlichen Leben sowie als Maß für soziale Exklusion verstanden (Wilke et al., 2015).

Um diese Zielsetzung zu erreichen, soll im Projekt Social2Mobility ein Reallabor in der Region Hannover eingerichtet werden. Reallabore sind ein seit einigen Jahren etabliertes Forschungsformat der sozial-ökologischen Transformationsforschung sowie der transformativen Forschung (Wagner & Grunwald, 2019). Sie zeichnen sich dadurch aus, dass transdisziplinär, das heißt unter Einbezug verschiedener Wissenschaftsdisziplinen sowie Beteiligten aus Politik, Praxis- und Zivilgesellschaft, Lösungen für gesellschaftliche Problemlagen gesucht werden (Jahn & Keil, 2016; Schäpke et al., 2018).

Die vorliegende Arbeit begleitet die Konzeption des Reallabors im Projekt Social2Mobility. So soll zunächst transdisziplinär Wissen zum Zusammenhang von Armut, Mobilität und sozialer Teilhabe generiert werden. Darüber hinaus sollen im Reallabor Maßnahmen entwickelt und erprobt werden, die zur Stärkung der Mobilität und sozialen Teilhabe beitragen können. Obwohl Reallabore im Mobilitätskontext bereits vermehrt eingesetzt werden, ist das Zurückgreifen auf

[1] Das Projekt Social2Mobility wird vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert und vom Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme der Universität Kassel geleitet. Die weiteren Projektbeteiligten sind die Arbeitsgruppe Mobilitätsforschung der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH (WVI) sowie die Sozial- und Verkehrsplanung der Region Hannover.

Erfahrungen aus anderen Projekten für die Konzeption des Reallabors im Projekt Social2Mobility nur bedingt möglich, da der Kontext jedes Reallabors jeweils einzigartig ist (Schäpke et al., 2018). Dementsprechend wird in diesem Arbeitspapier der grundlegenden Fragestellung nachgegangen, inwiefern ein Reallabor zum Thema mobilitätsbezogene soziale Exklusion in der Region Hannover konzipiert werden kann.

Der Aufbau des Arbeitspapiers gliedert sich in sieben Kapitel. Nach der Einleitung wird der Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilität und sozialer Exklusion im zweiten Kapitel dargestellt. Das diesem Arbeitspapier zugrundeliegende Verständnis von Reallaboren wird in Kapitel drei erläutert. Das Projekt und der Untersuchungsraum werden in Kapitel vier vorgestellt. Das fünfte Kapitel beinhaltet die konzeptionellen Überlegungen zur räumlichen Verortung, zur Zielgruppenauswahl sowie zu möglichen Themen für das Reallabor. Die fünf Optionen, die als Entscheidungsgrundlage zur Einrichtung des Reallabors im Projekt Social2Mobility identifiziert wurden, sowie die finale Spezifikation der Zielgruppen und der räumlichen Verortung des Reallabors werden in Kapitel sechs vorgestellt und deren Auswahl begründet. Das Arbeitspapier schließt mit einer Zusammenfassung ab.

2. Der Zusammenhang von sozialer Exklusion und Mobilität

Dass es einen Kausalzusammenhang zwischen Mobilität und sozialer Exklusion gibt, ist aus zahlreichen Studien der Verkehrs- und Mobilitätsforschung bekannt (Cass et al., 2005; Church et al., 2000; Gray et al., 2006; Kenyon et al., 2002; Lucas et al., 2001; Lucas, 2004; Lucas, 2012; Preston & Rajé, 2007; Schwanen et al., 2015; Stanley et al., 2011; Wilke et al., 2015). So stellt Mobilität eine Grundvoraussetzung dar, um am wirtschaftlichen, politischen und sozialen Leben teilzunehmen (Schwanen et al., 2015). Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, auch verringerte Möglichkeiten haben, an räumlich entfernten Orten Aktivitäten auszuüben oder soziale Kontakte aufrecht zu erhalten (Daubitz, 2016; Runge, 2005). Mobilitätseinschränkungen können somit zu sozialer Exklusion führen (Lucas, 2012; Schwanen et al., 2015). Soziale Exklusion wird dabei nicht als Zustand, sondern als ein komplexer und mehrdimensionaler Prozess verstanden (Schwanen et al., 2015). In der sozialwissenschaftlichen Literatur werden häufig ökonomische, soziale, kulturelle und politische Dimensionen sozialer Exklusion unterschieden (Häußermann et al., 2008), welche in der Mobilitätsforschung um weitere Dimensionen ergänzt (Tabelle 1) und nachfolgend erläutert werden.

Tabelle 1: Dimensionen sozialer Exklusion aus der Forschungsliteratur
Quelle: eigene Darstellung

	Dimensionen sozialer Exklusion				
Quellenangabe	**ökonomisch**	**sozial**	**kulturell**	**politisch**	**weitere**
Cass et al. (2005)	**X**				körperlich organisatorisch zeitlich
Church et al. (2000)	**X**			**X**	körperlich geographisch zeitlich Angst basiert räumlich
Kenyon et al. (2002)	**X**	**X**		**X**	persönlich Wohnort basiert Zeitlich Mobilität basiert
Runge (2005)	**X**	**X**	**X**	**X**	
Schwanen et al. (2015)	**X**	**X**	**X**	**X**	gesundheitlich
Wilke et al. (2015)	**X**	**X**	**X**	**X**	

Zu der **ökonomischen Dimension** sozialer Exklusion wird das zur Verfügung stehende Einkommen gezählt, da sich geringe verfügbare finanzielle Mittel limitierend auf die soziale Teilhabe auswirken können (Cass et al., 2005; Kenyon et al., 2002; Schwanen et al., 2015; Wilke et al., 2015). Zudem wird darunter der Zugang zum Arbeitsmarkt verstanden (Church et al., 2000; Häußermann et al., 2008; Runge, 2005). Dieser kann beispielsweise dadurch erschwert werden, dass Arbeitsplätze nicht am Wohnort vorhanden sind und somit bereits die Anreise zu einem Vorstellungsgespräch oder die Kosten für das Pendeln zur Arbeit finanzielle Hürden darstellen können (Kenyon et al., 2002). Der Zugang zum Arbeitsmarkt sowie das zur Verfügung stehende Einkommen einer Person sind demnach zentrale Einflussfaktoren auf die soziale Teilhabe (Levitas et al., 2007; Runge, 2005).

Unter der **sozialen Dimension** wird verstanden, dass bei sozial Exkludierten im Vergleich zu anderen Personen oder im Vergleich zu früheren Zeitpunkten im Leben, weniger soziale Beziehungen vorhanden sind und weniger soziale Aktivitäten stattfinden (Schwanen et al., 2015). Darüber hinaus wird unter der sozialen Dimension subsummiert, dass sich soziale Beziehungen auf einen bestimmten Personenkreis konzentrieren können, was als soziale Segregation bezeichnet werden kann (Häußermann et al., 2008; Häußermann & Siebel, 2004). Da sich soziale Exklusion häufig räumlich manifestiert (Wilke et al., 2015), kann dies zusätzlich zu sozialer Isolation vom Rest der Gesellschaft beitragen und somit auch ein Empfinden von Einsamkeit bei Betroffenen auslösen (Kenyon et al., 2002). Das ist beispielsweise der Fall, wenn sich die soziale Beziehungen vorrangig nur in einem Teilraum oder auf ein gesellschaftliches Milieu konzentrieren (Runge, 2005). Ein Mangel an Informationen über mögliche Aktivitäten oder ein schlechterer Zugang zu Sozialeinrichtungen kann die soziale Teilhabe dabei zusätzlich negativ beeinflussen (Kenyon et al., 2002).

Die **kulturelle Dimension** bezieht sich darauf, dass die Möglichkeiten der Selbstverwirklichung und das Selbstwertgefühl von Betroffenen durch Stigmatisierung und Diskriminierung reduziert wird. Dies kann sich erschwerend auf die soziale Teilhabe auswirken (Runge, 2005; Wilke et al., 2015). Insbesondere Religionszugehörigkeit, Geschlecht, Herkunft oder das Bildungsniveau gelten als Beispiele für Exklusion aufgrund kultureller Gegebenheiten (Kenyon et al., 2002). Schwanen et al. (2015) sehen in der kulturellen Dimension zudem einen erschwerten Zugang zu Medien, Kunst und öffentlichen Debatten.

Unter der **politischen Dimension** wird beispielsweise verstanden, dass die von sozialer Exklusion Betroffenen weniger Rechte haben, weniger oder nicht an der Gestaltung der Politik mitwirken

(Kenyon et al., 2002; Schwanen et al., 2015) oder aber von Institutionen und Gruppen ausgeschlossen sind (Runge, 2005). Dies trifft neben politischen auch auf sozialstaatliche Institutionen zu und kann sich darin äußern, dass die von sozialer Exklusion Betroffenen seltener oder gar nicht an Planungsprozessen teilnehmen und ihre Anliegen demnach unterrepräsentiert sind (Runge, 2005; Schwanen et al., 2015; Wilke et al., 2015). Zudem wird unter der politischen Dimension auch die einseitige Abhängigkeit zum Sozialstaat sowie die eingeschränkte Fähigkeit, über das eigene Leben zu entscheiden, gefasst (Kenyon et al., 2002; Wilke et al., 2015).

Zu den **weiteren Dimensionen** sozialer Exklusion wird unter anderem die mentale und körperliche Gesundheit gezählt. So kann ein schlechter Gesundheitszustand Grund dafür sein, dass bestimmte Aktivitäten nicht ausgeübt werden können, wodurch die soziale Teilhabe der Betroffenen eingeschränkt werden kann (Schwanen et al., 2015). In diesem Kontext ist auch mangelnde Barrierefreiheit ein entscheidender Einflussfaktor, der insbesondere die soziale Teilhabe von Menschen mit mentalen und körperlichen Einschränkungen limitieren kann (Cass et al., 2005; Church et al., 2000). Außerdem kann Zeit soziale Teilhabe negativ beeinflussen, wenn es beispielsweise zu Unvereinbarkeiten der Öffnungszeiten von Einkaufsmöglichkeiten oder von Ämtern und den zur Verfügung stehenden Zeitfenstern kommt (Altenburg et al., 2009; Cass et al., 2005; Kenyon et al., 2002). Vom Zeitmangel sind insbesondere Haushalte mit mehreren Personen oder mit Kindern betroffen (Church et al., 2000). Zudem kann das Fehlen von notwendigen Infrastrukturen wie Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit-, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen das Risiko sozialer Exklusion erhöhen, da dies Zugänge zu sozialen Beziehungen und Aktivitäten erschweren kann (Church et al., 2000; Kenyon et al., 2002). Neben mangelnder Infrastruktur, können auch kleinräumigere Faktoren Exklusion hervorrufen. Sind beispielsweise Nachbarschaften oder öffentliche Räume so gestaltet, dass sich bestimmte Bevölkerungsgruppen ausgegrenzt fühlen oder Angst davor haben, sie aufzusuchen, kann dies soziale Exklusion zusätzlich verschärfen (Church et al., 2000; Kenyon et al., 2002).

Da sich die einzelnen Dimensionen gegenseitig beeinflussen und verstärken können (Schwanen et al., 2015), stellt soziale Exklusion nicht nur ein multidimensionales, sondern auch ein wechselseitiges und kumulatives Konzept dar (Schwerdtfeger, 2019). So kann der Wegfall einer bisher im Wohnumfeld vorhandenen Einrichtung, wie beispielsweise eines Supermarkts, dazu führen, dass eine Person in der Folge einen weiter entfernten Ort aufsuchen muss, um ihre Erledigungen zu tätigen. Mit der längeren Wegstrecke kann folglich ein größerer zeitlicher sowie finanzieller Aufwand einhergehen, welcher sich ebenfalls negativ auf die soziale Teilhabe bereits marginalisierter Personen auswirken kann (Church et al., 2000).

Ein Verständnis, welches die Erkenntnisse der bisherigen wissenschaftlichen Arbeiten einbezieht, und dabei die Komplexität der Wechselwirkungen sowie die Mehrdimensionalität des Prozesses sozialer Exklusion erfasst, ist das von Schwanen et al. (2015: 125):

"The term social exclusion refers to the lower levels in the evolving hierarchies of access to, participation in, and autonomy with regard to, economic life (including finances, employment and education), political life (including policymaking and governance), social life (including social ties and activities), cultural life (including public debate, arts and media) and health (both physical and mental). There are only (fluctuating) degrees of exclusion that individuals and groups experience; social exclusion is higher (increases) if, relative to others or earlier moments in time, individuals or groups enjoy (slide towards) lower levels of access, participation and autonomy in multiple domains."

Demnach stellt soziale Exklusion ein über finanzielle Armut hinausgehendes Konzept dar, welches sich darin äußert, dass Individuen oder Personengruppen in verschiedenen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens eingeschränkt sind (Altenburg et al., 2009; Church et al., 2000; Schwanen et al., 2015). Diese Einschränkungen können, wie zu Beginn dieses Kapitels aufgezeigt, durch Mobilitätsbarrieren verursacht oder verstärkt werden (Kenyon et al., 2002; Lucas, 2012; Schwanen et al., 2015). In der wissenschaftlichen Literatur wird in diesem Fall von mobilitätsbezogener sozialen Exklusion gesprochen (Lucas, 2019), wobei nur vereinzelt Erkenntnisse existieren, was dies für die Betroffenen subjektiv bedeutet (Cass et al., 2005; Daubitz, 2016; Lucas, 2012; Schwanen et al., 2015; Wilke et al., 2015).

3. Reallabore

Reallabore finden in der sozial-ökologischen Forschung in den vergangenen Jahren zunehmend Verwendung (Wagner & Grunwald, 2019) und verfolgen dabei das Ziel, komplexen gesellschaftlichen Problemstellungen transdisziplinär zu begegnen (Engels & Rogge, 2018; Jahn & Keil, 2016; Parodi et al., 2018; Schäpke et al., 2018). Obwohl der Begriff Reallabor bereits vielfach verwendet wird, existiert in der aktuellen wissenschaftlichen Auseinandersetzung keine einheitliche Definition (Wagner & Grunwald, 2019). Aus den verschiedenen Verständnissen von Reallaboren, die in der Wissenschaft zum jetzigen Zeitpunkt diskutiert werden (z.B. Wagner & Grunwald, 2019), wird in diesem Arbeitspapier auf das Verständnis von Jahn und Keil (2016) zurückgegriffen. Sie begreifen Reallabore *„als neue Forschungsinfrastrukturen und als Realisierung einer spezifischen Schnittstelle zwischen Wissenschaft, Gesellschaft und Politik“* (Jahn und Keil 2016: 249) und verorten sie in der Umsetzungsphase von transdisziplinären Projekten. Trotz der unterschiedlichen Verständnisse werden innerhalb den aktuellen Debatten um eine Definition sowie Abgrenzungen zu ähnlichen Konzepten fünf zentrale Merkmale von Reallaboren identifiziert (Schäpke et al., 2018), die nachfolgend erläutert werden.

(1) Beitrag zur Transformation: Reallabore vereinen Transformationsforschung und transformative Forschung. Das bedeutet, dass sie zum einen die Transformationsprozesse für gesellschaftlichen Wandel beschreiben und untersuchen sowie zum anderen diese Prozesse anregen und somit Teil der Transformation selbst sein können (Schäpke et al., 2018; Wagner & Grunwald, 2019).

(2) Experimente als Forschungsmethode: So bieten Reallabore einen Freiraum zum Ausprobieren und zur Schaffung von Innovationen, das heißt sie beinhalten im Idealfall Realexperimente (Gross et al., 2005; Wagner & Grunwald, 2019). Diese können als konkrete Maßnahmen im Rahmen des Reallabors umgesetzt, erprobt sowie transdisziplinär untersucht werden. Durch Realexperimente kann dabei neues, transformatives Wissen entstehen (Parodi et al., 2016).

(3) Transdisziplinarität: Reallabore haben das Ziel, transdisziplinäre Forschung zu ermöglichen und umzusetzen. So geht Forschung innerhalb von Reallaboren über Multi- und Interdisziplinarität hinaus, da bei der Formulierung von Lösungsansätzen für realweltliche Probleme nicht nur verschiedene Wissenschaftsdisziplinen, sondern auch Praxis- und zivilgesellschaftliche Akteure von Beginn an miteinbezogen werden (Schäpke et al., 2018; Wagner & Grunwald, 2019). Dies erfolgt dadurch, dass das Wissen aller am Reallabor Beteiligten zusammengebracht und dadurch sozial robustes Wissen (Nowotny et al., 2014) erzeugt wird, welches zur Lösung komplexer ge-

sellschaftlicher Problemlagen benötigt wird (Schäpke et al., 2018). Die Intensität der Zusammenarbeit kann sich je nach Projektphasen und den jeweiligen Zielen unterscheiden (Schäpke et al., 2018).

(4) Langfristige Ausrichtung, Skalierbarkeit und Übertragbarkeit der Ergebnisse: Da Transformation als ein Langzeit- sowie als ein auf verschiedenen Skalen stattfindender sozialer Prozess verstanden wird (Schäpke et al., 2018), sollten Reallabore ebenfalls langfristig konzipiert werden (Wagner & Grunwald, 2019). Das bedeutet, dass Erkenntnisse und Lösungen im Idealfall auch nach Abschluss der Projekte zur Verfügung stehen sollten, damit sie für Übertragungen genutzt werden können (Schäpke et al., 2018).

(5) Lernen und Reflexivität: In Reallaboren wird das Vorgehen und der Projektverlauf stets mit dem Transformationsziel abgeglichen (Wagner & Grunwald, 2019). Reflexivität unterstützt hierbei die transdisziplinäre Zusammenarbeit und kann als ein eigener sozialer Lernprozess verstanden werden, der individuelle Kompetenzentwicklungen, Lernzyklen sowie den Wissensaustausch zwischen allen Beteiligten ermöglicht (Schäpke et al., 2018). Dieses Merkmal ist essentiell für die Realisierung der anderen vier und ist somit eine zentrale Eigenschaft von Reallaboren (Schäpke et al., 2018).

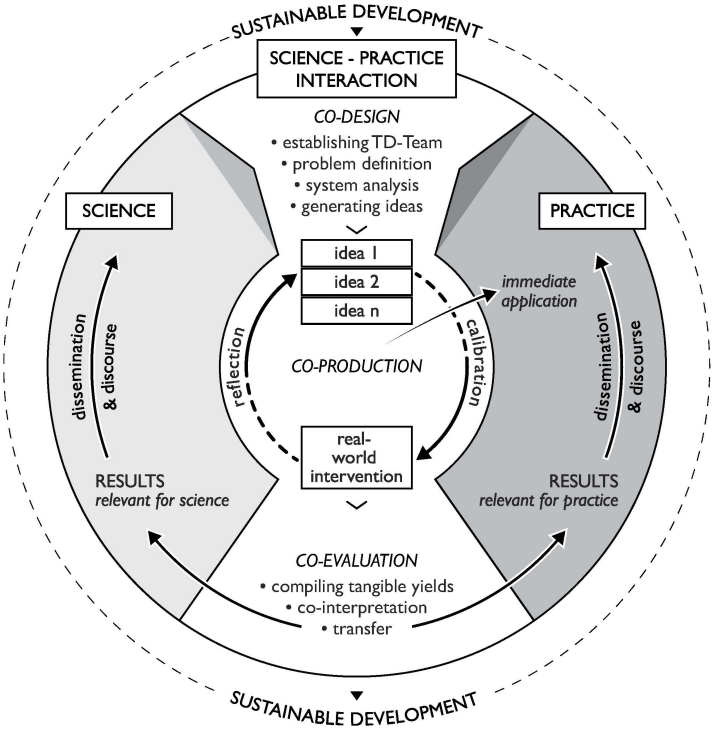

Abbildung 1: Zyklisches Konzept für Reallabore
Quelle: Wanner et al. 2018

Reallabore können, basierend auf den fünf Merkmalen, in drei Phasen eingeteilt werden, die Co-Design (Problemtransformation), Co-Produktion und Co-Evaluation genannt werden (Jahn & Keil, 2016; Schäpke et al., 2018; Wanner et al., 2018). Diese drei Phasen können anhand des zyklischen Prozesses nach Wanner et al. (2018; Abbildung 1) erklärt werden. Während der Phase *Co-Design* werden die Wissensbestände aus Wissenschaft und Praxis vereint und zu einer gemeinsamen Problemstellung definiert, die in der Regel komplexe gesellschaftliche Problemlagen adressieren (Wanner et al., 2018). Daran anschließend werden Ideen für das Lösen der Problemstellung formuliert, die dann in der Phase *Co-Produktion* in Form von Realexperimenten getestet und reflektiert werden können (Wanner et al., 2018). Die Phase *Co-Produktion* ermöglicht hierbei den ersten Lernzyklus eines Reallabors, da in dieser Phase aus Erfolgen wie auch aus Misserfolgen gelernt werden kann und die Realexperimente dementsprechend angepasst werden können. Außerdem können basierend auf den Erkenntnissen der Realexperimente auch die realweltlichen Problemstellungen bei Bedarf präzisiert werden (Wanner et al., 2018). In der dritten Phase, der *Co-Evaluation*, werden die Ergebnisse dieser Realexperimente zusammengetragen und gemeinsam mit allen am Reallabor Mitwirkenden interpretiert (Wanner et al., 2018). Die Ergebnisse sollten jeweils so aufbereitet werden, dass sie für Wissenschaft, Praxis und Gesellschaft nutz- und weiterentwickelbar sind (Jahn & Keil, 2016). Hierbei ist die Übertragung auf andere Kontexte eine Herausforderung. Das Einbringen und Diskutieren der Ergebnisse innerhalb von Praxis und Wissenschaft stellt den zweiten Lernprozess dar, weil dadurch eine Präzision oder Anpassung der ursprünglichen Problemdefinition aus dem Co-Design ermöglicht wird und somit neue Ideen für Realexperimente generiert werden können (Wanner et al., 2018).

4. Vorstellung des Projekts Social2Mobility sowie der Region Hannover

Das Forschungsprojekt Social2Mobility hat das Ziel, die soziale Teilhabe von Bevölkerungsgruppen, die von Armut bedroht oder betroffen sind, durch eine Stärkung ihrer Mobilität zu steigern (Region Hannover, 2019d). Um dies zu erreichen, soll zunächst der Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilität und sozialer Teilhabe aufgearbeitet werden. Der Wissensstand wird daran anknüpfend durch eine quantitative Haushaltsbefragung sowie qualitative Interviews vertieft und ergänzt. Die theoretischen Grundlagen und die Ergebnisse der Erhebungen werden daraufhin für die Entwicklung von Maßnahmen, die im Reallabor erprobt werden sollen, herangezogen. So kommt dem Reallabor eine methodenverbindende Funktion zu (Social2Mobility, 2018). Das Reallabor im Projekt Social2Mobility wird dabei als ein Experimentierfeld begriffen, an dem sich Personen aus Wissenschaft, Verwaltung, Unternehmen, Initiativen sowie Bürgerinnen und Bürger beteiligen können. Die räumliche Verortung des Reallabors ist in der Region Hannover (Abbildung 2).

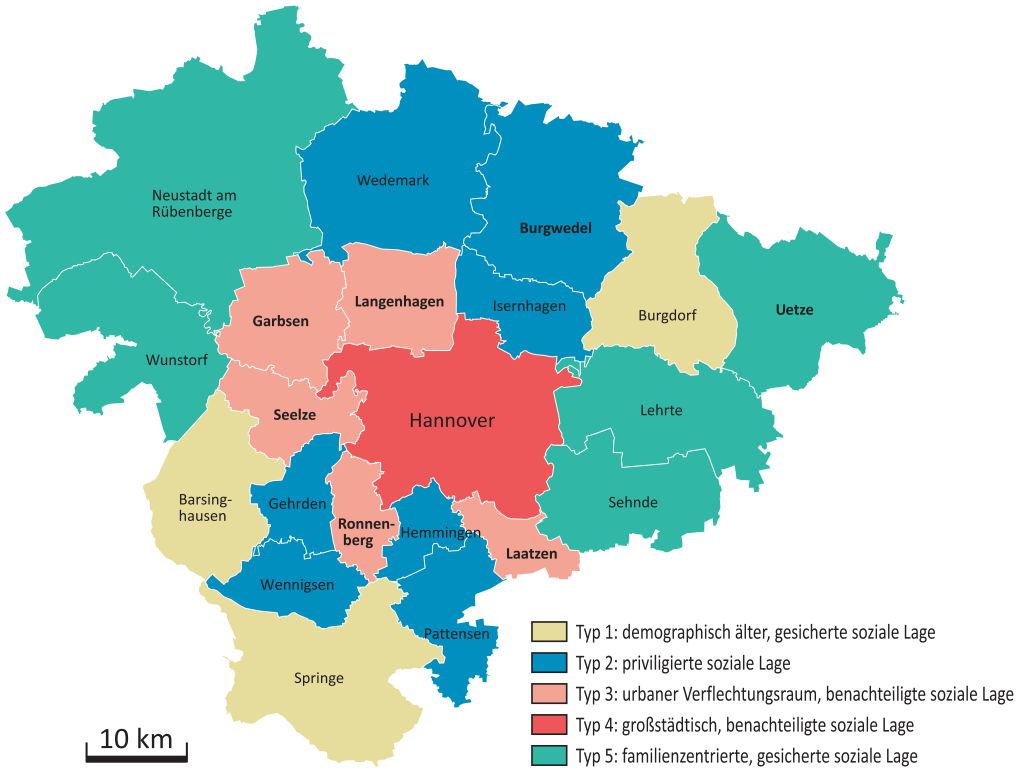

Abbildung 2: Allgemeine Sozialstrukturtypologie der Region Hannover

Quelle: eigene Darstellung nach Region Hannover (2015)

In der Region leben insgesamt 1,2 Millionen Menschen (Region Hannover, 2019b), von denen elf Prozent auf öffentliche Gelder für das Bestreiten des eigenen Lebensunterhalts angewiesen sind (Region Hannover, 2015). Im Rahmen des Sozialberichts wurden für die Region Hannover Sozialstrukturindikatoren ermittelt, die kleinräumige Aussagen zu den 21 Gemeinden erlauben (Region Hannover, 2015). Die Sozialstrukturtypologie umfasst die fünf Kategorien (1) demographisch älter mit gesicherter soziale Lage, (2) privilegierte soziale Lage, (3) urbaner Verflechtungsraum mit benachteiligter sozialer Lage, (4) großstädtisch mit benachteiligter sozialer Lage und (5) familienzentrierte, gesicherter soziale Lage (Abbildung 2), welche bei den Überlegungen zur Verortung des Reallabors im Projekt Social2Mobility berücksichtigt wurden.

Das Projekt Social2Mobility fokussiert Armut und soziale Exklusion, wodurch sich die Kommunen der Typen 1, 2 und 5, denen keine benachteiligte soziale Lage zugeordnet wird, weniger für die Verortung des Reallabors eignen als die Typen 3 und 4, die eine sozial benachteiligte Lage aufweisen. Typ 4 (großstädtisch mit benachteiligter sozialer Lage) wird jedoch nicht als Verortungsmöglichkeit für das Reallabor in Erwägung gezogen. Dies ist darin begründet, dass sich die Verantwortungen der Verwaltungen im Untersuchungsgebiet räumlich auf die Stadt sowie die Region Hannover aufteilen und im Projekt nicht die Stadt Hannover, sondern die Region Hannover beteiligt ist. So werden die Kommunen des Typs 3 (urbaner Verflechtungsraum, benachteiligte soziale Lage), zu denen Langenhagen, Garbsen, Seelze, Ronnenberg und Laatzen zugeordnet werden, als Verortungsmöglichkeiten favorisiert und im folgenden Kapitel näher beschrieben.

5. Konzeptionelle Überlegungen zur Einrichtung des Reallabors

Um die konzeptionellen Überlegungen zur Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover darzustellen, wurden projektinterne Protokolle und eigene Mitschriften aus den Projekttreffen herangezogen und ausgewertet. Abbildung 3 gibt einen Überblick über die Treffen, bei denen die einzelnen Projektbeteiligten gemeinsam über die Zielgruppen, über mögliche Themen für das Reallabor sowie über dessen Verortung diskutierten. Die Ergebnisse dieser Diskussionen sind daran anschließend mit wissenschaftlicher Literatur abgeglichen sowie ergänzt worden.

Abbildung 3: Übersicht der Projekttreffen im Jahr 2019 im Projekt Social2Mobility
Quelle: eigene Darstellung

5.1 Zielgruppen für das Reallabor

Im Projekt Social2Mobility wird eine Spezifizierung auf eine oder zwei Zielgruppen, die ein erhöhtes Risiko haben, von finanzieller Armut betroffen oder bedroht zu sein, vorgenommen. Grund dafür ist, dass dadurch tiefere Erkenntnisse zur sozialen Teilhabe sowie Mobilität der jeweiligen Zielgruppen generiert werden können. Zudem gewährleistet eine Spezifizierung auch die Umsetzbarkeit der Haushaltsbefragungen sowie der qualitativen Erhebungsmethoden, die neben dem Reallabor Bestandteil des Projektes sind beziehungsweise in Rahmen des Reallabors stattfinden können. Ein weiterer Grund für die Auswahl von maximal zwei Zielgruppen für das Reallabor ist, dass dadurch Maßnahmen mit vertretbarem Aufwand zielgruppenspezifisch entwickelt und erprobt werden können.

Auf Basis des Armuts- und Reichtumsberichts der Bundesregierung (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017), dem Sozialbericht der Region Hannover (Region Hannover, 2015), der Relevanz für die Verkehrs- und Sozialplanung der Region Hannover sowie dem bisherigen Forschungsstand sind zunächst folgende potenzielle Zielgruppen für das Reallabor identifiziert worden:

- Personen mit Migrationshintergrund,
- Mobilitätseingeschränkte,
- Jugendliche,
- Arbeitssuchende und Arbeitslose,
- niedrig Qualifizierte,
- Haushalte mit Kindern (inklusive der Alleinerziehenden)
- sowie ältere Menschen (ab 60 Jahren).

Auf Basis der Kriterien (1) Armutsrisiko der Zielgruppe, (2) Relevanz für die Region Hannover, (3) wissenschaftliche Relevanz sowie (4) forschungsökonomische Gründe werden Haushalte mit Kindern sowie ältere Menschen (ab 60 Jahren) als Zielgruppen fokussiert. Jedoch können Mobilitätseinschränkungen, Migrationshintergründe, niedrige Qualifikationen und Arbeitslosigkeit in den Haushalten mit Kindern sowie bei älteren Menschen (ab 60 Jahren) vorkommen. Jugendliche können zudem den Haushalten mit Kindern zugeordnet werden. Dies bedeutet, dass durch die Auswahl von älteren Menschen sowie von Haushalten mit Kindern eine Spezifizierung der Zielgruppen vorgenommen werden konnte, ohne andere von Armut betroffene oder bedrohte Personengruppen vom Reallabor zu exkludieren.

Haushalte mit Kindern eigenen sich als Zielgruppe für das Reallabor, da bei ihnen ein überdurchschnittliches Armutsrisiko vorherrscht (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017; Region Hannover, 2015). Zudem haben Kinder, die in von Armut betroffenen Haushalten leben, häufig geringere Bildungschancen, wodurch sie wiederum ein erhöhtes Risiko aufweisen, auch in späteren Lebensabschnitten unter finanzieller Armut zu leiden (Kuhlmann, 2018). Demnach kann Armut tiefgreifende und somit prägende Auswirkungen auf die biographischen Verläufe der von ihr Betroffenen haben. Dieser Problematik zu begegnen, ist eines der Aufgabenfelder der Sozialplanung in der Region Hannover. So werden beispielsweise Projekte wie *Frühe Hilfen*[2], eine Förderung von werdenden Eltern und Haushalten mit Kindern von 0 bis 6 Jahren (Region Hannover, 2019c) oder auch eine Koordinierungsstelle für Alleinerziehende, die unterstützende Angebote zusammenträgt, umgesetzt (Region Hannover, 2019a). Außerdem ist eine tiefgehende Untersuchung der Mobilität von Haushalten mit Kindern im Armutskontext aus wissenschaftlicher Perspektive von Relevanz. Dies ist darin begründet, dass sowohl im angelsächsischen als

[2] Seit 2012 sind Frühe Hilfen für Eltern ab der Schwangerschaft und Familien mit Säuglingen im Bundeskinderschutzgesetz (BKiSChG) verankert. Das Ziel ist dabei den Kinderschutz durch Intervention und Prävention zu sichern (Region Hannover 2018).

auch im deutschsprachigen Raum in der Forschung zur Mobilität von Haushalten mit Kindern bisher kein expliziter Schwerpunkt auf finanzielle Armut gelegt wurde (Bauer et al., 2015). Die bisherige Forschung lässt sich jedoch in zwei Bereiche unterteilen und wird nachfolgend dargestellt.

Im ersten Bereich wird die eigenständige Mobilität der Kinder sowie in Begleitung ihrer Erziehungsberechtigten untersucht (Ahern et al., 2017; Fyhri et al., 2011; Hillmann et al., 1990; Mammen et al., 2012; Marzi & Reimers, 2018; Ross, 2007; Scheiner, 2016). Dabei werden hauptsächlich Verkehrsmittelnutzung und Verkehrssicherheit der Schulwege fokussiert betrachtet (Fyhri et al., 2011; Scheiner, 2019). In diesem Kontext wird beispielsweise die Distanz zur Schule als Auswahlkriterium für die Verkehrsmittelwahl identifiziert (Ducheyne et al., 2012; Mammen et al., 2012; Wilson et al., 2018). Des Weiteren werden die Folgen der (Nicht-)Nutzung von bestimmten Verkehrsmitteln untersucht, die zum Beispiel in Form eines Mangels an Selbstständigkeit oder durch Auswirkungen auf den Gesundheitszustand auftreten können (Appleyard, 2017; Cooper et al., 2003).

Im zweiten Bereich steht die Mobilität der Eltern im Fokus. Dabei werden die Arbeits- und Rollenverteilungen zwischen Männern und Frauen im Mobilitätskontext innerhalb von Haushalten untersucht (Craig & van Tienoven, 2019; Scheiner & Holz-Rau, 2017). Neben geschlechtervergleichenden Untersuchungen stehen emotionale Bindungen und organisatorische Abhängigkeiten unter den Haushaltsmitgliedern im Fokus einiger Forschungsarbeiten (Jensen et al., 2015; Price & Matthews, 2013). So stellen zum Beispiel Jensen et al. (2015) fest, dass die Mobilität in Haushalten mit Kindern von Zeitbudgets, Koordination und Entscheidungen, bezogen auf die Verkehrswege und -mittel, geprägt ist.

Neben den Haushalten mit Kindern sind ältere Menschen als zweite Zielgruppe für das Reallabor ausgewählt worden. Obwohl Ältere im Vergleich zur Gesamtbevölkerung seltener von Armut betroffen sind (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017; Region Hannover, 2015), ist die Personengruppe aufgrund des demographischen Wandels hin zu einer Alterung der Gesellschaft von hoher soziopolitischer Relevanz (Butterwegge, 2020; Geyer, 2014). So konnte in Szenarien, trotz statistischer Unschärfe, ermittelt werden, dass Altersarmut in Deutschland zunehmen wird (Haan et al., 2017). Für Personen mit geringer Bildung, mit geringen Rentenbezügen der gesetzlichen Alterssicherung, mit Migrationshintergrund, für Langzeitarbeitslose sowie für alleinstehende Frauen sei das Risiko im Alter von Armut betroffen zu sein, dabei besonders hoch (Haan et al., 2017). Das Potenzial, die eigene Einkommens- und Vermögenssituation aus eigener Kraft zu ändern, sinkt zudem mit zunehmendem Alter. Aus diesem Grund besteht insbesondere

bei Älteren das Risiko, in Armut zu verharren (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017). Der Austritt aus der Erwerbstätigkeit stellt in diesem Zusammenhang ein Ereignis dar, welches sich langfristig auf die finanzielle Situation älterer Menschen auswirken kann (Strauß & Ebert, 2013).

Die Relevanz für die Auswahl dieser Zielgruppe kann für die Verkehrs- und Sozialplanung der Region Hannover zum einen damit begründet werden, dass der Anteil der älteren Bevölkerung durch den demographischen Wandel auch in Zukunft weiter ansteigen (Region Hannover, 2015) und dies mit gesellschaftlichen und planerischen Herausforderungen verbunden sein wird (Schwanen, 2010). Zum anderen stehen ältere Menschen sowohl in der Verkehrs- als auch in der Sozialplanung im Fokus verschiedener Arbeitsbereiche der Region Hannover, an die das Reallabor anknüpfen könnte. So werden beispielsweise Fahrsicherheitstrainings angeboten (Region Hannover, 2020) oder finanzielle Mobilitätshilfen für ältere Menschen ausgezahlt (Region Hannover, 2017).

Zudem eignen sich ältere Menschen als Zielgruppe für das Reallabor auch aus wissenschaftlicher Perspektive. Die bisherigen Forschungsarbeiten zur Mobilität von Älteren können ebenfalls in zwei Bereiche unterteilt werden. Der erste zeichnet sich dadurch aus, dass die Gründe für die (Nicht-)Nutzung bestimmter Verkehrsmittel untersucht werden. Hier werden sowohl intrapersonelle als auch externe Faktoren erforscht, welche die Mobilität älterer Menschen einschränken könnten (Ryan & Wretstrand, 2019; Stjernborg et al., 2014).

Der zweite Teilbereich untersucht die Auswirkungen der (Nicht-)Nutzung bestimmter Verkehrsmittel. So hat das Mobilitätsverhalten von älteren Menschen Auswirkungen auf ihr Wohlbefinden (Green et al., 2014; Ziegler & Schwanen, 2011), ihre Lebensqualität (Metz, 2000), ihr Empfinden von Einsamkeit (van den Berg et al., 2016), ihre Unabhängigkeit (Schwanen et al., 2012) und ihren Gesundheitszustand (Musselwhite et al., 2015). Obwohl die Mobilität von älteren Menschen bereits vielseitig erforscht wurde, stand der Zusammenhang von finanzieller Armut und Mobilität bisher nicht im Fokus wissenschaftlicher Untersuchungen. Eine Ausnahme stellt die Arbeit von Giesel und Köhler (2015) dar. Sie belegen auf Grundlage der Befragung *Mobilität in Deutschland 2008*, dass sich Mobilität im Alter abhängig vom verfügbaren Einkommen unterscheidet. So weisen ältere Menschen mit geringen Einkünften weniger Wegeanzahlen und kürzere Tagesstrecken auf als Ältere mit höheren Einkünften. Zudem gibt es geschlechterspezifische Unterschiede, die sich darin äußern, dass Senioren mobiler sind als Seniorinnen. Die Folgen der Zusammenhänge von finanzieller Armut und Mobilität auf die soziale Teilhabe der älteren Menschen wurde hierbei jedoch nicht tiefergehend untersucht.

5.2 Räumliche Verortung des Reallabors

Die Möglichkeiten für die räumliche Verortung des Reallabors beruhen auf den (1) Ergebnissen des Sozialberichts der Region Hannover, (2) Anknüpfungsmöglichkeiten zu bestehenden Projekten sowie (3) Zugängen zu Haushalten mit Kindern und älteren Menschen. So wurden zunächst die Kommunen Burgwedel, Uetze, Laatzen, Ronnenberg, Wennigsen, Seelze, Garbsen und Langenhagen in Erwägung gezogen (Abbildung 4).

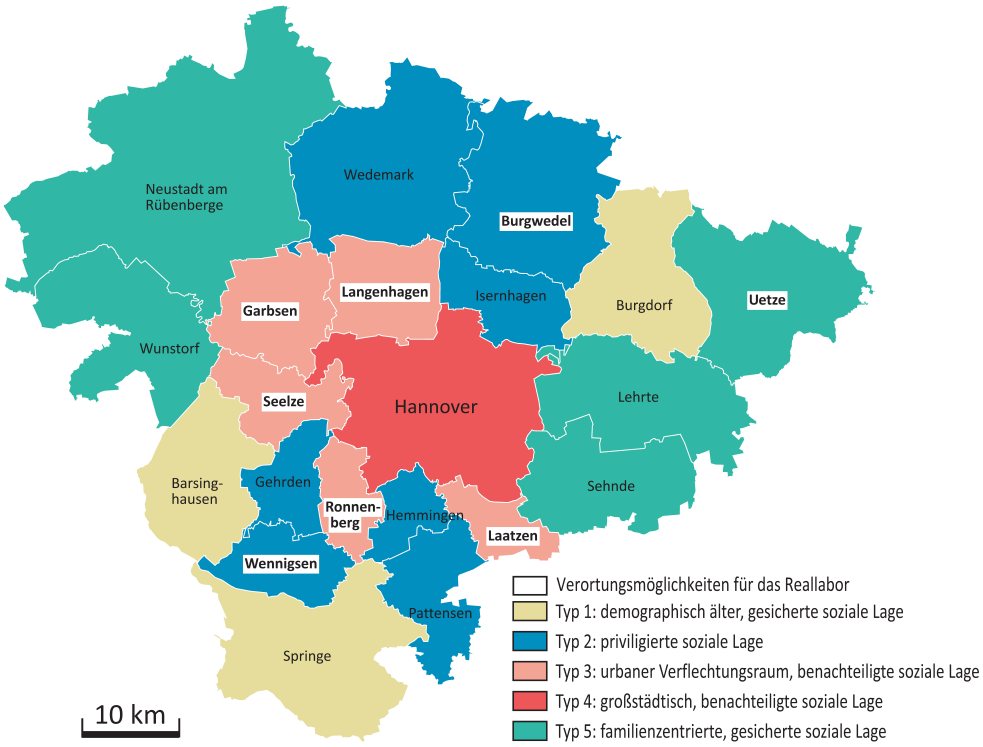

Abbildung 4: Verortungsmöglichkeiten für das Reallabor

Quelle: eigene Darstellung nach Region Hannover (2015)

Von den potenziellen Kommunen, die für die Verortung des Reallabors in Betracht gezogen werden, weisen Langenhagen, Garbsen, Seelze, Ronnenberg und Laatzen eine sozial benachteiligte Sozialstruktur auf. Sie grenzen unmittelbar an das Stadtgebiet von Hannover und sind ebenfalls durch urbane Strukturen geprägt. Dies äußert sich darin, dass die Anteile an Arbeitslosen, Personen mit Migrationshintergrund und Mindestsicherungsleistungsempfangende überdurchschnittlich sind. Zudem sind im Vergleich zu anderen Kommunen der Region mehr Menschen von Armut bedroht (Region Hannover, 2015). Von diesen fünf Kommunen wurden Ronnenberg und Laatzen als Verortungsmöglichkeiten für das Reallabor ausgewählt. Dies ist zum einen darin begründet, dass in diesen Kommunen bereits Projekte und Angebote umgesetzt werden, an die

das Reallabor anknüpfen kann. Zum anderen sind beide Städte durch Stadtbahnen, S-Bahnen und Buslinien an den ÖPNV angebunden. Daraus ergibt sich für das Projekt Social2Mobility die Möglichkeit, Gründe für mobilitätsbezogene soziale Exklusion trotz eines bestehenden ÖPNV-Netzes zu untersuchen. Zusätzlich weisen Ronnenberg und Laatzen sowohl urbane als auch ländliche Teilräume innerhalb ihrer Stadtgebiete auf, wodurch Vergleiche der Mobilität und Teilhabe unter verschiedenen räumlichen Voraussetzungen möglich wären. Ein weiteres Argument für die Auswahl der beiden Kommunen ist, dass ausreichend Zugänge zu den beiden Zielgruppen bestehen. So wurden in den Kommunen bereits Kontakte zu Pflegeeinrichtungen, Koordinationsstellen von haushaltnahen Dienstleistungen, zu einem *Care-and-Case-Management* für Demenzerkrankte und ihre Angehörigen, zu diversen Begegnungsstätten für ältere Menschen sowie zu den Seniorenbeiräten hergestellt. Bei den Haushalten mit Kindern ergeben sich Zugänge in Ronnenberg und Laatzen über verschiedene Institutionen wie Schulen, Kindertagesstätten, Kindergärten, Kinderarztpraxen, Familienzentren und Sozialberatungsstellen, sodass auch bei dieser Zielgruppe viele Anknüpfungsmöglichkeiten für das Reallabor gegeben sind.

Darüber hinaus sind auch Kommunen mit privilegierten oder gesicherten sozialen Lagen als Vergleichskommunen zu Ronnenberg und Laatzen für das Reallabor in Erwägung gezogen worden. Beispiele sind Uetze oder Wennigsen, da in diesen Kommunen viele Familien mit Kindern wohnhaft sind. Darüber hinaus wurde auch Burgwedel in Betracht gezogen, weil in der Kommune überdurchschnittlich viele Ältere leben. Von diesen drei Kommunen wird Burgwedel weiter in Betracht gezogen, da neben dem Vergleich der Auswirkungen von überdurchschnittlichen Einkünften auch der Vergleich zwischen unterschiedlich ausgebauten ÖPNV-Netzen möglich wäre, sofern Burgwedel neben Ronnenberg oder Laatzen betrachtet wird. Zudem existieren in Burgwedel bereits Ideen für die Förderung älterer Menschen, an welche das Reallabor anknüpfen könnte.

Zusammenfassend konnten anhand des raumbezogenen Ansatzes die Städte Laatzen, Ronnenberg und Burgwedel als Verortungsmöglichkeiten für die Einrichtung eines Reallabors im Projekt Social2Mobility identifiziert werden. Laatzen und Ronnenberg wurden favorisiert, da dort der Anteil der einkommensschwachen Bevölkerung überdurchschnittlich hoch ist, ausreichende Zugänge zu beiden Zielgruppen vorhanden sind und von Seiten der Region Hannover bereits bestehende Vorarbeiten im Kontext der Verkehrs- und Sozialplanung für das Reallabor genutzt werden können. Burgwedel kann als Vergleichskommune für Laatzen oder Ronnenberg für die Zielgruppe älterer Menschen (ab 60 Jahren) dienen.

5.3 Ideen für Realexperimente

Bei den konzeptionellen Überlegungen zur Einrichtung des Reallabors wurde außerdem diskutiert, welche Realexperimente im Reallabor mit den Zielgruppen umgesetzt und erprobt werden könnten. Aus den Diskussionen während der Projekttreffen ergaben sich hierbei vier Ideen: (1) Etablierung eines Rufbussystems, (2) Nutzung des Bildungs- und Teilhabepaketes (BuT), (3) Umnutzung von Schulbussen für organisierte Ausflüge sowie (4) Veränderung des ÖPNV Tarifsystems und Erproben einer Mitnahmeregelung.

Zur **Etablierung eines Rufbussystems** wurde zum einen angedacht, das Angebot eines in der Stadt Hannover ansässigen *Ride-Sharing* Anbieters auf die Region Hannover auszuweiten. Da im Zuge der Digitalisierung immer mehr Filialen, wie beispielsweise Banken und Postfilialen, in ländlicheren Gebieten schließen, könnte ein Rufbussystem eine geeignete Maßnahme sein, um die Erreichbarkeit der noch geöffneten Standorte zu gewährleisten. Rufbussysteme sind zudem auch konkret im Zusammenhang mit Sport- und Musikvereinen thematisiert worden. So sei der Bedarf an Kleinbussen in der Region Hannover insbesondere an Wochenenden hoch, weil beispielsweise Sportvereine regelmäßig Auswärtsspiele betreiben. Die von Privatpersonen oder von Vereinen organisierten Fahrdienste scheitern häufig an zu hohen Kosten oder an versicherungstechnischen Angelegenheiten, wie zum Beispiel der Haftbarkeit bei Unfällen. Im Rahmen des Reallabors könnte folglich erprobt werden, inwiefern der Verleih von Kleinbussen möglich wäre und ob dies als integriert in den öffentlichen Nahverkehrs umgesetzt werden könnte.

Zudem ist das **Bildungs- und Teilhabepaket (BuT)** als mögliches Thema für das Reallabor vorgeschlagen worden. Über BuT-Gelder werden bundesweit bestimmte soziale Leistungen für Kinder und Jugendliche finanziert, zu denen beispielsweise Kosten für Sportvereinsmitgliedschaften oder Hausaufgabenhilfen zählen. Obwohl diese Gelder vielen Haushalten mit Kindern zustehen, werden sie nicht von allen in Anspruch genommen. Gründe dafür sind unter anderem, dass nur wenige Eltern über ihren Anspruch informiert sind und noch weniger wüssten, wie und wo die Leistungen beantragt werden können. Dies trifft auch auf Institutionen wie Kindergärten oder Schulen zu, was sich darin zeigt, dass sie Eltern bei der Antragstellung von BuT-Geldern in unterschiedlichem Ausmaß unterstützen. Für das Reallabor ergibt sich in diesem Kontext die Möglichkeit zu erproben, inwiefern die BuT-Gelder zur Stärkung der Mobilität und Teilhabe genutzt werden können. Eine Möglichkeit wäre zu testen, inwiefern neben den Kosten für die Mitgliedschaft im Sport- oder Musikverein, auch der Weg zum Verein finanziert werden könnte. Sport- und Musikvereine und vor allem auch Schulen und Kindergärten in den jeweiligen Kommunen könnten bei einem solchen Vorgehen in das Reallabor integriert werden.

Unter der **Umnutzung von Schulbussen** wird verstanden, sie in ihren Standzeiten, wie zum Beispiel in der Mittagszeit, anderen Personengruppen für **organisierte Ausflüge** zur Verfügung zu stellen. Als Ausflugsziele wurden Orte für Mittagessen, Zoobesuche, Sprachkurse, Schwimmbadaufenthalte oder gemeinsame Besuche des Wochenmarkts diskutiert. Insbesondere dadurch, dass die Ausflüge im Rahmen des Reallabors gemeinsam organisiert und durchgeführt werden würden, könnten sie nicht nur die Mobilität stärken, sondern auch zu einer Steigerung der sozialen Teilhabe beitragen.

Bezogen auf das **Tarifsystem des ÖPNV** wird vermutet, dass Personen, die den ÖPNV nicht nutzen, einen Umstieg eher in Erwägung ziehen würden, wenn das Tarifsystem verständlicher gestaltet und durch personengruppenspezifische Ticketangebote ergänzt werden würde. Um ein solches Angebot für die Region Hannover zu konzipieren und umzusetzen, könnte im Reallabor zunächst Wissen darüber generiert werden, welche Bedarfe an den ÖPNV in Haushalten mit Kindern und bei älteren Menschen vorhanden sind. Als konkrete Maßnahme zur Erprobung, ist in diesem Zusammenhang eine **Mitnahmeregelung** thematisiert worden. Dabei würden Personen, die bereits ein Ticket für den ÖPNV besitzen, andere kostenlos mitnehmen dürfen. Das bedeutet, dass im Rahmen des Reallabors ein gegenseitiges Erklären und Näherbringen des ÖPNV erprobt werden könnte. Insbesondere dadurch, dass die Personen bei einem solchen Vorgehen, wie bei den gemeinsam organisierten Ausflügen, zusammen unterwegs wären, würde nicht nur die Mobilität, sondern gleichzeitig die soziale Teilhabe gestärkt werden.

6. Fünf Optionen als Entscheidungsgrundlage für das Reallabor

Für das Reallabor sind Ronnenberg und Laatzen als räumliche Verortung ausgewählt worden sowie Burgwedel als mögliche Vergleichskommune. Haushalte mit Kindern und ältere Menschen (ab 60 Jahren) sind als Zielgruppen festgelegt worden. Jedoch blieb offen, ob sich das Reallabor an eine der Zielgruppen oder an beide richten soll. Außerdem blieb unbeantwortet, ob das Reallabor in einer oder in zwei Kommunen verortet werden soll. So ergaben sich als Zwischenergebnis fünf Optionen für die Einrichtung eines Reallabors in der Region Hannover (Tabelle 2), die im Projekt diskutiert wurden.

Tabelle 2: Optionen für das Reallabor
Quelle: eigene Darstellung

Option	Fokussierung auf	Verortungsmöglichkeit für das Reallabor	Zielgruppe für das Reallabor
A	eine Kommune und eine Zielgruppe	Ronnenberg **oder** Laatzen	Haushalte mit Kindern
B		Ronnenberg **oder** Laatzen	ältere Menschen (ab 60 Jahren)
C	zwei Kommunen und eine Zielgruppe	Ronnenberg **und** Laatzen	Haushalte mit Kindern
D		Laatzen **und** Burgwedel	ältere Menschen (ab 60 Jahren)
E	eine Kommune und zwei Zielgruppen	Ronnenberg **oder** Laatzen	Haushalte mit Kindern **und** Ältere Menschen (ab 60 Jahren)

Die Optionen A und B ergeben sich aus der Fokussierung auf eine Kommune und eine Zielgruppe. Für beide Optionen bieten sich Ronnenberg und Laatzen als Verortungsmöglichkeiten für das Reallabor an. So gibt es dort jeweils sowohl zu Haushalten mit Kindern (Option A) als auch zu älteren Menschen (Option B) bereits Vorarbeiten, an die das Projekt Social2Mobility anknüpfen könnte. Ein Vorteil der Optionen A und B ist, dass ein gezielter und tiefer Erkenntnisgewinn zur Mobilität und sozialen Exklusion für die jeweiligen Zielgruppen gewonnen werden könnte. Zudem könnten im Reallabor Maßnahmen zielgruppenspezifisch entwickelt und erprobt werden. Darüber hinaus wird bei Optionen A und B durch eine Beschränkung auf eine Kommune und eine Zielgruppe die Komplexität der Organisation und Koordination verringert und somit die Einrichtung eines Reallabors begünstigt.

Bei den Optionen C und D würde das Reallabor jeweils in zwei Kommunen parallel umgesetzt werden. Um den höheren Koordinationssaufwand zu reduzieren, der damit verbunden wäre, wird deswegen eine Fokussierung auf eine Zielgruppe vorgenommen. Für die Verortung des Reallabors mit dem Fokus auf Haushalte mit Kindern werden Ronnenberg und Laatzen in Betracht

gezogen (Option C). Bei der Fokussierung auf Ältere eignen sich Laatzen und Burgwedel für die Verortung des Reallabors (Option D). Vorteil der Optionen C und D gegenüber den anderen Optionen ist, dass Erkenntnisse zur Mobilität und sozialen Teilhabe einer Zielgruppe aus zwei verschiedenen Kommunen miteinander verglichen werden könnten. Insbesondere bei der Option D könnte ein solcher Vergleich für das Projekt erkenntnisreich sein. So könnte die Mobilität älterer Menschen in Burgwedel mit einer privilegierten, sozialen Lage, der Mobilität Älterer in Laatzen, einer Kommune mit einer sozial benachteiligten Lage, gegenübergestellt werden. Darüber hinaus könnten die ÖPNV-Anbindungen der Kommunen im Reallabor miteinander verglichen werden. Ein Nachteil der Optionen C und D ist jedoch, dass der Koordinationsaufwand für das Reallabor trotz der Fokussierung auf eine Personengruppe höher wäre als bei den Optionen A und B, bei denen das Reallabor lediglich in einer Kommune eingerichtet werden würde.

Option E stellt eine Möglichkeit dar, beide Zielgruppen im Reallabor einzubeziehen. Ein Vorteil dieser Option ist, dass dadurch der Forschungsstand sowohl zur Mobilität Älterer als auch zur Mobilität von Haushalten mit Kindern unter Armutsbedingungen ergänzt werden könnte. Da bei einer Fokussierung auf zwei Zielgruppen der Koordinationsaufwand für das Reallabor höher wäre, wird bei Option E nur eine Kommune als Verortungsmöglichkeit ausgewählt. Wie bei Option A und B, werden Ronnenberg und Laatzen als Verortungsmöglichkeiten für das Reallabor in Erwägung gezogen. Grund dafür ist, dass es in den beiden Kommunen bereits laufende Projekte mit älteren Menschen und Haushalten mit Kindern gibt, an die im Reallabor angeknüpft werden könnte.

Nach Auswahl der fünf möglichen Optionen für das Reallabor fanden Gespräche zwischen der Region Hannover und Ansprechpersonen der Städte Burgwedel, Laatzen und Ronnenberg statt. An diese Gespräche anschließend wurde sich im Projekt für die Option E entschieden, da hierbei beide Zielgruppen im Reallabor einbezogen werden können. Als räumliche Verortung des Reallabors ist die Stadt Ronnenberg ausgewählt worden, da dort drei unterschiedliche Teilräume (urban, suburban und ländlich) vorzufinden sind und sich dadurch verschiedene räumliche Untersuchungsperspektiven ergeben. Zudem gibt es in Ronnenberg verschiedene Angebote für Kinder, Eltern und Alleinerziehende (z.B. Ferienangebote für Kinder und Jugendliche oder Alleinerziehenden-Treffen) sowie für ältere Menschen (z.B. Kontakte zum Seniorenbeirat, einen offenen Mittagstisch für Jung und Alt und ein Senioren-Café), an die das Reallabor des Projektes Social2Mobility anknüpfen könnte.

7. Zusammenfassung

Im Projekt Social2Mobility wird das Ziel verfolgt, die soziale Teilhabe von Bevölkerungsgruppen, die von Armut betroffen oder bedroht sind, durch Stärkung ihrer Mobilität zu steigern. Die gesellschaftliche Relevanz für das Projektziel ergibt sich daraus, dass in Deutschland fast 13 Millionen Menschen von finanzieller Armut betroffen sind (Statista Research Department, 2019), und somit auch ein erhöhtes Risiko aufweisen, in ihrer Mobilität und sozialen Teilhabe eingeschränkt zu sein (Lucas, 2012; Schwanen et al., 2015; Kapitel 2).

Um dieser Problematik zu begegnen soll ein Reallabor (Kapitel 3) in der Region Hannover im Rahmen des Projekts Social2Mobility (Kapitel 4) eingerichtet werden. In diesem werden die Zusammenhänge von sozialer Exklusion, Mobilität und finanzieller Armut zum einen transdisziplinär erforscht. Zum anderen sollen Ideen für Maßnahmen zur Stärkung der Mobilität und Steigerung der sozialen Teilhabe generiert und erprobt werden. Im Projektkontext stellt sich zu Beginn die Frage, inwiefern ein Reallabor zum Thema mobilitätsbezogene soziale Exklusion in der Region Hannover konzipiert werden kann. Ziel des vorliegenden Arbeitspapiers ist es, diese Frage zu beantworten, indem der Prozess der Entscheidungsfindung für eine geeignete Verortung des Reallabors sowie für die Zielgruppen begründet dargestellt wird (Kapitel 5).

Die entscheidenden Kriterien für die Auswahl der Zielgruppen waren (1) das Armutsrisiko der Zielgruppe, (2) ihre Relevanz für die Region Hannover, (3) für wissenschaftliche Analysen sowie (4) forschungsökonomische Gründe (Kapitel 5.1). Auf Basis dieser Kriterien fiel die Auswahl auf Haushalte mit Kindern sowie ältere Menschen (ab 60 Jahren). So sind Kinder und junge Erwachsene überdurchschnittlich häufig von Armut betroffen (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017). Ältere Menschen sind zwar nicht überdurchschnittlich von finanzieller Armut betroffen (Bundesministerium für Arbeit und Soziales, 2017; Region Hannover, 2015), jedoch stellt Altersarmut eine relevante gesellschaftliche Problemlage dar (Butterwegge, 2020; Geyer, 2014; Haan et al., 2017). Zudem sind sowohl die Armut in Haushalten mit Kindern als auch die Altersarmut wichtige Arbeitsfelder der Sozialplanung der Region Hannover. Darüber hinaus liegen wissenschaftliche Erkenntnisse zur Mobilität unter Armutsbedingungen weder für Haushalte mit Kindern noch für Ältere zum jetzigen Zeitpunkt ausreichend vor.

Bei der Verortung des Reallabors waren (1) die Sozialstruktur der Kommunen, (2) die möglichen Zugänge zu den beiden Zielgruppen vor Ort sowie (3) die Möglichkeiten einer Zusammenarbeit innerhalb der Kommunen entscheidend (Kapitel 5.2). Anhand dieser Kriterien sind Ronnenberg, Laatzen und Burgwedel als potenzielle Verortungsmöglichkeiten für das Reallabor näher in Be-

tracht gezogen worden. Laatzen und Ronnenberg wurden ausgewählt, da sie eine sozial benachteiligte Lage kennzeichnet und für beide Zielgruppen verschiedene Vorarbeiten und laufende Projekte bestehen, an die das Reallabor anknüpfen könnte. Burgwedel wurde durch die privilegierte soziale Lage sowie den hohen Anteil an älteren Menschen als Vergleichskommune in Erwägung gezogen. Als erste Ideen für das Reallabor sind (1) die Etablierung eines Rufbussystems, (2) die Nutzung des Bildungs- und Teilhabepaketes (BuT), (3) eine Umnutzung von Schulbussen für organisierte Ausflüge sowie (4) das Verändern des ÖPNV Tarifsystems und Erproben einer Mitnahmeregelung diskutiert worden (Kapitel 5.3).

Als Zwischenergebnis der konzeptionellen Überlegungen zur Einrichtung des Reallabors konnten fünf Optionen formuliert werden (Kapitel 6). Diese unterscheiden sich zum einen darin, dass das Reallabor entweder in einer oder in zwei Kommunen verortet werden und zum anderen darin, dass es mit einer oder mit zwei Zielgruppen eingerichtet werden könnte. Aus diesen fünf Optionen, ist die Option E, das heißt ältere Menschen (ab 60 Jahren) sowie Haushalte mit Kindern in einer Kommune ausgewählt worden, da hierbei beide favorisierten Zielgruppen im Reallabor einbezogen werden können. Die räumliche Verortung erfolgt in der Stadt Ronnenberg, weil dort drei unterschiedliche Teilräume (urban, suburban und ländlich) vorzufinden sind und sich dadurch verschiedene räumliche Untersuchungsperspektiven ergeben. Zudem gibt es in Ronnenberg verschiedene Angebote für Kinder, Eltern und Alleinerziehende sowie für ältere Menschen, an die das Reallabor des Projektes Social2Mobility anknüpfen kann.

Literaturverzeichnis

Ahern, S. M., Arnott, B., Chatterton, T., Nazelle, A. de, Kellar, I. & McEachan, R. R.C. (2017). Understanding parents' school travel choices: A qualitative study using the Theoretical Domains Framework. *Journal of Transport & Health*, *4*, 278–293. https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.11.001

Altenburg, S., Gaffron, P. & Gertz, C. (2009). *Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen: Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung*. http://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf

Appleyard, B. (2017). The meaning of livable streets to schoolchildren: An image mapping study of the effects of traffic on children's cognitive development of spatial knowledge. *Journal of Transport & Health*, *5*, 27–41. https://doi.org/10.1016/j.jth.2016.08.002

Bauer, U., Herget, M., Manz, W. & Scheiner, J. (2015). *Familienmobilität im Alltag.: Herausforderungen und Handlungsempfehlungen*. Berlin. Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. https://digital.zlb.de/viewer/rest/image/15943376/familienmobilitaet-im-alltag-herausforderungen-und-handlungsempfehlungen.pdf/full/max/0/familienmobilitaet-im-alltag-herausforderungen-und-handlungsempfehlungen.pdf

Bundesministerium für Arbeit und Soziales. (2017). *Lebenslagen in Deutschland: Der fünfte Armuts- und Reichtumsbericht der Bundesregierung*. https://www.armuts-und-reichtumsbericht.de/SharedDocs/Downloads/Berichte/5-arb-kurzfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2019). *Mobilität in Deutschland: Ergebnisbericht*. http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Butterwegge, C. (2020). Altersarmut und was man (nicht) gegen sie tut. In C. Woopen, A. Janhsen, M. Mertz & A. Genske (Hg.), *ALTERNDE GESELLSCHAFT IM WANDEL: Zur gestaltung einer gesellschaft des* (S. 49–60). Springer. https://doi.org/10.1007/978-3-662-60586-8_5

Cass, N., Shove, E. & Urry, J. (2005). Social Exclusion, Mobility and Access. *The Sociological Review*, *53*(3), 539–555. https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2005.00565.x

Church, A., Frost, M. & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, *7*(3), 195–205. https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X

Cooper, A. R., Page, A. S., Foster, L. J. & Qahwaji, D. (2003). Commuting to school. *American Journal of Preventive Medicine*, *25*(4), 273–276. https://doi.org/10.1016/S0749-3797(03)00205-8

Craig, L. & van Tienoven, T. P. (2019). Gender, mobility and parental shares of daily travel with and for children: a cross-national time use comparison. *Journal of Transport Geography*, *76*, 93–102. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.03.006

Daubitz, S. (2016). Mobilitätsarmut: Die Bedeutung der sozialen Frage im Forschungs- und Politikfeld Verkehr. In O. Schwedes, W. Canzler & A. Knie (Hg.), *Springer NachschlageWissen. Handbuch Verkehrspolitik* (2. Aufl., S. 433–472). Springer Fachmedien Wiesbaden.

Ducheyne, F., Bourdeaudhuij, I. de, Spittaels, H. & Cardon, G. (2012). Individual, social and physical environmental correlates of 'never' and 'always' cycling to school among 10 to 12 year old children living within a 3.0 km distance from school. *The international journal of behavioral nutrition and physical activity*, *9*, 142. https://doi.org/10.1186/1479-5868-9-142

Engels, F. & Rogge, J.-C. (2018). Tensions and Trade-offs in Real-World Laboratories - The Participants' Perspective. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, *27*(1), 28–31. https://doi.org/10.14512/gaia.27.S1.8

Fyhri, A., Hjorthol, R., Mackett, R. L., Fotel, T. N. & Kyttä, M. (2011). Children's active travel and independent mobility in four countries: Development, social contributing trends and measures. *Transport Policy*, *18*(5), 703–710. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2011.01.005

Geyer, J. (2014). Zukünftige Altersarmut. *DIW Roundup: Politik im Fokus*(25). http://hdl.handle.net/10419/111804

Giesel, F. & Köhler, K. (2015). How poverty restricts elderly Germans' everyday travel. *European Transport Research Review*, *7*(2), 83. https://doi.org/10.1007/s12544-015-0164-6

Gray, D., Shaw, J. & Farrington, J. (2006). Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area*, *38*(1), 89–98. https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2006.00662.x

Green, J., Jones, A. & Roberts, H. (2014). More than A to B: the role of free bus travel for the mobility and wellbeing of older citizens in London. *Ageing and Society*, *34*(3), 472–494. https://doi.org/10.1017/S0144686X12001110

Gross, M., Hoffmann-Riem, H. & Krohn, W. (2005). *Realexperimente: Ökologische Gestaltungsprozesse in der Wissensgesellschaft*. *Science studies*. transcript.

Haan, P., Stichnoth, H., Blömer, M., Buslei, H., Geyer, J., Krolage, C. & Müller, K.-U. (2017). *Entwicklung der Altersarmut bis 2036: Trends, Risikogruppen und Politikszenarien* (ZEW-Gutachten und Forschungsberichte). Gütersloh: Bertelsmann Stiftung. http://hdl.handle.net/10419/168442

Häußermann, H., Kronauer, M. & Siebel, W. (2008). Einleitung: Stadt am Rand: Armut und Ausgrenzung. In H. Häußermann (Hg.), *Edition Suhrkamp: Bd. 2252. An den Rändern der Städte: Armut und Ausgrenzung* (1. Aufl.). Suhrkamp.

Häußermann, H. & Siebel, W. (2004). *Stadtsoziologie: Eine Einführung*. Campus Verlag. https://ebookcentral.proquest.com/lib/subhh/detail.action?docID=666077

Hillmann, M., Adams, J. & Whitelegg, J. (1990). *One false Move…: A Study of Children's Independent Mobility*. Policy Studies Institute. http://john-adams.co.uk/wp-content/uploads/2007/11/one%20false%20move.pdf

Jahn, T. & Keil, F. (2016). Reallabore im Kontext transdisziplinärer Forschung. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, *25*(4), 247–252. https://doi.org/10.14512/gaia.25.4.6

Jensen, O. B., Sheller, M. & Wind, S. (2015). Together and Apart: Affective Ambiences and Negotiation in Families' Everyday Life and Mobility. *Mobilities*, *10*(3), 363–382. https://doi.org/10.1080/17450101.2013.868158

Kenyon, S., Lyons, G. & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, *10*(3), 207–219. https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1

Kuhlmann, C. (2018). Bildungsarmut und die soziale ‚Vererbung' von Ungleichheiten. In E.-U. Huster, J. Boeckh & H. Mogge-Grotjahn (Hg.), *Handbuch Armut und soziale Ausgrenzung* (S. 431–456). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-19077-4_19

Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., Gordon, D., Lloyd, E. & Patsios, D. (2007). *The muliti-dimensional analysis of social exclusion*. https://dera.ioe.ac.uk/6853/1/multidimensional.pdf

Lucas, K. (2004). *Running on Empty: Transport, Social Exclusion and Environmental Justic*. Policy Press. https://doi.org/10.2307/j.ctt1t89876

Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, *20*, 105–113. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013

Lucas, K. (2019). A new evolution for transport-related social exclusion research? *Journal of Transport Geography*, 102529. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102529

Lucas, K., Grosvenor, T. & Simpson, R. (2001). *Transport, the environment and social exclusion*. *Reconciling Environmental and Social Concerns*. York Publishing Services Limited.

Mammen, G., Faulkner, G., Buliung, R. & Lay, J. (2012). Understanding the drive to escort: a cross-sectional analysis examining parental attitudes towards children's school travel and independent mobility. *BMC public health*, *12*, 862. https://doi.org/10.1186/1471-2458-12-862

Marzi, I. & Reimers, A. K. (2018). Children's Independent Mobility: Current Knowledge, Future Directions, and Public Health Implications. *International journal of environmental research and public health*, *15*(11). https://doi.org/10.3390/ijerph15112441

Metz, D.H. (2000). Mobility of older people and their quality of life. *Transport Policy*, *7*(2), 149–152. https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00004-4

Musselwhite, C., Holland, C. & Walker, I. (2015). The role of transport and mobility in the health of older people. *Journal of Transport & Health*, *2*(1), 1–4. https://doi.org/10.1016/j.jth.2015.02.001

Nowotny, H., Scott, P. & Gibbons, M. (2014). *Wissenschaft neu denken: Wissen und Öffentlichkeit in einem Zeitalter der Ungewißheit* (Vierte Auflage). Velbrück Wissenschaft.

Parodi, O., Beecroft, R., Albiez, M., Quint, A., Seebacher, A., Tamm, K. & Waitz, C. (2016). Von 'Aktionsforschung' bis 'Zielkonflikte'. Schlüsselbegriffe der Reallaborfoschung. *Technikfolgenabschätzung, Theorie und Praxis*(3), 9–18. https://doi.org/10.5445/IR/1000069530

Parodi, O., Ley, A., Fokdal, J. & Seebacher, A. (2018). Empfehlungen für die Förderung und Weiterentwicklung von Reallaboren: Erkenntnisse aus der Arbeit der BaWü-Labs. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, *27*(1), 178–179. https://doi.org/10.14512/gaia.27.1.15

Preston, J. & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, *15*(3), 151–160. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002

Price, L. & Matthews, B. (2013). Travel time as quality time: parental attitudes to long distance travel with young children. *Journal of Transport Geography*, *32*, 49–55. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.08.001

Region Hannover. (2015). *Sozialbericht 2015: Soziale Lagen in der Region Hannover*. https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Sozialleistungen-weitere-Hilfen/Sozialhilfe-und-Grundsicherung/Sozialberichte-der-Region-Hannover

Region Hannover. (2017). *Seniorenratgeber 2017*. https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Senioren

Region Hannover. (2018). *Gesetzesauftrag*. https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Familie-Partnerschaft/Fr%C3%BChe-Hilfen-Fr%C3%BChe-Chancen/Fr%C3%BChe-Hilfen-Fr%C3%BChe-Chancen/Gesetzesauftrag

Region Hannover. (2019a). *Angebote für Alleinerziehende.* https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Familie-Partnerschaft/Koordinierungsstelle-Alleinerziehende/Angebote-f%C3%BCr-Alleinerziehende

Region Hannover. (2019b). *Die Region Hannover stellt sich vor*. https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Verwaltungen-Kommunen/Die-Verwaltung-der-Region-Hannover/Stellt-sich-vor

Region Hannover. (2019c). *Frühe Hilfen – Frühe Chancen*. https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Familie-Partnerschaft/Fr%C3%BChe-Hilfen-Fr%C3%BChe-Chancen/Fr%C3%BChe-Hilfen-Fr%C3%BChe-Chancen

Region Hannover. (2019d). *Projekt Social2Mobility. Mehr soziale Teilhabe durch integrierte Raum-, Verkehrs- und Sozialplanung.* https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilit%C3%A4t/Verkehrsplanung-entwicklung/Social2Mobility

Region Hannover. (2020). *Fahrtraining.* https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Soziales/Senioren/Bildung,-Freizeit,-Ehrenamt/Fit-im-Auto-2020-Seminare-f%C3%BCr-Seniorinnen-und-Senioren

Ross, N. J. (2007). 'My Journey to School …': Foregrounding the Meaning of School Journeys and Children's Engagements and Interactions in their Everyday Localities. *Children's Geographies*, *5*(4), 373–391. https://doi.org/10.1080/14733280701631833

Runge, D. (2005). *Mobilitätsarmut in Deutschland?* Inst. für Land- und Seeverkehr, Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung. https://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/IVP-Schriften/IVP_06.pdf

Ryan, J. & Wretstrand, A. (2019). What's mode got to do with it? Exploring the links between public transport and car access and opportunities for everyday activities among older people. *Travel Behaviour and Society*, *14*, 107–118. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2018.10.003

Schäpke, N., Stelzer, F., Caniglia, G., Bergmann, M., Wanner, M., Singer-Brodowski, M., Loorbach, D., Olsson, P., Baedeker, C. & Lang, D. J. (2018). Jointly Experimenting for Transformation? Shaping Real-World Laboratories by Comparing Them. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, *27*(1), 85–96. https://doi.org/10.14512/gaia.27.S1.16

Scheiner, J. (2016). School trips in Germany: Gendered escorting practices. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *94*, 76–92. https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.09.008

Scheiner, J. (2019). Mobilität von Kindern. Stand der Forschung und planerische Konzepte. *Raumforschung und Raumordnung Spatial Research and Planning*, *77*(5), 441–456. https://doi.org/10.2478/rara-2019-0037

Scheiner, J. & Holz-Rau, C. (2017). Women's complex daily lives: a gendered look at trip chaining and activity pattern entropy in Germany. *Transportation*, *44*(1), 117–138. https://doi.org/10.1007/s11116-015-9627-9

Schwanen, T. (2010). The mobility of older people - an introduction. *Journal of Transport Geography*, *2010*(18), 591–595. http://explore.bl.uk/primo_library/libweb/action/display.do?tabs=detailsTab&gathStatTab=true&ct=display&fn=search&doc=ETOCRN275769380&indx=1&recIds=ETOCRN275769380

Schwanen, T., Banister, D. & Bowling, A. (2012). Independence and mobility in later life. *Geoforum*, *43*(6), 1313–1322. https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2012.04.001

Schwanen, T., Lucas, K., Akyelken, N., Cisternas Solsona, D., Carrasco, J.-A. & Neutens, T. (2015). Rethinking the links between social exclusion and transport disadvantage through the lens of social capital. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *74*, 123–135. https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.02.012

Schwerdtfeger. (2019). *Fahren ohne (gültigen) Fahrschein: Motive, soziale Akzeptanz und alternative Finanzierungsinstrumente. Studien der Mobilitäts- und Verkehrsforschung: Bd. 43*. Springer Fachmedien Wiesbaden.

Social Exclusion Unit. (2003). *Making the Connections: Final report on Transportand Social Exclusion*. London. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf

Social2Mobility. (2018). *Projektantrag von Social2Mobility. Mehr soziale Teilhabe durch integrierte Raum-, Verkehrs- und Sozialplanung.*

Stanley, J. K., Hensher, D. A., Stanley, J. R. & Vella-Brodrick, D. (2011). Mobility, social exclusion and well-being: Exploring the links. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, *45*(8), 789–801. https://doi.org/10.1016/j.tra.2011.06.007

Statista Research Department. (2019). *Armutsgefährdungsquote nach Sozialleistungen in Ländern Europas im Jahr 2018.* https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1171/umfrage/armutsgefaehrdungsquote-in-europa/

Stjernborg, V., Emilsson, U. M. & Ståhl, A. (2014). Changes in outdoor mobility when becoming alone in the household in old age. *Journal of Transport & Health*, *1*(1), 9–16. https://doi.org/10.1016/j.jth.2013.11.001

Strauß, S. & Ebert, A. (2013). Einkommensungleichheiten in Westdeutschland vor und nach dem Renteneintritt. In C. Vogel & A. Motel-Klingebiel (Hg.), *Altern im sozialen Wandel: Die Rückkehr der Altersarmut?* (Bd. 15, S. 253–272). Springer Fachmedien Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-18714-3_13

van den Berg, P., Kemperman, A., Kleijn, B. de & Borgers, A. (2016). Ageing and loneliness: The role of mobility and the built environment. *Travel Behaviour and Society*, *5*, 48–55. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2015.03.001

Wagner, F. & Grunwald, A. (2019). Reallabore zwischen Beliebtheit und Beliebigkeit: Eine Bestandsaufnahme des transformativen Formats. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, *28*(3), 260–264. https://doi.org/10.14512/gaia.28.3.5

Wanner, M., Hilger, A., Westerkowski, J., Rose, M., Stelzer, F. & Schäpke, N. (2018). Towards a Cyclical Concept of Real-World Laboratories. *disP - The Planning Review*, *54*(2), 94–114. https://doi.org/10.1080/02513625.2018.1487651

Wilke, G., Chlond, B., Conrad, K., Fiedler, F., Gertz, C., Krech, M., Reutter, U., Scheiner, J., Schubert, S., Sommer, C., Spellerberg, A. & Vogel, J. (2015). *Hinweise zu Mobilität und sozialer Exklusion: Forschungsstand zum Zusammenhang von Mobilitäts- und Teilhabechancen* (FGSV W1 - Wissensdokumente FGSV 164). Köln. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Wilson, K., Clark, A. F. & Gilliland, J. A. (2018). Understanding child and parent perceptions of barriers influencing children's active school travel. *BMC public health*, *18*(1), 1053. https://doi.org/10.1186/s12889-018-5874-y

Ziegler, F. & Schwanen, T. (2011). 'I like to go out to be energised by different people': an exploratory analysis of mobility and wellbeing in later life. *Ageing and Society*, *31*(5), 758–781. https://doi.org/10.1017/S0144686X10000498

Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung

In den Arbeitspapieren zur Mobilitätsforschung veröffentlichen wir Ergebnisse aus Forschung und Lehre der Goethe-Universität. Online erhältlich unter: **http://tinygu.de/Mobilitaet**

In dieser Reihe sind folgende Arbeitspapiere erschienen:

22. Blitz, A. (2020): Methodenbericht zur Haushaltsbefragung „Unterwegs in Offenbach“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 22. Frankfurt a.M.

21. Klinner, N. (2020): Methodenbericht zur Beschäftigtenbefragung der Goethe-Universität Frankfurt am Main zum hessischen Landesticket. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 21. Frankfurt a.M.

20. Kirschner, F. (2019): Methodik zur Haushaltsbefragung „Quartiersentwicklung und Mobilität in Frankfurt-Bornheim“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 20. Frankfurt a.M.

19. Blechschmidt, A.; Czowalla, L.; Lanzendorf, M. (2018): Fahrrad und öffentlichen Verkehr gemeinsam denken: die Verknüpfung von Fahrradmobilität mit öffentlichem Verkehr als Beitrag zu Daseinsvorsorge und Klimaschutz. Ein Handlungsleitfaden für Bund, Länder, Kommunen sowie Mobilitätsdienstleister. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 19. Frankfurt a.M.

18. Czowalla, L.; Blechschmidt, A.; Busch, D.; Fromberg, A.; Grün, C.; Gwiasda, P.; Hartmann, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Handlungsansätze zur verbesserten Verknüpfung von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr. Eine vertiefende Analyse von vier Fallstudien. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 18. Frankfurt a.M.

17. Selzer, S. (2018): Zu Fuß unterwegs − Konflikte der Raumaufteilung für Fußgänger*innen im öffentlichen Straßenraum am Beispiel der Schweizer Straße in Frankfurt am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 17. Frankfurt a.M.

16. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2018): Motive des Fahrens ohne (gültigen) Fahrschein. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 16. Frankfurt a.M.

15. Czowalla, L.; Busch, D.; Fromberg, A.; Gwiasda, P.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Neuere Entwicklungen zur Integration von Fahrrad und Öffentlichem Verkehr in Deutschland: Überblick zum Stand des Wissens und der Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 15. Frankfurt a.M.

14. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2017): Dokumentation von Best-Practice-Beispielen zum Umgang mit dem Fahren ohne (gültigen) Fahrschein. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 14. Frankfurt a.M.

13. Selzer, S.; Kruse, C.; Wilde, M.; Lanzendorf, M. (2016): Integration von Fernbuslinienangeboten. Anforderungen an und Handlungsoptionen für städtebauliche und verkehrliche Integration der Fernbusse in lokale Verkehrssysteme. Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in Frankfurt am Main. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 13. Frankfurt a.M.

12. Schwerdtfeger, S.; Wilde, M.; Mehler, F.; Lanzendorf, M. (2016): Fahren ohne gültigen Fahrschein. Stand der Forschung und medialer Diskurs. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 12. Frankfurt a.M.

11. Schubert, S. (2016): Universität in Bewegung. Bestandsanalyse des Verkehrsverhaltens und der Mobilitätseinstellungen von Studierenden und Beschäftigten der Goethe-Universität. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 11. Frankfurt a.M.

10. Blechschmidt, A. (2016): Nischenkonzept oder Zukunftsmodell für nachhaltige Stadtentwicklung? Planungen und Umsetzungen autofreier bzw. autoreduzierter Stadtentwicklungsprojekte im Vergleich. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 10. Frankfurt a.M.

9. Klinger, T.; Deffner, J.; Kemen, J.; Stein, M.; Lanzendorf, M. (2016): Sharing-Konzepte für ein multioptionales Mobilitätssystem in FrankfurtRheinMain. Analyse neuerer Entwicklungen und Ableitung von Handlungsoptionen für kommunale und regionale Akteure. Schlussbericht. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 9. Frankfurt a.M.

8. Schäfer, P. K. et al. (2016): Elektromobilität als Motor für Verhaltensänderung und neue Mobilität. Abschlussbericht des Gesamtvorhabens „Sozialwissenschaftliche und ökologische Begleitforschung in der Modellregion Elektromobilität Rhein-Main“. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 8. Frankfurt. a.M.

7. Prill, T. (2015). Pedelecs als Beitrag für ein nachhaltiges Mobilitätssystem? Eine Analyse zur Akzeptanz, Nutzung und Wirkung einer technologischen Innovation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 7. Frankfurt a.M.

6. Rolfsmeier, S. (2015): Wohnumzüge und Mobilitätsverhalten. Die Bedeutung von Raumstrukturen und Präferenzen für die Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 6. Frankfurt a.M.

5. Belz, M. (2015): Der Wettbewerb „Südtirol radelt“ als erfolgreiche Maßnahme der Radverkehrsförderung?! Eine Evaluation. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 5. Frankfurt a.M.

4. Blechschmidt, A.; Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzungsmöglichkeiten von regionalen Mobilitätsdaten in der Region Frankfurt Rhein-Main. Regionale Mobilitätserhebungen und Mobilitätskennziffern im Vergleich – Eine Handreichung für die Praxis. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 4. Frankfurt a.M.

3. Schönduwe, R.; Lanzendorf, M. (2015): Nutzung regionaler Mobilitätsdaten -Möglichkeiten zur Kombination und Harmonisierung der regionalen Mobilitätsdaten des Rhein-Main-Panels mit anderen Mobilitäts- und Strukturdaten. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 3. Frankfurt a.M.

2. Belz, M.; Höner, S.; Kruse, C.; Rolfsmeier, S.; Schroer, M. (2014): Mobilitätsmanagement an der Goethe-Universität Frankfurt am Main, Campus Westend. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 2. Frankfurt a.M.

1. Lanzendorf, M.; Schönduwe, R. (2014): Mobilitätsverhalten von Heranwachsenden und Möglichkeiten zur Bindung an den ÖPNV. Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 1. Frankfurt a.M.

ISSN: 2363-8133
Arbeitspapiere zur Mobilitätsforschung Nr. 23 (2020)
Frankfurt a.M.