

Diplomarbeit

RADFAHREN UND SOZIALE INKLUSION IN RIO DE JANEIRO

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs

unter der Leitung von
Ass. Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. Andreas Hofer
E 260 Fachbereich Städtebau

mitbetreut von
o. Univ. Prof. Dr. Jens S. Dangschat
E 280 Fachbereich Soziologie

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Wolfgang Aichinger
0326611
Obere Augartenstraße 70/27
1020 Wien

Wien, am 17. Dezember 2010

„Se o carro fosse coisa de pobre,
teria sido proibido.”

(Anónimo)

Zusammenfassung

Rio de Janeiro kann heute, zumindest im brasilianischen Vergleich, als Fahrradstadt bezeichnet werden. Über eine seit Jahren etablierte und sowohl innerhalb der Verwaltung als auch der Zivilgesellschaft gut vernetzte Planungsgruppe zum Radverkehr wurden bislang rund 200 Kilometer Radverkehrsanlagen geplant und umgesetzt. Bezogen auf die Netzlänge rangiert Rio de Janeiro nach Bogotá an zweiter Stelle auf dem südamerikanischen Kontinent. In Hinblick auf die Ausdehnung der Gesamtstadt ist dieses Angebot an Infrastruktur dennoch bei weitem nicht ausreichend, und zudem geografisch ungleichmäßig angelegt. Auch die bauliche Qualität der Radwege ist häufig ungenügend. In der Praxis findet der Radverkehr deswegen meist unter gefährlichen Bedingungen im Mischverkehr mit motorisierten Fahrzeugen auf der Fahrbahn statt. Dem Umstand, dass in manchen Teilen der Stadt bereits heute rund neun Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurück gelegt werden, konnte also trotz aller Bemühungen bislang nicht entsprechend Rechnung getragen werden. Zumindest in Ansätzen setzt sich die Verkehrspolitik in Rio de Janeiro aber mit einer andernorts immer noch verkannten gesellschaftlichen Realität auseinander.

Selbst unter den teils widrigen Bedingungen profitieren die bereits heute aktiven RadfahrerInnen aber von den Wirkungen kostengünstiger und unabhängig von Fahrplänen verfügbarer Mobilität. Zudem heben sie das Integrationspotential des öffentlichen Raums und vermeiden negative externe Effekte, wie sie bei einer Verlagerung ihrer Wege in motorisierte Modi entstehen würden. Der Erfolg der künftigen Radverkehrspolitik in Rio de Janeiro wird deswegen auch davon abhängen, ob die oftmals in Ermangelung (leistbarer) Alternativen mehr oder minder unfreiwillig Radfahrenden unter wirtschaftlich günstigeren Rahmenbedingungen im Modus Radverkehr gehalten werden können.

Bei einer entsprechenden Förderung ist der Radverkehr geeignet, in inkrementalistischer Weise ein reflektives und transformatives Potential zu entfalten, und zur Entwicklung eines tragfähigen Gegenentwurfs zu einer tendenziell exkludierend angelegten, häufig als alternativenlos empfundenen Modernisierung beizutragen. Aufgrund seiner geringen Zugangsvoraussetzungen ist der Radverkehr dabei auch in der Lage, noch größeren Teilen der Bevölkerung Mobilität zu gewährleisten, gesellschaftliche Wertedifferenzen zu nivellieren und die im Verkehr ausgetragene Statuskonkurrenz zu reduzieren.

Das transformative Potential des Radverkehrs kann daher bewusst eingesetzt werden, um das derzeit in Rio de Janeiro bestehende teure und ineffiziente Verkehrssystem in Hinblick auf eine Verringerung der von diesem ausgehenden negativen Wirkungen und Benachteiligungen zu reformieren. Auch unter Berücksichtigung kultureller, topografischer und klimatischer Bedingungen spricht vieles für eine weitere Ausdehnung des Radverkehrs in Rio de Janeiro.

In Summe bietet der Radverkehr in Rio de Janeiro weitreichende Möglichkeiten, in dieser durch starke gesellschaftliche Ungleichheit charakterisierten Stadt soziale und ökonomische Teilhabe zu gewährleisten, öffentliche Räume zu stärken, gesellschaftliche Wertedifferenzen zu reduzieren und partizipatorische Kanäle zwischen Verwaltung und Zivilgesellschaft zu nützen. Auf diesem Wege kann der Radverkehr auch in Rio de Janeiro dezidiert zu sozialer Inklusion beitragen.

[A] EINFÜHRUNG	11
[B] KONTEXT	17
[C] BEGRIFFE	21
1 DAS RADFAHREN UND SEINE BEDEUTUNG FÜR DIE GESELLSCHAFT	23
1.1 Eigenschaften des Fahrrades sowie des Radverkehrs	23
1.2 Das Radfahren und sein Einsatz in der Stadtplanung	26
1.3 Die gesellschaftliche Bedeutung des Radfahrens	29
2 SOZIALE UNGLEICHHEIT UND AUSGRENZUNG	33
2.1 Was ist soziale Ungleichheit?	33
2.2 Einkommens- und Vermögensungleichheit	35
2.3 Soziale Ungleichheit und Mobilität	40
2.4 Sozialräumliche Ungleichheit	42
2.5 Soziale Ausgrenzung als Ergebnis sozialer Ungleichheiten	43
3 SOZIALE INKLUSION UND DAS RADFAHREN	45
3.1 Was ist soziale Inklusion?	45
3.2 Soziale Inklusion über Mobilität	47
3.3 Soziale Inklusion über den öffentlichen Raum	50
3.4 Soziale Inklusion über Partizipation	57
3.5 Zusammenfassung (Beantwortung von Unterfrage 1)	60
[D] ANALYSE: RIO DE JANEIRO	63
4 SOZIALE UNGLEICHHEIT IN BRASILien	65
4.1 Die Entstehungsgeschichte sozialer Ungleichheit in Brasilien	65
4.2 Aktuelle Daten zu Einkommens- und Vermögensungleichheit in Brasilien	68
5 STADTENTWICKLUNG UNTER BEDINGUNGEN SOZIALER UNGLEICHHEIT	73
5.1 Die koloniale Stadt	73
5.2 Stadterweiterung durch das private Kapital	75
5.3 Große Pläne: Stadtentwicklung unter staatlichem Einfluss	77
5.4 Die Ideologie der casa própria	79
5.5 Abseits der großen Pläne: Stadtentwicklung in der Informalität	80
5.6 A febre viária: Die Interpretation der Moderne in Rio de Janeiro I	83
5.7 Shopping und condomínio: Die Interpretation der Moderne in Rio de Janeiro II	86
5.8 Krise und punktuelle Wiederaufwertung des öffentlichen Raums	89
5.9 Aktuelle Daten zu Einkommens- und Vermögensungleichheit in Rio de Janeiro	94
5.10 Zusammenfassung (Beantwortung von Unterfrage 2)	96
6 DAS RADFAHREN UND MOBILITÄT IN RIO DE JANEIRO	99
6.1 Aktuelles Verkehrssystem	99
6.2 Soziale Ungleichheit im Verkehrssystem	102

6.3	Radfahrpraxis in Rio de Janeiro	107
6.4	Kooperative Radverkehrsplanung in Rio de Janeiro	115
6.5	Radverkehrsinfrastruktur und radverkehrsbezogene Maßnahmen	117
6.6	Zusammenfassung (Beantwortung von Unterfrage 3)	122
[E]	SYNOPSIS.....	125
7	DAS RADFAHREN UND SOZIALE INKLUSION IN RIO DE JANEIRO	127
7.1	Radverkehrspraxis und -politik unter dem Gesichtspunkt sozialer Inklusion	127
7.2	Chancen und Risiken für die künftige Radverkehrspolitik	130
7.3	Forderungen und Empfehlungen	131
8	SCHLUSSFOLGERUNGEN UND AUSBLICK	133
[F]	ANHANG.....	137

*Abbildung 1: Radfahrer am Küstenradweg
Quelle: Nutzer Riopravoce auf Flickr*



[A] EINFÜHRUNG

Einleitung

Die vorliegende Diplomarbeit über das Radfahren und soziale Inklusion in Rio de Janeiro ist das Ergebnis einer mehrmonatigen, vertieften Auseinandersetzung mit dem Themenkomplex sozialer Ungleichheit, Mobilität und gesellschaftlicher Ausgrenzung im Kontext der zweitgrößten Stadt Brasiliens. Indem sie auf ein Teilgebiet dieser Materie - das Radfahren und sein Potential für soziale Inklusion - fokussiert, bezieht sie sich auf einige der größten Herausforderungen für Politik, Planung und Gesellschaft in der Stadt, und erschließt eine neue Sichtweise auf den Radverkehr als Instrument einer sozial ausgewogenen Stadtplanung.

Konkret verfolgt die Arbeit zunächst das Ziel, auf allgemeiner Ebene die grundlegenden Wirkungszusammenhänge zwischen dem Radfahren und einer Reduktion gesellschaftlicher Ausgrenzung darzulegen. Zusätzlich wird im konkreten Falle Rio de Janeiros herausgearbeitet, wie die lokale Radfahrpraxis und Radverkehrspolitik unter dem Gesichtspunkt sozialer Inklusion zu bewerten sind. Als Abschluss dieser Arbeit werden Forderungen und Empfehlungen in Hinblick auf eine noch stärkere Nutzung des Fahrrades als Mittel zu sozialer Inklusion in Rio de Janeiro formuliert.

Problemaufriss

Rio de Janeiro ist - wie ganz Brasilien - durch große soziale Ungleichheiten geprägt, die besonders in Form von enormen Einkommens- und Vermögensdisparitäten sichtbar werden. Auch wenn es in jüngster Zeit Erfolge in der Armutsbekämpfung gab, veränderte sich wenig in Bezug auf die Verteilungsgerechtigkeit von Einkommen und Vermögen. In dieser Hinsicht zählt Rio de Janeiro daher weiterhin zu den Städten mit der höchsten Ungleichheit weltweit¹, und in manchen Bevölkerungsgruppen verbinden sich vielfältigste Formen der Benachteiligung zu einer komplexen Lebenslage, die mit sozialer Ausgrenzung zu beschreiben ist.

Wesentlich mit den lokalspezifischen Formen der sozialen Ungleichheit und Ausgrenzung verbunden ist die sich in der Stadt abzeichnende Krise des öffentlichen Raums. So hatten eine hohe Kriminalitätsrate, ein stetig wachsendes Verkehrsaufkommen und andere Faktoren die Überlastung der öffentlichen Räume in der Stadt zur Folge. Dies wiederum führte, in Verbindung mit dem Streben nach sozialer Homogenität, zum Rückzug vieler finanziell Bessergestellter in geschützte Malls, Wohn- oder Bürokomplexe. Persönlicher Umgang zwischen den einzelnen Klassen findet häufig nur in Form bezahlter Dienstleistungsbeziehungen statt. Soziale Durchlässigkeit wird unter solchen Umständen zur Ausnahmeerfahrung, und soziale Ausgrenzung droht sich zu verfestigen.

Diese gesellschaftlichen Verhältnisse schlagen sich in Rio de Janeiro auch räumlich in Form einer starken residentiellen und funktionellen Segregation nieder, die von einem automobilzentrierten und in höchstem Maße benachteiligend wirkenden Verkehrssystem getragen wird. Lange Verkehrswege, häufige Staus, ein großes Unfallrisiko sowie hohe Kosten, die einen wesentlichen Teil des monatlich zur Verfügung stehenden Einkommens binden, sind Teil der Lebensrealität vieler EinwohnerInnen der Stadt. Jene, die nicht einmal eine Busfahrkarte bezahlen können, sind zur Fortbewegung überhaupt einzig auf ihre Körperkraft angewiesen und von umfassender sozialer und ökonomischer Ausgrenzung bedroht. Bei einer näheren Betrachtung bestätigt sich, dass viele der beschriebenen Probleme innerhalb eines Themenkomplexes anzusiedeln sind, der mit den Begriffen „soziale Ungleichheit“, „öffentlicher Raum“ und „Mobilität“ umschrieben werden kann. Vielfältig sind die Interdependenzen und Verbindungen zwischen den einzelnen Feldern und deshalb ist die Suche nach geeigneten „Stellschrauben“, um gegebenenfalls steuernd in die gegenwärtige Situation mit dem Ziel weiter gehender sozialer Inklusion einzugreifen, auch so lohnenswert und spannend.

Forschungsfrage

Die Frage der sozialen Ungleichheit ist, wenn man die Arbeiten von Kreckel (1997) oder Wilkinson und Pickett (2010) als Orientierungspunkt heranzieht, eine Schlüsselfrage unserer heutigen Gesellschaften. Dies trifft in Rio de Janeiro vielleicht sogar noch mehr als andernorts zu. In Anlehnung an Kreckel, der anregt, dass die Soziologie „hochindustrialisierte Großgesellschaften unter dem Gesichtspunkt sozialer Ungleich-

¹ Vgl. UN-Habitat (2009, 2010) oder Urban Age (2010)

heit, soziale Ungleichheit aber unter dem Gesichtspunkt ihrer Reduzierbarkeit“ (1997: 25) analysieren solle, lotet diese Arbeit Möglichkeiten zur Reduktion sozialer Ungleichheiten im Kontext eines wirtschaftlich hochdynamischen Schwellenlandes aus und beurteilt darauf aufbauend die aktuelle Radverkehrspolitik und Radfahrpraxis in Rio de Janeiro.

Ziel dieser Diplomarbeit ist es daher zunächst, Zusammenhänge zwischen dem Radfahren und sozialer Inklusion herauszuarbeiten. Im Speziellen wird dabei untersucht, wie *Radfahren und Mobilität*, *Radfahren und die Integrationsfähigkeit öffentlicher Räume*, sowie *Radfahren und Partizipation* auf die Reduktion gesellschaftlicher Ausgrenzung hinwirken. Mithilfe der gewonnenen Einsichten kann die erste Unterfrage (U1) „Wie kann soziale Inklusion mithilfe des Radfahrens gelingen?“ beantwortet werden.

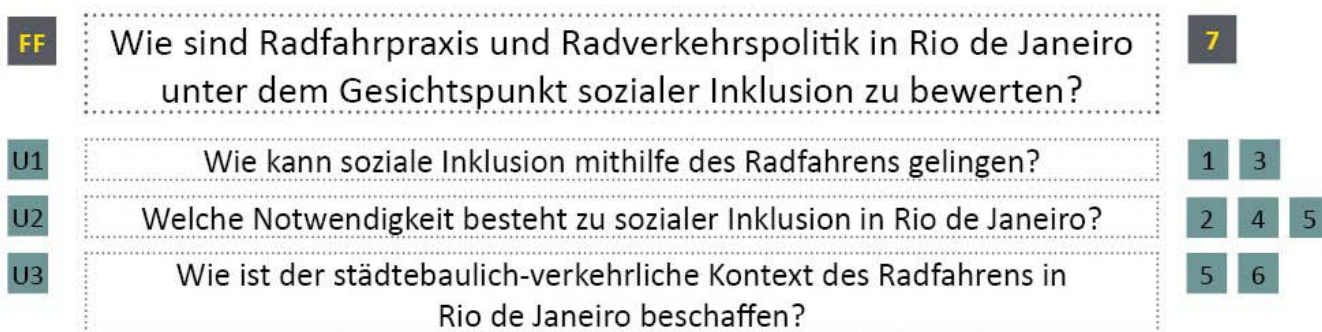
Im nächsten Schritt werden neben der Verteilung des materiellen Wohlstands in Rio de Janeiro auch die gesellschaftlichen Felder Wirtschaft, Politik und Planung hinsichtlich ihres Einflusses auf soziale Ungleichheit und das Radfahren näher betrachtet. Auf Grundlage dieser Informationen werden Unterfrage U2 „Welche Notwendigkeit besteht zu sozialer Inklusion in Rio de Janeiro“ und Unterfrage U3 „Wie ist der städtebaulich-verkehrliche Kontext des Radfahrens in Rio de Janeiro beschaffen?“ beantwortet.

Die bei der Ausarbeitung dieser drei Unterfragen gesammelten und systematisierten Informationen erlauben es, abschließend die eigentliche Forschungsfrage (FF) „Wie sind Radfahrpraxis und Radverkehrspolitik in Rio de Janeiro unter dem Gesichtspunkt sozialer Inklusion zu bewerten?“ zu klären (vgl. Abbildung 2) und am Ende dieser Arbeit Empfehlungen hinsichtlich der (noch) stärkeren Nutzung des im Radverkehr identifizierten Potentials zu sozialer Inklusion auszusprechen.

Abbildung 2: Forschungsfrage und Unterfragen
Quelle: Eigene Darstellung

FORSCHUNGSFRAGE

mit Unterfragen und Verweis auf die zugehörigen Kapitel



Anmerkung: FF = Forschungsfrage, U = Unterfrage

Die Kapitelnummer neben jedem Teil der Forschungsfrage verweist auf jene Teile der Diplomarbeit, die den jeweiligen Aspekt im Detail behandeln.

Methodik und Vorgehensweise bei der Erstellung dieser Arbeit

Mit meinem ersten Besuch in Rio de Janeiro im Februar 2005 bekam ich einen unmittelbar persönlichen Eindruck von einer Stadt, die fasziniert und zugleich eine Vielzahl an fundamentalen Fragen aufwirft. Insbesondere das deutlich zu spürende Maß an sozialer Ungleichheit hinterlässt Bestürzung.

Im Laufe meines Studiums an der TU Wien konnte ich mich in den folgenden Jahren näher mit einzelnen Facetten der Problematik von Stadtentwicklung unter den Bedingungen sozialer Ungleichheit auseinandersetzen - unter anderem in den Lehrveranstaltungen „Ungeplante Stadtentwicklung“ bei Prof. Hofer, „Wahlseminar Stadtsoziologie“ bei Prof. Dangschat sowie „Internationale Urbanisierung“ bei Prof. Giffinger. Die spezifische Problematik der gesellschaftlichen Bedeutung des Radverkehrs, gerade auch unter dem Gesichtspunkt der sozialen Inklusion, konnte ich im Zuge meiner Erfahrungen als aktiver Radfahrer in Wien, als Projektassistent in mobilitätsbezogenen Forschungsarbeiten am Fachbereich für Soziologie der TU Wien

und durch das Studium einschlägiger Literatur entwickeln. Schließlich wurde meine Sichtweise auf Verkehr und Mobilität wesentlich durch die Vorlesung „Verkehrspolitik“ von Prof. Knoflacher mitgeprägt.

Nichtsdestotrotz waren mir die Themenfelder soziale Ungleichheit, soziale Inklusion und Mobilität am Beginn dieser Arbeit nur ansatzweise vertraut. Gleiches gilt für den sozialräumlichen Kontext Rio de Janeiro, die brasilianische Kultur und die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen eines Schwellenlandes. Für jeden dieser Aspekte bestehen selbständige wissenschaftliche Disziplinen und Forschungsrichtungen, aufgebaut auf ihren jeweils eigenen Theorien. Die Orientierung in diesen Feldern stellte neben der Auswahl geeigneter Referenzen und Quellen eine zentrale Herausforderung während des gesamten Verlaufs dieser Arbeit dar.

Das allgemeine Interesse an tieferen Einblicken in das beschriebene Bündel an Themen und die Weite des Feldes erforderten daher einen explorativen Zugang, der bis zuletzt beibehalten wurde. Hinsichtlich der spezifischen Fragestellungen (s. Forschungsfrage) wurde mit den Betreuern die bestehende Literatur diskutiert. Mithilfe von Arbeiten wie z.B. Jacobs (1992/1961), Kreckel (1997), Dangschat (2000), Novy (2001), Breitfuss et al. (2006), Souza (2006 und 2008), Azevedo (2006) und Pieterse (2008) konnte das theoretische Fundament dieser Arbeit und damit auch die Basis für die Bewertung von Radfahrpraxis und Radverkehrspolitik unter dem Gesichtspunkt sozialer Inklusion in Rio de Janeiro geschaffen werden.

Eine Kooperation mit der Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), insbesondere mit Frau Prof. Lilian Fessler Vaz, ermöglichte mir einen Forschungsaufenthalt vor Ort, der von Anfang November 2009 bis Ende März 2010 dauerte. Die Finanzierung wurde durch das „Stipendium für kurzfristige wissenschaftliche Arbeiten und fachspezifische Kurse im Ausland“ wesentlich erleichtert.

Der Forschungsalltag bestand einerseits aus der Recherche geeigneter brasilianischer Literatur in den Bibliotheken der UFRJ, des Instituts Viver Cidades sowie der NRO Transporte Ativo (TA), andererseits aus dem praktischen Erfahren der Lage vor Ort. Hierfür boten sich insbesondere längere Streifzüge zu Fuß, mit dem Fahrrad und den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Stadt an. Vereinzelt konnte ich Rio de Janeiro auch aus der Perspektive des Mitfahrenden im Pkw kennen lernen. In geografischer Hinsicht konzentrierte sich die persönliche Erfahrung stadträumlicher Situationen auf die administrativen Regionen Centro, Botafogo, Santa Teresa, Copacabana, Lagoa und Vila Isabel. Einzelne Besuche in Favelas wie Vidigal, Maré oder Mangueira blieben eine Ausnahme. Das gleiche gilt für die administrative Region Barra da Tijuca. Große Teile der Stadt, insbesondere im Norden und Westen, blieben auch bei diesem zweiten Aufenthalt in Rio de Janeiro weiterhin unbekannt.

Die wertvollsten Einsichten und Auskünfte konnte ich durch zahlreiche Kontakte und Interviews mit lokalen ExpertInnen gewinnen. Diese wurden leitfadengestützt durchgeführt, handschriftlich dokumentiert und nachträglich auf weiterführende Inputs und relevante Aussagen ausgewertet (für eine vollständige Liste der Kontakte s. Anhang). Erst die auf diesem Wege von RadfahrerInnen, AktivistInnen, PlanerInnen und PolitikerInnen gesammelten Informationen ermöglichten die inhaltliche Erschließung der zentralen Themen in einer so enormen Stadt wie Rio de Janeiro.

In einem kurzen Gespräch mit dem Architekten Jorge Mario Jáuregui, das eigentlich als Interview gedacht war, bot mir dieser ein Praktikum in seinem für behutsame Interventionen in informellen Siedlungen bekannten Büro an. So konnte ich im Februar 2010 wertvolle praktische Erfahrung in der Radverkehrsplanung im Gebiet rund um das künftige WM-Stadium Maracanã und die nahegelegene Favela Mangueira sammeln. Der Entwurf des Büros Jáuregui sieht unter dem Titel *Calçada do Samba e Calçada Ecológica*² die Aufwertung des öffentlichen Raums rund um die populären Sambaschulen und Kulturzentren der Favela, die Schaffung attraktiver Verbindungen im Fußgänger- und Fahrradverkehr in Richtung Maracanã, Vila Isabel und Quinta da Boa Vista und die Errichtung eines Bildungszentrums vor. Das Projekt wurde zum Zeitpunkt des Praktikums in Diskussion mit dem zuständigen Stadtrat für Wohnen ausgearbeitet und soll noch vor der Fußballweltmeisterschaft im Jahr 2014 umgesetzt werden.

Ebenfalls noch während des Forschungsaufenthalts konnte ich gemeinsam mit meiner Ko-Autorin Eva Reinbacher ein Paper über „Cycling Policy and Practice in Mega-cities“ für den zweiten Kongress für „Sustainable Architecture and Urban Development“ in Amman/Jordanien einreichen. Die Arbeit fokussierte auf die

2 Zu Deutsch: „Promenade des Sambas“ und „Ökologische Promenade“

Bedeutung sozialer Bewegungen in der Fahrradpolitik und lieferte jeweils ein Beispiel aus Rio de Janeiro und Kairo/Ägypten. Das Paper kann als Vorarbeit betrachtet werden, die zu einem großen Teil in die Diplomarbeit eingeflossen ist.

Am Ende des Aufenthalts besuchte ich das Symposium „Pesquisando a inclusão da bicicleta no contexto urbano“ auf der UFRJ, wo im Rahmen der Cycling Academic Network (CAN) junge AkademikerInnen aus Brasilien, Südafrika, Tansania, Indien und den Niederlanden ihre Forschungsergebnisse zum Radfahren im urbanen Kontext vorstellten und Gelegenheit zur Vernetzung mit nationalen und internationalen Forscherinnen und Forschern bestand.

Die Nachbearbeitung und das eigentliche Verfassen der Arbeit begannen im April 2010, nach der Wiederankunft in Wien. In mehreren Gesprächen wurde die Arbeit gemeinsam mit Prof. Hofer und Prof. Dangschat konsequent weiter entwickelt, um eine Reflexion der außer-brasilianischen Literatur zum Thema erweitert und im Rahmen eines DiplomandInnen-Seminars öffentlich diskutiert.

Anmerkungen für die LeserInnen

Wie bereits aus dem Zwischentitel hervorgeht, wird in dieser Arbeit das generische Maskulinum vermieden und bei Bezeichnungen von Personengruppen das Binnen-I verwendet. Damit soll der gerade im Verkehrswesen übliche implizit „männliche“ Blick auf die Dinge aufgebrochen werden. Eine Arbeit, deren Leitthema soziale Inklusion ist, muss auch auf begrifflicher Ebene eindeutig inkludierend angelegt sein.

Dieser Text verbindet Quellen in drei Originalsprachen: Deutsch, Englisch und Portugiesisch. Englische Begriffe und Textpassagen wurden nicht übersetzt. Übersetzungshilfe bieten die Webseiten von dict.cc oder leo.org. Für alle portugiesischen Wörter findet sich in der Regel die selbst erstellte deutsche Übersetzung in einer Fußnote. Um diese überprüfen zu können, bietet sich die Webseite von pauker.at als hinlänglich gute Übersetzungshilfe an. Alle im Text verwendeten Abkürzungen finden sich am Ende dieser Arbeit in einem Abkürzungsverzeichnis zusammengestellt.

Aufgrund der schwachen Qualität der eigenen Fotokamera werden in dieser Arbeit beinahe ausschließlich Fotografien aus Fremdbeständen unter Nennung der Quellen verwendet.

Danksagung

Während der Erstellung dieser Diplomarbeit habe ich auf vielfältigste Weise Unterstützung und Rat erfahren. Insbesondere gilt dies für meine beiden Betreuer, Prof. Andreas Hofer und Prof. Jens S. Dangschat, die mich von den ersten Überlegungen bis zur fertigen Arbeit sowohl inhaltlich als auch organisatorisch begleitet haben. Ihr großes Vertrauen und Interesse ermöglichte mir beträchtliche Freiheiten in den einzelnen Arbeitsschritten, ohne dabei jedoch auf Orientierung und fachliche Auseinandersetzung verzichten zu müssen.

Mein Aufenthalt in Rio de Janeiro und die Fülle an Einblicken und Erfahrungen, die ich dort gewinnen konnte, wären nicht ohne die große Unterstützung von Lilian Fessler Vaz, Zé Lobo und Jorge Mario Jáuregui möglich gewesen. Auch allen meinen GesprächspartnerInnen vor Ort, wie Isabel Ledo, Cláudia Tavares, Adilson Alcântara, Reginaldo Assis de Paiva, Ricardo Corrêa, Giselle Xavier, Alfredo Sirkis, Jonas Hagen und Flávia Souza, möchte ich für ihr Interesse, ihre Zeit und das mit mir geteilte Wissen danken.

Nach meiner Rückkehr konnte ich bei zahlreichen Gelegenheiten meine Erkenntnisse und Überlegungen sowohl mit meinen Betreuern als auch mit KollegInnen an verschiedenen Universitäten teilen. Durch den oft intensiven Austausch mit Wencke Hertzsch, Andreas Novy, Ian Banerjee, Sabine Knierbein, Hermann Knoflacher und Bernhard Leubolt wurden auf konzeptueller und inhaltlicher Ebene wesentliche Fortschritte möglich.

In überaus kritischer und konstruktiver Weise setzte sich auch mein Freundeskreis mit dieser Arbeit auseinander. Eva Reinbacher und Ursula Pichlwagner danke ich besonders für das engagierte Lektorat! Und ohne die Diskussion mit Melanie Strasser, Justin Kadi, Martin Walkner, Michaela Schmidlechner und Philip Krassnitzer hätten viele Gedanken nicht reifen können.

Schließlich danke ich meiner Familie für das Ermöglichen meines Studiums und Johanna Hackl für die große Offenheit, mit der sie meinen Horizont einst bis Rio de Janeiro erweiterte.

Abbildung 3: Karte Brasiliens
 Quelle: Webseite von Thoba Reisen



[B] KONTEXT

Einführender Überblick über Brasilien und Rio de Janeiro

Kurzporträt Brasilien

Brasilien ist mit 194 Millionen EinwohnerInnen das bevölkerungsreichste Land der Südhalbkugel und umfasst rund 47 Prozent der Fläche Südamerikas. Die ehemalige Kolonie Portugals mit der Amtssprache Portugiesisch ist heute eine föderative Republik und besteht aus 26 Bundesstaaten sowie einem Bundesdistrikt, der die Hauptstadt Brasília umfasst (s. Abbildung 4). Die größten Städte bzw. Metropolregionen des Landes sind São Paulo (11 Mio. bzw. 19 Mio. EinwohnerInnen) und Rio de Janeiro (6 Mio. bzw. 12 Mio. EinwohnerInnen) (vgl. IBGE 2009). Der überwiegende Teil der Bevölkerung lebt entlang der in etwa 8.000 km langen Atlantikküste.

Aus den Wahlen im Oktober 2010, bei denen die Nachfolge von Präsident Lula (Arbeiterpartei, PT) entschieden wurde, ging dessen Parteikollegin Dilma Rousseff als Siegerin hervor. Im Jänner 2011 wird sie zur ersten Präsidentin in der Geschichte des Landes und damit zur Regierungschefin der brasilianischen Bundesregierung (*União*³) angelobt werden.

Wie kann man sich diesem enormen Land nähern, mit welchem Begriff lässt es sich bezeichnen? Diese Fragen sind gerade bei der Erörterung einer soziologischen Fragestellung wie der sozialen Inklusion von erheblicher Bedeutung, um Theorie und analytische Ergebnisse in einen Kontext setzen zu können.

Geht man nach dem Bruttoinlandsprodukt (BIP), so weist das Land nach den USA die zweitgrößte Wirtschaftsleistung aller Staaten des amerikanischen Doppelkontinents auf. Umgelegt auf die Bevölkerung ergab dies im Jahr 2009 ein BIP pro Kopf (in KKP) von 10.400 Dollar, weshalb die Weltbank von Brasilien als „upper middle income country“ spricht (Worldbank 2010). Eine ähnliche Wirtschaftsleistung pro Kopf würden u.a. Mazedonien oder Südafrika erzielen (vgl. ebd.).

Abbildung 4:
Das Gebäude des Nationalkongresses
in der Hauptstadt Brasília
Quelle: Nutzer Rodrigo Miyagawa auf Flickr



Da Brasilien in den letzten Jahren stark an wirtschaftlichem und politischem Einfluss gewonnen hat, wird es häufig gemeinsam mit Russland, Indien und China in eine Gruppe von hochdynamischen Schwellenländern eingereiht, die mit dem Kürzel „BRIC“ bezeichnet werden (vgl. O'Neill 2001).

In sozioökonomischer Hinsicht kann Brasilien nach Souza weiters als „peripheres Land rezenter Modernisierung“ verstanden werden (Souza 2006: 20). Auch der von Kreckel (1997: 11) verwendete Terminus der „kapitalistischen Staatsgesellschaft westlichen Zuschnitts“ trifft auf Brasilien weitgehend zu. Gleichzeitig werden die Lebenschancen der Bevölkerung aber durch eine massive soziale und regionale Ungleichverteilung von Wohlstand und Lebensstandard derart nachteilig beeinflusst, dass Brasilien im Human Development Index (HDI) von Rang 73 auf Rang 88 abstürzt, wenn soziale Ungleichheit miteinbezogen wird (s. auch Kapitel 4). In Übereinstimmung mit dieser Position im unteren Mittelfeld des HDI stuft die UNDP das Land weiterhin als „Entwicklungsland“ ein (UNDP 2010: 237). Dies alles soll mitberücksichtigt werden, wenn Brasilien im weiteren Verlauf dieser Arbeit im Sinne eines begrifflichen Ausgleichs zwischen den einzelnen Positionen als „Schwellenland“, d.h. als ein „ungleichmäßig“ fortgeschrittenes Industrieland bezeichnet wird, wenngleich es für diesen Begriff keine einheitliche Definition gibt.

Kurzporträt Rio de Janeiro

Die im Südosten Brasiliens gelegene Stadt Rio de Janeiro ist mit ihren circa 6,2 Millionen EinwohnerInnen (vgl. IBGE 2009) die zweitgrößte Stadt Brasiliens und die Hauptstadt des gleichnamigen Bundesstaates. Bis zur Einweihung des neuen Verwaltungssitzes in Brasília im Jahr 1960 war Rio de Janeiro die Hauptstadt Brasiliens.



Abbildung 5: Blick über die Bucht von Botafogo in Rio de Janeiro
Quelle: Nutzer Antonio Diaz auf Flickr

Die Stadt liegt am atlantischen Ozean und ist Zentrum einer sich weit in die Ebene der Baixada Fluminense erstreckende Metropolregion, in der rund 11,9 Millionen Menschen (laut IBGE 2007: 53 Prozent Weiße, 34 Prozent Parden⁴, 12 Prozent Afro-

Brasilianer) leben und die den zweitgrößten Wirtschaftsraum Brasiliens bildet. Zahlreiche für das Land wichtige Unternehmen wie die staatlichen Erdöl- bzw. Energiekonzerne Petrobras und Eletrobrás, sowie der zu den drei größten Bergbauunternehmen weltweit zählende Konzern Vale und das größte Stahlwerk Lateinamerikas haben ihren Sitz in der Stadt. Darüber hinaus bestehen in Rio de Janeiro - obwohl die Stadt im Vergleich zu Brasília in den letzten Jahrzehnten an Bedeutung eingebüßt hat - auch zahlreiche öffentliche Institutionen und Organisationen wie die nationale Entwicklungsbank BNDES, die Nationalbibliothek oder das Lateinamerikabüro der UN-Habitat. Außerdem ist Rio de Janeiro immer wieder Schauplatz internationaler Großereignisse und wird im Jahr 2014 einer der Austragungsorte der Fußball-Weltmeisterschaft sowie zwei Jahre später Gastgeber der Olympischen Sommerspiele sein.

Die Stadt wird seit 1. Jänner 2009 von Präfekt Eduardo Paes (PMDB) regiert. Die Verwaltungsorganisation untergliedert die Stadt Rio de Janeiro - wie in Abbildung 6 dargestellt - in fünf Planungsgebiete (*Area de Planejamento* oder AP). Darüber hinaus bestehen 34 administrative Regionen (*Região Administrativa* oder RA) und ungefähr 160 Stadtteile (*bairro*), deren Bezeichnung jedoch nur umgangssprachlich festgelegt ist.

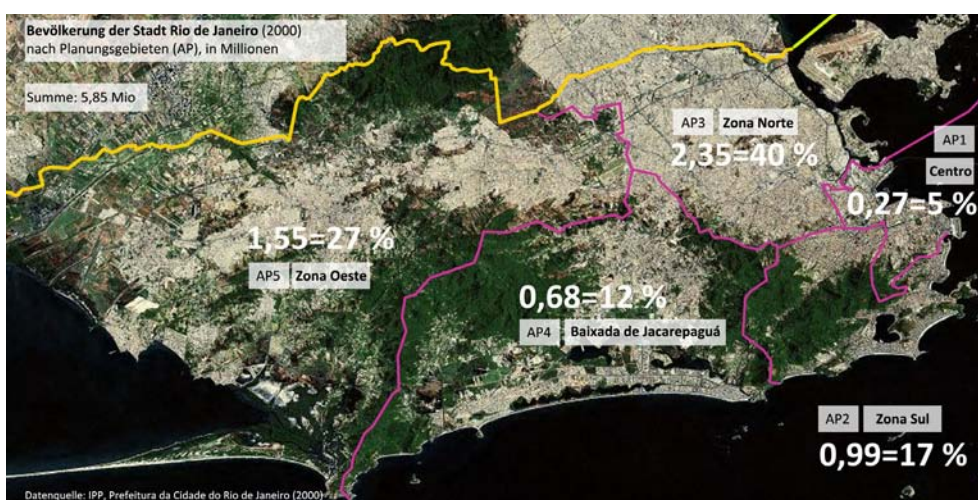


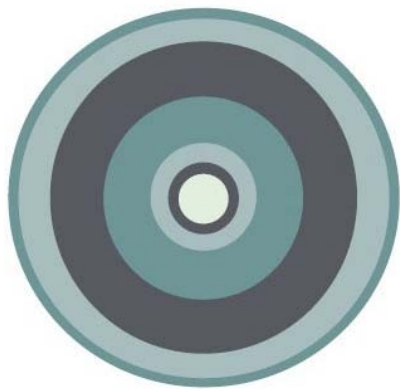
Abbildung 6: Darstellung der Bevölkerungsverteilung nach Planungsgebieten (2000)
Quelle: Eigene Darstellung, Bildquelle: Microsoft (2010)

Die Ausdehnung der Stadt beläuft sich in Ost-West-Richtung auf ungefähr 50 km und 15 km in Nord-Süd-Richtung. Insgesamt beträgt

die Fläche der Stadt rund 1.200 km². Das Verkehrsnetz basiert auf drei hochrangigen Straßenverbindungen (s. nachstehende Abbildung 8), zwei insgesamt lediglich knapp 40 km umfassende U-Bahn-Linien und vier im Stadtgebiet verlaufende S-Bahn-Linien. Der überwiegende Teil des motorisierten Verkehrsaufkommens wird im Bus- und Pkw-Verkehr bewältigt (hierzu mehr in Kapitel 6).

BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG

in der Stadt Rio de Janeiro (1900 - 2009)



1900: 0,81 Mio.
1920: 1,16
1940: 1,76

1960: 3,28

1980: 5,09

2000: 5,85

2009: 6,18

Datenquelle: IBGE 2009

Das Klima ist ganzjährig feucht-tropisch, kann in den weiten Ebenen aber sehr trocken werden. Die größten Niederschläge werden im Sommer zwischen Dezember und April verzeichnet. Das durchschnittliche Temperaturminimum schwankt zwischen 18 und 24 Grad, das Maximum zwischen 25 und 30 Grad. Die Tageshöchsttemperaturen liegen jedoch häufig bei deutlich über 40 Grad.

Rio de Janeiro liegt zu großen Teilen im Flachland, ist aber stark durch Topografie und naturräumliche Gegebenheiten gegliedert. Zwei von atlantischem Tropenwald bewachsene Gebirgszüge umschließen die südlichen Stadtteile. Auch in der Ebene finden sich zahlreiche, oft abrupte Erhebungen. Die Stadt ist auf drei Seiten vom atlantischen Ozean begrenzt, und im Süden bestehen mehrere Süßwasserlagunen.

Abbildung 7: Bevölkerungsentwicklung (1900-2009)

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 8: Überregionales Verkehrsnetz (Straßen, Häfen und Flughäfen) und Topographie

Quelle: Eigene Darstellung, Bildquelle: Google (2010)



Mit diesen einführenden Fakten über Brasilien und Rio de Janeiro wurde in aller Kürze eine Darstellung der allgemeinen Rahmenbedingungen geboten. Block D dieser Arbeit wird sich noch eingehend mit der Stadt Rio de Janeiro auseinandersetzen. Im nun folgenden Block C sollen vorerst die für diese Arbeit wichtigen Begrifflichkeiten definiert werden.

Abbildung 9: Radfahrer auf der Insel Paquetá
Quelle: Nutzer Jim Skea auf Flickr



[C] BEGRIFFE

Festlegung und Entwicklung der bestimmenden Themenkomplexe

In Block C werden die bestimmenden Themenkomplexe abgegrenzt und die für die Untersuchung nötigen Begriffe definiert. Zunächst wird das *Radfahren* als Fortbewegungsart im städtischen Raum und als Instrument der Stadtplanung in Kapitel 1 näher untersucht. Das darauffolgende Kapitel 2 widmet sich dem Thema *soziale Ungleichheit* und tut dies vor allem in Hinsicht auf sozioökonomische Ungleichheiten, Disparitäten im Mobilitätsbereich und daraus resultierende soziale Ausgrenzung.

In Kapitel 3 wird der Begriff der *sozialen Inklusion* im Sinne einer Reduktion gesellschaftlicher Ausgrenzung erläutert und dargelegt, welche Wirkungsweise das Radfahren in diesem Zusammenhang entfalten kann. Das Kapitel stellt daher bereits eines der zentralen Ergebnisse dieser Arbeit dar und beantwortet mit Unterfrage 1 „Wie kann soziale Inklusion mithilfe des Radfahrens gelingen?“ einen wichtigen Teil der Forschungsfrage (s. Abbildung 2).

Die Entwicklung der einzelnen Begriffe bzw. des Konzepts der Wirkungsweise des Radfahrens in Zusammenhang mit sozialer Inklusion versteht sich als Vorbereitung auf die in Block D folgende Analyse der Situation in Rio de Janeiro. An dieser Stelle der Arbeit findet sich daher noch kein räumlicher Bezug zu Rio de Janeiro. Ziel dieses Abschnitts ist es aber, Begriffe und Konzept durch eine Verschränkung brasilianischer und außer-brasilianischer Positionen in der gängigen Literatur zu gewinnen.

Abbildung 10: ArbeiterInnen in Eindhoven/Niederlande (1939)
Quelle: Fietseraad 2009: 8



1 Das Radfahren und seine Bedeutung für die Gesellschaft

1.1 Eigenschaften des Fahrrades sowie des Radverkehrs

1.1.1 Die Verbreitung des Fahrrades im historischen Überblick

Das Fahrrad ist ein in der Regel einspuriges, zweirädriges Fahrzeug, welches sich durch Muskelkraft - d.h. durch das Treten von Pedalen - antreiben lässt. In der Praxis findet sich eine große Zahl von Abwandlungen dieses Grundtypus, wie beispielsweise Mountainbikes, Lastenfahrräder oder Rennräder. Eine jüngere technische Neuerung, die sich gerade am Fahrradmarkt zu etablieren beginnt, stellt das E-bike mit unterstützendem Elektromotor dar (vgl. BMVIT 2010: 107).

Die Geschichte des Fahrrades als Fortbewegungsmittel reicht über mehrere Jahrhunderte zurück. Um 1879 wurde vom Hochrad abgegangen und ein Fahrrad mit annähernd gleich großen Rädern vorgestellt. Die Erfindung der Luftbereifung durch Dunlop schuf eine weitere Voraussetzung dafür, dass Starley den Typ des „Sicherheitsniederrades“ entwickeln konnte, welcher ab 1888 zur Grundlage moderner Fahrräder wurde (vgl. Degen 1989: 35).

In den ersten Jahren stellte das moderne Fahrrad in Europa ein elitäres Fortbewegungsmittel und Sportgerät dar, das wesentlichen Einfluss auf kulturelle Veränderungen in Raumwahrnehmung, Freizeit- und Reiseverhalten hatte (vgl. Oddy 2007: 99). Mit einer gewissen Verzögerung wurden 1898 die ersten Fahrräder von wohlhabenden BürgerInnen auch in Brasilien eingeführt (vgl. Ledo 2007: 4).

Die mit der industriellen Fertigung sinkenden Preise erlaubten es ab 1900 in den europäischen Ländern, den NutzerInnenkreis des Fahrrades stetig auszudehnen. Allein in Deutschland steigerte sich die jährliche Fahrradproduktion von 200.000 Stück um die Jahrhundertwende bis zum zweiten Weltkrieg auf fast 3 Millionen Räder (vgl. Degen 1989: 44). Dem Fahrrad kam in der Zwischenkriegszeit große Bedeutung für die ArbeiterInnenschaft zu, während die Eliten zusehends begannen, die nur wenige Jahre nach dem modernen Fahrrad in Serie auf den Markt gekommene Technologie der Automobile nachzufragen.

Der holländische Fahrradbeirat geht davon aus, dass in unterschiedlichen nordeuropäischen Städten wie Amsterdam, Hannover oder Kopenhagen der Anteil des Radverkehrs an allen zurück gelegten Wegen bis in die beginnenden 1950er-Jahre zwischen 40 und 60 Prozent gelegen haben muss (vgl. Fietsberaad 2009: 7). In Abhängigkeit von den lokalen klimatischen bzw. topografischen Bedingungen, sowie den bestehenden Angeboten im öffentlichen Verkehr besaß das Fahrrad in Europa für rund fünf Jahrzehnte eine wesentliche Rolle im Verkehrssystem und erschloss während dieser Zeit erstmalig in der Geschichte einer breiten Masse der Bevölkerung das Prinzip des mechanisierten Individualverkehrs - weshalb das Fahrrad im Grunde auch als Wegbereiter für die ab Mitte der 1950er-Jahre in Westeuropa einsetzende Massenmotorisierung betrachtet werden kann (vgl. Sachs 1987).

Die in den meisten europäischen Städten spätestens ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts praktizierte gezielte Auslegung der verkehrlichen Infrastrukturen und des Regelwerks auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs schloss auch die meist implizite, manchmal auch explizite Benachteiligung und Zurückdrängung nicht motorisierter VerkehrsteilnehmerInnen ein (vgl. Fietsberaad 2009: 9 und World Bank 2002: 125). Der Anteil der mit dem Fahrrad zurück gelegten Wege reduzierte sich in der Folge rasant. Auch in jenen Städten, die ihre Radfahrpolitik über mehrere Jahrzehnte konstant weiter oder neu entwickelten, erreicht der Radverkehr heute nur mehr selten Werte über 20 Prozent (vgl. BMVIT 2010: 41 und Fietsberaad 2009).

Nichtsdestotrotz ist das Fahrrad mit rund 130 Millionen jährlich abgesetzten Stück immer noch das weltweit am meisten verkaufte individuelle Verkehrsmittel (vgl. BMVIT 2010: 103). Allein in Österreich existieren circa 6 Millionen Fahrräder, und drei Viertel der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad (ebd.: 14). In den nordischen Staaten, Deutschland und den Niederlanden liegt der Ausstattungsgrad nach Haushalten noch höher (ebd.: 17).

Der überwiegende Teil dieser Räder kommt aber in Entwicklungs- und Schwellenländern zum Einsatz. In

Brasilien setzte in den 50er-Jahren in großem Maßstab die nationale Produktion von Fahrrädern mit der Eröffnung von zwei Fabriken in São Paulo ein (vgl. Ledo 2007: 4). Das brasilianische Movimento pelo Direito ao Transporte (MDT) verweist darauf, dass es derzeit im Land rund 60 Millionen Fahrräder und 50 Millionen motorisierte Fahrzeuge gibt. Nach China und Indien ist das Land darüber hinaus mit jährlich 5 Millionen produzierten Stück der weltweit drittgrößte Hersteller von Fahrrädern (vgl. MDT 2009: 27).

1.1.2 Vorteile und Nachteile des Radfahrens in der Stadt

Im urbanen Kontext eignet sich das Fahrrad aus verschiedenen Gründen gut für den alltäglichen Verkehr und bietet eine Reihe an individuellen sowie gesellschaftlichen Vorteilen. Sowohl in Europa als auch in Brasilien kann ein großer Teil der Bevölkerung jederzeit über ein Fahrrad verfügen (vgl. BMVIT 2010: 12, MDT 2009: 27 und Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro 2005: 158) und ist daher nicht an Fahrpläne, die Verfügbarkeit eines motorisierten Verkehrsmittels oder den Erwerb einer Lenkberechtigung gebunden. Die vergleichsweise niedrigen Kosten, die bei Anschaffung und Erhalt eines Fahrrades anfallen, wirken sich positiv auf das (Haushalts-)Budget aus und ermöglichen gerade einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen kostengünstige Mobilität.

Für europäische Stadtzentren, wo Straßennetz und Infrastruktur in der Regel nicht vorrangig auf die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgerichtet sind, ist das Fahrrad laut dem BMVIT (2010: 42) auf Strecken bis 5 km Länge meist schneller als alle anderen Verkehrsmittel (s. Abbildung 11). Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser Umstand *grosso modo* in allen dicht verbauten Stadtquartieren - und nicht nur in europäischen Städten - gilt.

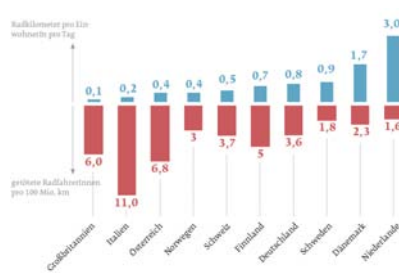
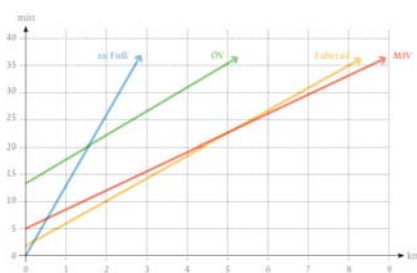


Abbildung 11: Geschwindigkeit des Radfahrens im urbanen Raum im Vergleich
Quelle: BMVIT (2010: 42)

Abbildung 12: Zusammenhang zwischen Fahrleistung und Todesrisiko im Radverkehr
Quelle: BMVIT (2010: 84)

Das Radfahren leistet einen großen Beitrag zur Gesundheit und dem Wohlbefinden der Radfahrenden selbst, wie Studien zur radfahrbedingten Veränderung der Körperfettwerte, schwerer Erkrankungen wie Diabetes oder Bluthochdruck sowie der Zahl der Krankenstandstage belegen (vgl. BMVIT 2010: 106 und Saelensminde 2004).

Im Betrieb verbrauchen Normalfahrräder (ohne Elektromotor) abgesehen von der Körperenergie keine zusätzliche Energie. Darüber hinaus ist der Rad- neben dem Fußgängerverkehr der einzige Modus, von dem keine wesentlichen Emissionen wie Co₂, Schadstoffe, Lärm oder Erschütterungen ausgehen. Hinsichtlich der nach Toxizität gewichteten und addierten Gesamt-Schadstoffemissionen pro Personenkilometer lautet das Verhältnis zwischen dem Fahrradverkehr, Bussen, der Straßenbahn und dem Pkw ungefähr 0 : 3 : 10 : 105 (vgl. FGM 2010: 18).

Daten der FGM (ebd.: 11) zufolge führen gesundheitsschädliche Emissionen zu Krankheiten, denen in Europa⁵ jedes Jahr rund 320.000 Menschen erliegen. Hinzu kommen in Europa inkl. Russland und der Türkei rund 93.000 Tote aus Verkehrsunfällen. In der EU und ihren 27 Mitgliedsstaaten beläuft sich diese Zahl jährlich auf knapp 39.000 Menschen (vgl. European Commission 2010). Die Zahl der bei Verkehrsunfällen in der EU verletzten Personen wiederum dürfte bei weit über 150.000 Personen liegen, lässt sich aber aufgrund unterschiedlicher Erhebungsstandards nicht genau feststellen (vgl. UNECE 2010). Hinzu kommt, dass das gegenwärtige Verkehrssystem Teil eines bewegungsarmen Lebenswandels ist, dem laut FGM in Europa jedes Jahr 600.000 Menschen zum Opfer fallen (vgl. FGM 2010: 11). Auf globaler Ebene schätzt die WHO, dass 2 Millionen Menschen jährlich aufgrund eines Mangels an ausreichender Bewegung zu früh versterben (vgl. Der Spiegel: 2002).

Das Radfahren wirkt in diesem Zusammenhang auf mehreren Ebenen. Da es keine schädlichen Emissionen verursacht, wirkt es sich auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit gleichermaßen günstig aus. Rad-

fahrerInnen und der MIV können im Mischverkehr gemeinsam geführt werden. Neben einer entsprechenden baulichen Ausgestaltung der Straßen sind hierfür v.a. Geschwindigkeitsbegrenzungen im MIV erforderlich⁶. Dies macht das Verkehrsgeschehen insgesamt sicherer, wovon auch FußgeherInnen und Reisende im motorisierten Verkehr profitieren. Steigender Radverkehr wird daher häufig mit steigender Verkehrssicherheit in Verbindung gebracht⁷. Außerdem spart Radfahren als aktive Gesundheitsvorsorge Folgekosten im Gesundheitswesen (vgl. Saelensminde 2004).

Aufgrund des geringeren Raumbedarfs liegt die Kapazitätsgrenze des Fahrradverkehrs in einem Straßenquerschnitt von 3,5 Metern um das 7-Fache höher als die des MIV mit durchschnittlichem Besetzungsgrad (vgl. BMVIT 2010: 52). Neben der physischen Ressource Raum können auch Staukosten und Folgeinvestitionen in zusätzliche Infrastruktur für den MIV gespart werden. Im ruhenden Verkehr lassen sich anstelle eines Pkw mindestens sechs Fahrräder auf der gleichen Fläche anordnen (ebd.: 48). Flächen für den Radverkehr müssen zwar befestigt, aber nicht versiegelt werden (vgl. Meschik 2008: 9). Insgesamt fallen für die Errichtung und den Erhalt von Radfahrinfrastruktur umgelegt auf die Kapazität geringere Kosten, aber mit höheren Beschäftigungseffekten an, als dies im herkömmlichen Straßenbau (insbesondere im hochrangigen Netz) der Fall ist (vgl. Haller 2005: 90).

Radfahren wird in der Literatur (vgl. Meschik 2008: 9 und FGM 2010: 9) auch häufig mit dem Erhalt lokaler (Nahversorgungs-)Strukturen und einer Tendenz zur Nicht-Ausdehnung der Siedlungsräume in Verbindung gebracht. Es unterstützt somit wesentlich das Ideal der „Stadt der kurzen Wege“. Außerdem kann das Radfahren zu einer Stärkung des öffentlichen Raum beitragen, wenn es mit einer Reduktion des Verkehrsaufkommens im MIV und der von diesem verursachten Barrierereffekte⁸ einhergeht. Der VCÖ (2009) unterstreicht, dass ein fußgeh- und radfahrfreundliches Design die Integrationsfunktion des öffentlichen Raums und den sozialen Austausch befördere.

Bei all den angeführten gesellschaftlich erwünschten Wirkungen des Radfahrens ist es wichtig zu bedenken, dass in Abhängigkeit vom derzeitigen Anteil des Radverkehrs an allen Wegen bereits heute in jeder Stadt ein gewisses Maß an gesellschaftlich nicht erwünschten, nachteiligen Wirkungen anderer (motorisierter) Verkehrsmittel im Radverkehr gebunden ist und dadurch nicht wirksam wird. Diese negativen Wirkungen würden gewissermaßen freigesetzt werden, wenn das Fahrrad gegen ein motorisiertes Verkehrsmittel eingetauscht würde: würde ein Fahrrad durch einen Pkw ersetzt und analog dazu z.B. auch ein Pkw-Parkplatz geschaffen, würde anderweitig nutzbarer Raum verloren gehen oder Boden versiegelt werden. Ähnliche Überlegungen lassen sich beispielsweise auch hinsichtlich im Fahrradverkehr gebundener, nicht realisierter Co2-Emissionen oder Barrierewirkungen⁹ anstellen.

Umgekehrt ist davon auszugehen, dass bei einer stärkeren Verlagerung insbesondere des MIV auf den Fahrradverkehr die positiven Wirkungen des Radverkehrs - wie beispielsweise die bessere gesundheitliche Verfasstheit der Radfahrenden oder die Entlastung des öffentlichen Raums - in den meisten Fällen proportional zunehmen dürften. Abbildung 15 stellt die komplexen Wirkungszusammenhänge zwischen dem Radverkehr und der Gesellschaft am Ende dieses Kapitels zusammenfassend dar und hebt dabei jene besonders hervor, denen in Kapitel 3 nochmals im Detail hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen dem Radfahren und sozialer Inklusion nachgegangen wird.

Die Nachteile des Fahrrads liegen zunächst einmal darin, dass es mit Muskelkraft angetrieben werden muss, was für bestimmte (potentielle) NutzerInnen eine schwer zu überwindende physische und psychologische Hürde darstellen kann (vgl. Knoflacher 2002: 18, der auf die entscheidende Bedeutung des Körperenergieeinsatzes im Verkehrswesen verweist). Damit in Zusammenhang stehen auch die mögliche Reisegeschwindigkeit bzw. die mögliche Reichweite, sowie die physische Erschöpfung der Radfahrenden. Wesentlich beeinflusst werden diese Größen durch Faktoren wie das Klima oder die Topografie.

6 Nach Angaben der ITDP hat eine Person, die mit Tempo 30 von einem Fahrzeug überfahren wird, eine Überlebenschance von 95 Prozent. Bei Tempo 60 geht diese Wahrscheinlichkeit auf 20 Prozent zurück (vgl. Webseite von ITDP 2010).

7 Saelensminde (2004: 597) ist diesbezüglich aber skeptisch: „It is not known whether substituting walking or cycling for car and public transport use will result in more or fewer people injured in traffic accidents.“ Aus diesem Grund geht eine wie auch immer geartete Veränderung der Unfallkosten nicht in dessen Studie zur Berechnung der volkswirtschaftlichen Kosten und Nutzen von Fußgänger- und Radfahrnetzen ein.

8 Bei Saelensminde (2004: 593) werden als barrier effects jene positiven Effekte des nicht-motorisierten Verkehrs bezeichnet, „that are not realized because motorized traffic prevents people from bicycling or walking as much as they otherwise would prefer“. Quellen wie Knoflacher (2002: 14) oder die Weltbank (World Bank 2002: 125) verweisen darauf, dass die Attraktivität und Akzeptanz des nicht-motorisierten Verkehrs unter autogerechten Bedingungen stark zurück gehen und dadurch zur Substitution in andere (motorisierte) Modi anregen.

9 Anders als Barrierereffekte können Barrierewirkungen als jene Wirkungen des motorisierten Verkehrs bezeichnet werden, die durch hohe Geschwindigkeit, hohes Verkehrsaufkommen und großen Raumbedarf entstehen und dazu führen können, dass z.B. das Überqueren einer Straße für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen erheblich zeitintensiver oder gefährlicher wird. Beide Begriffe stehen miteinander in Verbindung, sind in der Literatur jedoch nicht eindeutig definiert.

Das E-bike kann in dieser Hinsicht Erleichterungen mit sich bringen, ist aber aufgrund der hohen Kosten in Anschaffung und Betrieb für weite Bevölkerungsgruppen sowohl in Europa als auch in Brasilien noch unerschwinglich. Bei besonders armen Personen, die von (finanziell begründeter) Immobilität betroffen sind, sind aber auch bereits bei herkömmlichen Fahrrädern erhebliche Zugangsbarrieren durch fehlende Finanzierungsmöglichkeiten gegeben.

Radfahren ist häufig mit einem Gefühl der Unsicherheit verbunden, was durch die mechanische Instabilität bei niedriger Geschwindigkeit sowie die unvermittelte Ausgesetztheit des Körpers gegenüber anderen VerkehrsteilnehmerInnen (Unfallgefahr) und stofflichen bzw. nicht-stofflichen Umwelteinflüssen (Lärm, Schmutz, Abgase, Erschütterung, Sog und Seitenwind) begründet ist. Nach Saelensminde (2004: 599) ist gerade bei der Unfallgefahr die subjektive Einschätzung wichtiger als die objektive Sicherheitslage und beeinflusst wesentlich die Entscheidung für oder gegen das Radfahren. Auch aus psychologischer Sicht sind FußgeherInnen und RadfahrerInnen in der Praxis dem MIV gegenüber dadurch benachteiligt, dass ihnen die Distanz oder Anonymität vermittelnde materielle Abschirmung gegenüber anderen fehlt.

Radfahren steht eindeutig in einem sozialen Kontext. Im folgenden Kapitel soll näher untersucht werden, wie das Fahrrad in der Praxis der Stadtplanung gesehen wird und welche „sozialen“ Grenzen bzw. Widerstände, die nicht in der Natur des Fahrrades oder des Radfahrens selbst liegen, einem (breiteren) Einsatz im Wege stehen.

1.2 Das Radfahren und sein Einsatz in der Stadtplanung

1.2.1 Grenzen und Widerstände

Anhand der oben dargestellten Eigenschaften des Fahrrads wurde bereits ersichtlich, dass Radfahren einerseits eine hohe soziale „Wünschbarkeit“ besitzt, andererseits aber auch durch einige Nachteile gekennzeichnet ist, die den Einsatz des Fahrrades als städtisches Verkehrsmittel begrenzen. Diese allein können aber nicht gänzlich erklären, warum ein für den Stadtverkehr geeignetes und gesellschaftlich erwünschtes Verkehrsmittel nur schwer wieder in den europäischen oder brasilianischen Städten Fuß fassen kann. Aus diesem Grund muss untersucht werden, in welche gesellschaftlichen (Sub-)Systeme das Radfahren eingebunden ist, welche AkteurInnen, Normen und Praktiken diese Systeme aufrecht erhalten und welche Grenzen und Widerstände auch heute noch gegenüber dem verstärkten Einsatz des Radfahrens in Städten bestehen.

Zunächst einmal ist das Radfahren in das System des Verkehrswesen und der Verkehrsplanung eingebettet. Teilt man die Ansicht von Knoflacher (2002: 1), so verfügen die in diesem tätigen AkteurInnen häufig über eine „enge Systemsicht, die den tatsächlichen Folgewirkungen“ der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen nicht Rechnung tragen würde. Die Planung handelt in den Augen Knoflachers nach den falschen Maßstäben des motorisierten Individualfahrzeugs¹⁰ und produziert v.a. sich selbst verstärkende Regelkreisläufe: Infrastrukturinvestitionen im Straßennetz erlauben eine Beschleunigung des MIV und führen zur Ausweitung der durchschnittlich im System zurückgelegten Entfernungen sowie - unter der Annahme einer entsprechenden Pkw-Verfügbarkeit - zur Verlagerung von Fahrten aus anderen Modi in den MIV. Dies wiederum führt zu einer beständig steigenden Verkehrsnachfrage im Straßennetz und - sofern auf diese Nachfrage auch baulich geantwortet wird - zu sich weiter ausdehnenden Infrastrukturnetzen bzw. Siedlungsräumen. Infolge technischer Spezialisierung wird der systemische Charakter des Verkehrswesens verkannt.

Zu einem ähnlichen Schluss kommt selbst die Weltbank, die hinsichtlich der Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs von Desinteresse seitens der Technik und der Politik spricht (Worldbank 2002: 127) und unterstreicht, dass auch InteressensvertreterInnen und MeinungsmacherInnen das Verkehrssystem häufig nur aus Sicht des Automobils wahrnehmen, was ihre Ansichten und Politiken mit großer Bestimmtheit prägen: „the richer and more politically influential classes are likely to be car users and to have a vested interest in reducing the nuisance offered by slow-moving and congesting NMT“ (ebd.). Dies ist verständlich, da - wie Knoflacher zeigt - Infrastruktur immer auch Information an ihre Umgebung vermittelt (Knoflacher 2002: 4). Das nach der Logik des automobilen Verkehrs ausgestaltete Verkehrs- und Siedlungssystem prägt

¹⁰ Dazu zählt vor allem die Reduktion der Komplexität des Straßenlebens im Sinne einer Segregation der einzelnen Verkehrsformen, um die Geschwindigkeit des Systems erhöhen zu können.

daher selbst bei Nicht-NutzerInnen des Pkws die Denkkategorien mit. Die derart erworbenen Ansichten können als die bestehenden Regelkreise zusätzlich verstärkende Inputs betrachtet werden, was die Beharrungskraft wesentlich erhöht.

Diese Situation wird in vielen Ländern Europas und auch Brasilien durch eine Wirtschaftspolitik unterstützt, in der die Fahrzeugindustrie und der über weite Distanzen verlaufende Warenverkehr eine Schlüsselposition einnehmen, an der eine große Zahl an Arbeitsplätzen und ein beträchtlicher Teil der Wirtschaftsleistung hängen. Der motorisierte Verkehr wird aus einer solchen Perspektive als „unabdingbar“ wahrgenommen und eine Hinterfragung oder gar Beschränkung des automobilen Verkehrs wird zu einer Infragestellung der gesamten bestehenden Entwicklungsmatrix, die in weiten Kreisen der Bevölkerung Skepsis oder gar Ablehnung hervorrufen kann.

Da das Radfahren auf der einen Seite Ressourcen oder „soziale Güter“, insbesondere Raum beansprucht und es andererseits aber auch gesellschaftliche Institutionen (wie z.B. die Automobilindustrie) in ihrer Bedeutung beschneiden würde, wirft es Verteilungsfragen auf und trifft damit auf massive Beharrungskräfte. In Anlehnung an Kreckel lässt sich zeigen, dass - obwohl die durch das bestehende Verkehrswesen z.B. gesundheitlich oder finanziell Benachteiligten zahlreich sind - es auch in diesem Sektor ein „Arsenal von sozialen Institutionen und Prozessen gibt, die darauf hinwirken, dass das allgemeine Interesse der jeweils benachteiligten Individuen oder Gruppen an einer grundlegenden Umverteilung der sozialen Güter unwirksam bleibt“ (1997: 23). Zu diesen Institutionen zählt auch der gesellschaftliche Konsens, der zumindest in den letzten Jahrzehnten dem Automobil uneingeschränkte Priorität in vielen Lebensbereichen zugestanden hat. Das mit dem Pkw verbundene Modernisierungs- und Freiheitsversprechen kann auch heute noch die eigene Benachteiligung als FußgeherIn oder ÖV-NutzerIn in den Hintergrund treten lassen, solange es als realistisch erscheint, in Zukunft bald selbst BesitzerIn oder LenkerIn eines Pkw zu sein.

Mobilität ist auch in der symbolischen Dimension eng an Verteilungsfragen geknüpft. Dies kann z.B. dazu führen, dass nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen als statusminder betrachtet werden und ihnen größere Unvorsicht oder Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr gegenüber gebracht wird, die oftmals auch fatale Folgen hat (zu diesem komplexen Sachverhalt liefert Souza 2006: 39 ein Beispiel aus Brasilien¹¹). Umgekehrt wird auch von „unten“ häufig dem Pkw großer Respekt entgegengebracht, der das symbolische Ungleichgewicht stabilisiert und nicht kontestiert.

In Abhängigkeit von kulturellen Bedingungen kann Radfahren als körperliche Betätigung im öffentlichen Raum von den NutzerInnen selbst oder anderen als nicht angemessen empfunden werden. Dies hat insbesondere hinsichtlich der Rolle der Frau in gewissen Kulturkreisen (vgl. Aichinger und Reinbacher 2010) Relevanz. Aber auch bei großer Hitze, Regen oder Kälte können dem Radfahren in einer Gesellschaft „soziale“ Grenzen gesetzt werden, wenn es z.B. der Dienstgeber nicht akzeptiert, dass Angestellte in den klimatischen Bedingungen entsprechender Radfahrkleidung am Arbeitsort erscheinen. Des weiteren stellen soziale Probleme wie Vandalismus und Diebstahl, verbunden mit niedrigen Aufklärungsquoten in vielen Ländern eine klare Begrenzung der Einsetzbarkeit des Fahrrades im Alltag dar.

Wie sichtbar wurde, ist die Förderung des Radverkehrs nicht allein als Zuteilung von Raum in Form von Infrastruktur zu sehen. Vielmehr ist es erforderlich, das breite Spektrum an sozialen Institutionen, die dem Radverkehr heute entgegenstehen, zu verstehen und auf eine Veränderung derselben hinzuwirken.

1.2.2 Aktuelle Beispiele für den Einsatz des Radfahrens in der Stadtplanung

Die Förderung des Radverkehrs ist heute in vielen Städten ein Thema. Diesbezügliche Programme und Politiken der Stadtplanung müssen sich mit den Grenzen und Widerständen des Radverkehrs, wie sie oben angerissen wurden, auseinandersetzen. Eine der zentralen - aber oft verkannten - Schwierigkeiten besteht in diesem Zusammenhang in der transformativen Natur des Radverkehrs¹². Die Stärkung des Radverkehrs im Verkehrssystem zielt auf eine veränderte Ressourcenzuteilung und ein verändertes Verkehrsverhalten

¹¹ Souza (2006: 36) bringt ein Beispiel, in dem ein Angehöriger der brasilianischen Mittelklasse einen Angehörigen der Unterklasse im Straßenverkehr überfährt. Im Laufe der Ermittlungen und des Prozesses gegen den Fahrer des Pkw würde eine Reihe an verinnerlichten oder „naturalisierten“ Ansichten über den Status und Wert einer Person aus der Unterklasse dermaßen das Handeln der am Fall beteiligten Polizisten, Anwälte, Richter und Juroren lenken, dass es nicht ungewöhnlich sei, wenn am Ende der Schuldige - entgegen der Erwartungshaltung jedes einzelnen der am Prozess Beteiligten - frei gesprochen wird. Spinnt man diesen Faden weiter, so wird auch verständlich, dass eine derartige Praxis wieder in das Verkehrssystem selbst zurückschleift, da Verantwortungslosigkeit im Straßenverkehr nicht sanktioniert wird, was sehr häufig Angehörige niedriger Klassen und nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen trifft.

¹² Ich möchte an dieser Stelle Andreas Novy sehr herzlich für diesen wesentlichen Hinweis danken!

ab. Die heutige Hegemonie des motorisierten Individualverkehrs wird dabei insofern in Frage gestellt, als die Koexistenz von MIV und Radverkehr im Straßenraum die gleichberechtigte Verteilung von physischem Raum ebenso erfordert wie die Steigerung der gegenseitigen Rücksichtnahme. Dies bedeutet eine Ausdehnung der Komplexität des Straßenlebens, mit der wiederum die VerkehrsteilnehmerInnen nur durch eine Geschwindigkeitsanpassung umgehen können. Der daraus entstehende Zwang zum Überdenken des Primats der rationellen Organisation von (maschinisierten) Verkehrsströmen trifft eine der Säulen der Moderne - und diese liegt als planerisches Ideal der Straßenplanung bis heute zu Grunde (zu den Folgen der modernistischen Planungsweise in Rio de Janeiro ist auf Kapitel 5.6 verwiesen). Es erscheint daher müßig, den Radverkehr unter unveränderten Rahmenbedingungen in das bestehende System integrieren zu wollen, da damit die Verteilungsfrage von der Ebene der Politik auf die Ebene der alltäglichen Nutzung verlagert wird, was meist zu Ungunsten der nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen ausgeht. Der in den letzten Jahren nur langsam vorangehende Anstieg des Radverkehrsanteils in Wien ist meines Erachtens mit der Missachtung und Verkenntung dieser grundlegenden Logiken zu erklären.

Erst wenn diese transformative Natur des Radverkehrs anerkannt wird, werden die darin ruhenden Potentiale wirksam: eine Verlagerung von den motorisierten zu den nicht-motorisierten Verkehrsmitteln wird möglich, Ressourcenverbrauch und Emissionen im Verkehr können zurück gehen und die Verkehrssicherheit kann steigen (die das Kapitel abschließende Abbildung 15 bietet einen Überblick über diese Wirkungszusammenhänge).

Seit rund 15 Jahren wird das Fahrrad wieder stärker als Instrument der Stadtplanung wahrgenommen, wozu das in Europa und auch Brasilien wachsende Energie- und Umweltbewusstsein einen großen Beitrag geliefert hat. Die folgenden Beispiele geben einen Überblick über aktuelle Entwicklungen auf diesem Gebiet.

Mitte der 90er-Jahre begann Kopenhagen mit der Einführung eines Leihfahrradsystems mit 2.000 Fahrrädern. Zahlreiche Städte wie Wien (Citybike, 1.700 Fahrräder), Paris (Vélib, 17.000 Fahrräder), Montréal (Bixi, 3.000 Fahrräder) oder die chinesischen Großstädte Hangzhou (50.000 Fahrräder), Shanghai oder Wuhan (21.000 Fahrräder) folgten dem Beispiel (vgl. Blog von Bike Sharing). Die Bedienung und Kosten dieser Systeme variieren, häufig werden sie aber zu großen Teilen durch Werbeeinnahmen finanziert.

New York bemühte sich in den letzten drei Jahren um die Förderung des Radverkehrs, wie die Umgestaltung des Times Square in Manhattan oder die Errichtung von rund 320 km Fahrradinfrastruktur erkennen lassen (vgl. NYC 2010). London startete ähnliche Initiativen und eröffnete im Juli 2010 zwei „superhighways“ für den Radverkehr. Die Stadt will außerdem den bereits gestarteten Leihfahrraddienst in den Osten der Stadt in Richtung Olympiagelände ausdehnen, um 2012 zu den Olympischen Spielen insgesamt 8.000 Fahrräder

anbieten zu können (vgl. Mayor of London 2010). Berlin und Wien setzen bei der Aufschließung großer Entwicklungsgebiete wie Tempelhof und Aspern auf das Fahrrad und bieten den BürgerInnen die Möglichkeit, diese großflächigen Gebiete auf Radwegen zu erkunden.

Abbildung 13: Gehweg und Cicloruta in Bogotá
Quelle: Blog von Lavidasloca



In Südamerika ist wohl Bogotá das bekannteste Beispiel für eine umfassende Aufwertung des öffentlichen Raums und die Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs¹³ (s. Abbildung 13). Diese wurde maßgeblich durch die beiden parteiunabhängigen Bürgermeister Antanas Mockus (im Amt 1995-97 und 2001-2003)

¹³ Bogotá ist allerdings auch für die breite Umsetzung eines sogenannten Bus-Rapid-Transit-Systems (BRT) bekannt. Da bei der Ausgestaltung der Straßenräume die Maßstäbe des motorisierten Verkehrs Vorrang hatten, sind FußgängerInnen auf ihrem Weg zu den Haltestellen des Bussystems durch indirekte Wegführung oder unattraktive Über- bzw. Unterführungen benachteiligt. Dies wird u.a. auch von Kaufmann (2010: 151) kritisiert.

sowie Enrique Peñalosa (1998-2000) geprägt, die neben infrastrukturellen Maßnahmen auch stark auf Bewusstseinsbildung setzten (vgl. Kaufmann 2010: 77).

Im ersten Ausbauschritt bis 2002 wurden 200 km Fahrradinfrastruktur (sogenannte *ciclorutas*) in Bogotá errichtet, denen in einer volkswirtschaftliche Rechnung eine Rentabilität in der Größenordnung von 15 Prozent attestiert wurde (vgl. Worldbank 2002: 129). In Summe umfasst das Netz heute mehr als 340 km und ist das umfassendste auf dem Kontinent (vgl. Webseite von Alcaldía Mayor de Bogotá 2010).

Der längerfristige Erfolg des Programms wurde aber erst durch zahlreiche informative, kommunikative und edukative Maßnahmen ermöglicht. Vorrangiges Ziel dieser oft unkonventionellen Maßnahmen war es, den Respekt vor Verkehrs- und zwischenmenschlichen Umgangsregeln im alltäglichen Handeln, sowie eine gewisse Wertschätzung für den öffentlichen Raum zu re-etablieren (vgl. Kaufmann 2010: 77). Die Proponenten dieser Politik explizierten dabei die Bedeutung der Psychologie im Verkehrswesen, wie es u.a. auch von Knoflacher (2002) gefordert wird, und nutzten das transformative Potential des Radverkehrs offensiv.

Auch weiter südlich spielt das Fahrrad eine ständig wachsende Rolle, wenngleich der Weg zu dessen erneuter Etablierung als gleichwertiges Verkehrsmittel im städtischen Raum noch lang ist. Wie noch gezeigt wird, weist Rio de Janeiro schon seit Längerem das nach Bogotá zweitlängste Radwegenetz Südamerikas auf (vgl. Kapitel 6). In Brasília gibt es Pläne, ein Radwegenetz von 600 km Länge zu errichten, die aber bislang nicht umgesetzt wurden. São Paulo experimentiert mit Radwegen entlang des Rio Pinheiros, die abends aus „Sicherheitsgründen“ wieder abgesperrt werden, und öffnet an Sonntagen die Stadtautobahn *minhocão*¹⁴ für FußgeherInnen und RadfahrerInnen (vgl. Prefeitura da Cidade de São Paulo 2010).

Abbildung 14: RadfahrerInnen auf der für Kfz gesperrten Stadtautobahn in São Paulo
Quelle: Nutzerin Ju Fumero auf Flickr



Florianópolis und Santos sind weitere Städte in Brasilien, die die verstärkte Förderung des Radverkehrs diskutieren. Buenos Aires beabsichtigte, 100 km Radwege bis Ende des Jahres 2010 zu installieren (vgl. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires 2010) und

unterzeichnete ein Kooperationsabkommen mit Unternehmen wie Coca Cola und Telefónica, um das Fahrrad im Berufsverkehr attraktiver zu machen (vgl. Webseite von ITDP).

Dieser kurze Überblick kann keine Evaluierung der einzelnen Projekte und Programme bieten, obwohl diese durchaus angebracht wäre, da häufig Ankündigung und Realität große Unterschiede aufweisen. Auch die Planungsweise, die Einbindung der Öffentlichkeit in den Prozess, die technische Ausführung der Anlagen, die tatsächlichen Benützungsverhältnisse und die Achtung der Anlagen durch andere VerkehrsteilnehmerInnen erfordern in den meisten Fällen eine kritische Betrachtung. Kapitel 6 bietet aber eine umfassende Auseinandersetzung mit der Radfahrpolitik der Stadt Rio de Janeiro.

1.3 Die gesellschaftliche Bedeutung des Radfahrens

Mit der in diesem Kapitel gezeigten Abbildung 15 soll ein zusammenfassender Überblick über jene Vorteile des Radverkehrs gebracht werden, die für die Gesellschaft die größte Bedeutung besitzen. Eine der zentralen Annahmen ist hierbei, dass Radfahren bereits heute eine Vielzahl an (nicht immer messbaren) positiven Wirkungen allein dadurch aufweist, dass die im Radverkehr zurückgelegten Wege nicht im motorisierten Verkehr gefahren werden. Es handelt sich bei den positiven Wirkungen des Radverkehrs also keineswegs um ein nur hypothetisches Potential.

14 Zu Deutsch: „Großer Wurm“

Hinzu kommt, dass der Radverkehr - so wie in Kapitel 3 noch gezeigt wird - auch spezifische Wirkungen im Hinblick auf soziale Inklusion besitzt., die bereits heute wirksam sind. Diese werden in der nachfolgenden Grafik gesondert kenntlich gemacht.

Beim Lesen der nachfolgenden Abbildung 15 soll von der Vorstellung ausgegangen werden, dass das Fahrrad aus beliebigen Gründen an einem bestimmten Ort nicht mehr als Verkehrsmittel zur Verfügung stünde. Die Konsequenzen dieser Annahme werden in der unten stehenden Grafik abgebildet, die hilft, das im Radverkehr bereits gebundene Potential an negativen Auswirkungen anderer Verkehrsmodi nachzuzeichnen.

Eine stärkere Förderung des Radverkehrs, die zu einer Veränderung im Modal Split führt, wäre im Umkehrschluss geeignet, das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung im motorisierten Verkehr und dessen negative Auswirkungen zu minimieren. In diesem Sinne ließe sich die Grafik auch in der umgekehrten Richtung lesen.

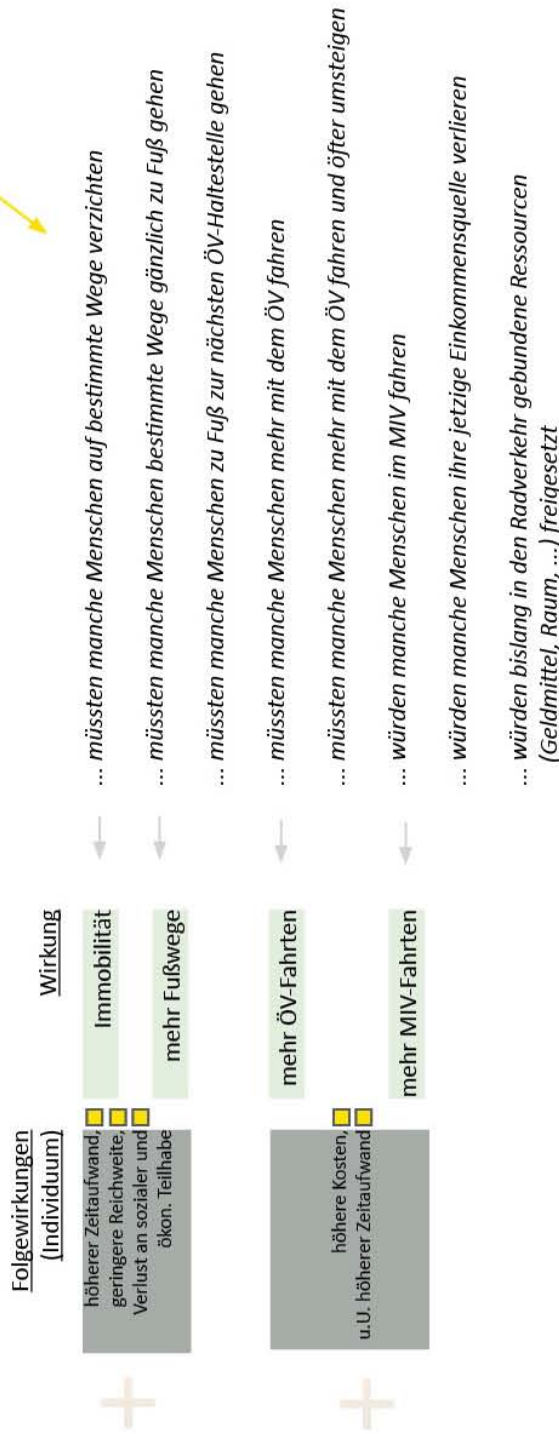
Es ist zu beachten, dass an dieser Stelle keine quantitativen Aussagen gemacht werden, sondern lediglich auf bedeutende Wirkungszusammenhänge hingewiesen wird. Die folgende Grafik baut zwar auf nachvollziehbaren Informationen (vgl. vorheriges Kapitel 1.1) auf, kann aber aufgrund der oftmals gegebenen Vagheit der getroffenen Aussagen auch zur Generierung von neuen Hypothesen verwendet werden.

Auf der folgenden Seite

Abbildung 15: Wirkungen des Radverkehrs
Quelle: Eigene Darstellung

WIRKUNGEN DES RADVERKEHRS

Unter der Annahme, das Fahrrad würde nicht mehr als Verkehrsmittel zur Verfügung stehen ...



■ = MV belastet / Radverkehr stärkt öffentlichen Raum
■ = weitere Zusammenhänge zw. Radfahren und sozialer Inklusion

Anmerkungen:

Mit motorisiertem Verkehr (MV) sind alle motor-getriebenen Verkehrsmittel bezeichnet. Dazu zählen neben einspurigen v.a. zweispurige Verkehrsmittel. Die oben beschriebenen Wirkungen des MV beziehen sich v.a. auf zweispurige Verkehrsmittel, und innerhalb dieser wiederum vorrangig auf Pkw. ad *: Manche der Zusammenhänge und Wirkungen sind in der Literatur umstritten, wie z.B. der Zusammenhang zwischen dem Radverkehrsaufkommen und der Verkehrssicherheit. ad *: In diesem Fall handelt es sich um einen Rückgang (und nicht um einen Anstieg).

Abkürzungen: Co2 = Kohlendioxid, Fz = Fahrzeug, NMIV = nicht-motorisierter Individualverkehr

MIV = motorisierter Individualverkehr, MV = motorisierter Verkehr, ÖV = Öffentlicher Verkehr, Pkw = Personenkraftwagen

Quellen: European Commission (1999), Elster (2000), Saelensminde (2004), Meschik (2008), FGM (2010), BMVIT (2010)

ENERGIE & EMISSIONEN	GESUNDHEIT	RAUM & INFRASTRUKTUR
• Ressourcenverbrauch für Produktion der motorisierten Fz (Energie, Rohstoffe, ...) • Energieverbrauch für die Fortbewegung • Schadstoff-Ausstoß • Co2-Ausstoß • Lärmemissionen • Gesundheitliche Beschwerden (infolge der Emissionen und geringerer körperlicher Bewegung) • Zahl und Schadensausmaß von Verkehrsunfällen* • Stressniveau (während der Fortbewegung) • Statuskonkurrenz (zw. NMIV und IV) • Menschen im öffentl. Raum* / in Fahrzeugen • Trennwirkung • Tendenz in Richtung weiterer Ausdehnung des Siedlungsgebiets • Raumbedarf für fließenden MV (mehr Versiegelung, weniger öff. Raum für Fußgeher) • Raumbedarf für ruhenden MV (mehr Versiegelung, weniger öff. Raum für Fußgeher) • Stauzeiten und -kosten • Errichtungskosten für Infrastrukturen • Erhaltungskosten für Infrastrukturen		

Zunahme/Anstieg

2 Soziale Ungleichheit und Ausgrenzung

Immer wenn von sozialer Inklusion die Rede ist, muss auch geklärt werden, wovon eine Person oder Gruppe bislang ausgeschlossen blieb. Aus diesem Grund ist es erforderlich, sich mit den Begriffen „soziale Ungleichheit“ und „Ausgrenzung“ auseinanderzusetzen. Auf den nächsten Seiten wird daher in Anlehnung an Arbeiten wie z.B. von Kreckel (1997), Novy (2001), Souza (2006 und 2008), Pieterse (2008) oder Wilkinson und Pickett (2010) gezeigt, wie Ungleichheit definiert ist und weshalb sie eines der Kernprobleme unserer heutigen Gesellschaften darstellt.

2.1 Was ist soziale Ungleichheit?

2.1.1 Begriff

Mit sozialer (oder auch gesellschaftlicher) Ungleichheit wird im Allgemeinen eine „unterschiedliche Verteilung von Lebenschancen“ (Burzan 2007: 7) bezeichnet, die innerhalb einer bestimmten Gesellschaft festzustellen ist. Es ist deswegen nicht die Unterschiedlichkeit der Menschen selbst, sondern eine aus den sozialen Positionen dieser Menschen begründete und daher gesellschaftlich strukturierte Unterschiedlichkeit der Zuteilung von Vor- und Nachteilen bzw. Besser- oder Schlechterstellungen, die mit sozialer Ungleichheit beschrieben wird. Soziale Ungleichheit ist somit nach Kreckel (1997: 15) von „physisch bedingter Verschiedenartigkeit“ und „sozialer Differenzierung“ zu unterscheiden.

Folgt man Hradil (2001: 30), so liegt soziale Ungleichheit dann vor, „wenn Menschen aufgrund ihrer Stellung in sozialen Beziehungsgefügen von den ‚wertvollen Gütern‘ einer Gesellschaft regelmäßig mehr als andere erhalten.“ Unter den „wertvollen Gütern“ einer Gesellschaft versteht Hradil beispielsweise Bildung, Geld, eine unkündbare Berufsstellung oder gesunde Arbeitsbedingungen - allesamt Güter, denen in verschiedenen Gesellschaften unterschiedlicher Wert zuerkannt wird und deren unterschiedliche Verteilung sich auf die Lebensbedingungen eines Menschen auswirken. In Anlehnung an Wilkinson und Pickett (2010: 55) können darüber hinaus auch Anerkennung und Wertschätzung in diese Kategorie eingerechnet werden. Damit soll unterstrichen werden, dass auch immaterielle Güter gesellschaftliche Bedeutung besitzen und eine ungleiche Verteilung innerhalb einer Gesellschaft aufweisen können. Kreckel (1997: 20) zeigt außerdem, dass auch soziale Positionen „mit ungleichen Handlungs- und/oder Interaktionsbefugnissen oder -möglichkeiten ausgestattet“ sind und benennt dies mit „sozial strukturierter Beziehungsungleichheit“¹⁵ oder „relationaler Ungleichheit“, die sich von „sozial strukturierter Verteilungsungleichheit“¹⁶ oder „distributiver Ungleichheit“¹⁷ abgrenzen ließe.

Auch Krause (1994: 697 zitiert bei Burzan 2007: 8) behält den Aspekt der unterschiedlichen Zuteilung von gesellschaftlich für wertvoll befundenen Gütern bei, geht aber einen Schritt weiter und definiert soziale Ungleichheit als „jede Art verschiedener Möglichkeiten der Teilhabe an Gesellschaft bzw. der Verfügung über gesellschaftlich relevante Ressourcen“. Soziale Ungleichheit und soziale Ausgrenzung als soziologische Kategorien rücken hier durch den Bezug auf die Möglichkeit zur „Teilhabe“ begrifflich bereits sehr nahe. Im soziologischen Begriff der sozialen Ungleichheit ist nach Hradil (2001: 29) zunächst aber noch kein Urteil darüber enthalten, ob eine gegebene ungleiche Verteilung als ungerecht oder gar als soziales Problem zu betrachten sei. Diese Wertung wird - wie auch der Wert des betroffenen Gutes selbst - gesellschaftlich hergestellt. Außerdem kann soziale Ungleichheit gewollt oder ungewollt sein bzw. „aus Unterdrückung der einen durch die anderen, aber auch aus rechtmäßigen und als rechters angesehen Verteilungsvorgängen hervorgehen.“ (Hradil 2001: 15) Die Bewertung sozialer Ungleichheit ist daher von den jeweiligen, in einer Gesellschaft gültigen Maßstäben abhängig und kann sich über die Zeit verändern (vgl. Burzan 2007: 8). Kreckel verweist mit Vehemenz auf diesen Umstand, um damit die „Reduzierbarkeit“ sozial strukturierter Ungleichheit aufzudecken (1997: 15).

¹⁵ Dazu der Originaltext: „Sozial strukturierte Beziehungsungleichheit (relationale Ungleichheit) liegt überall dort vor, wo die von Individuen, Gruppen oder Gesellschaften innerhalb eines gesellschaftlichen oder weltweiten Strukturzusammenhangs eingenommenen (erworbenen oder zugeschriebenen) Positionen mit ungleichen Handlungs- und/oder Interaktionsbefugnissen oder -möglichkeiten ausgestattet sind und die Lebenschancen der davon Betroffenen dadurch langfristig beeinträchtigt bzw. begünstigt werden.“ (Kreckel 1997: 20)

¹⁶ Dazu der Originaltext: „Sozial strukturierte Verteilungsungleichheit (distributive Ungleichheit) liegt überall dort vor, wo die Möglichkeiten des Zugangs zu allgemein verfügbaren und erstrebenswerten sozialen Gütern in dauerhafter Weise eingeschränkt sind und dadurch die Lebenschancen der betroffenen Individuen, Gruppen oder Gesellschaften beeinträchtigt bzw. begünstigt werden.“ (Kreckel 1997: 20)

¹⁷ Anmerkung: Auch die Verteilungsungleichheit ist in dem Sinne „relational“, als sie eine Beziehung zwischen den einzelnen EmpfängerInnen der zur Verteilung stehenden Einheit (z.B. Einkommen) herstellt und diese auf Abweichungen von einer (fiktiven) Gleichverteilung untersucht.

Souza führt die Auseinandersetzung mit der gesellschaftlichen Bewertung von sozialer Ungleichheit noch weiter und bezieht die Arbeit von Kreckel (insbesondere den Gedanken der Leistungsideologie) auf das Werk von Bourdieu (1984 zitiert bei Souza 2008). Dabei entwickelt Souza eine differenzierte Betrachtung des Begriffes „Habitus“ sowie eine Erklärung dafür, warum soziale Ungleichheit in peripheren Gesellschaften als gleichsam „naturalisiert“ erscheint. Insbesondere der von Souza herausgearbeitete „primäre Habitus“ scheint soziale Ungleichheit selbst in den Augen der Benachteiligten zu legitimieren, weshalb der „gewalt-same und ungerechte Charakter der sozialen Ungleichheit“ nicht klar sichtbar werde (2008: 160).

2.1.2 Dimensionen sozialer Ungleichheit und Status

Die einzelnen Erscheinungsformen der sozialen Ungleichheit sind vielfältig, sie reichen - um bei den bereits verwendeten Beispielen zu bleiben - von niedrigen Bildungschancen, geringem Einkommen und prekären, ungesunden Arbeitsverhältnissen bis hin zu gesellschaftlicher Stigmatisierung. In sogenannten „Dimensionen der sozialen Ungleichheit“ lassen sich diese konkreten Erscheinungsformen bündeln (vgl. Hradil 2001: 31). Im Rahmen dieser Arbeit ist diese Aufstellung jedenfalls um die Dimension der *Mobilität* zu erweitern.

Tabelle 1: Dimensionen der sozialen Ungleichheit (ergänzt)

• Materieller Wohlstand	• Wohnbedingungen
• Macht	• Umweltbedingungen
• Prestige	• Freizeitbedingungen
• Bildung	• <i>Mobilität</i>
• Arbeitsbedingungen	

Quelle: Eigene Darstellung, in Anlehnung an Hradil 2001, Ergänzung kursiv

Innerhalb jeder Dimension lässt sich anhand der jeweiligen Stellung einer Person eine Aussage bezüglich ihres Status treffen: „Die bessere oder schlechtere Stellung eines Menschen im Oben und Unten einer Dimension sozialer Ungleichheit wird üblicherweise als Status bezeichnet.“ (Hradil 2001: 33). Es ist dabei wichtig darauf hinzuweisen, dass bei Hradil Status nicht als Synonym für Prestige verstanden werden soll. Vielmehr kann eine Person auch einen Wohlstandsstatus, Bildungsstatus, Machtstatus etc. besitzen. Anhand der Veränderungen des Status, die eine Person durchläuft, kann von sozialem Auf- oder Abstieg gesprochen werden. Der Statusbegriff bildet also die Grundlage zur Beschreibung vertikaler sozialer Mobilität.

Damit nicht deckungsgleich verwenden Wilkinson und Pickett (2010: 55) in ihrer Arbeit den Begriff „sozialer Status“ als eine Art querliegenden, zusammenfassenden Indikator, in dem sich die unterschiedliche Zuteilung von wertvollen Gütern ausdrückt. Dieses Verständnis lässt sich auch mit Kreckel (1997: 66) untermauern, der schreibt:

„Die soziale Wertschätzung bzw. das Sozialprestige, das bestimmten Individuen oder Gruppen beigemessen wird [...], ist keine eigenständige Ressource sozialer Ungleichheit [...]. Es bezieht sich stets auf die ökonomischen Ressourcen und die sozialen Beziehungen, über die die Betroffenen verfügen - ebenso aber auch auf deren hierarchische Stellung und auf das ihnen verfügbare Wissen.“

Ein hoher oder niedriger sozialer Status ist deswegen als das Ergebnis der multidimensionalen Beurteilungen einer Person im Verhältnis zu anderen, d.h. zum Beispiel dem Rest der Gesellschaft, zu verstehen. Souza geht sogar so weit, von einer „Hierarchie des differenziellen Werts der Menschen“ zu sprechen und erläutert, wie der Status auch als Basis für die Reproduktion sozialer Ungleichheit dienen kann (2006: 46). Ein derartiges Verständnis von Status ist nur schwer zu operationalisieren, aber es zeigt, welche Komplexität gesellschaftliche Wertzuschreibung, der jede Person unweigerlich ausgesetzt ist, besitzt. Jedenfalls wird auf den Begriff des „sozialen Status“ noch im nachfolgenden Unterkapitel 2.2.3 zurück gekommen.

2.1.3 Determinanten und Ursachen sozialer Ungleichheit

In der Soziologie werden bestimmte Ausprägungen sozialer Ungleichheit häufig auf Korrelationen nach Geschlecht, Ethnie oder Wohnort untersucht. Hradil (2001: 34) beschreibt diese sozialen Positionen als Determinanten sozialer Ungleichheit, „die an sich keine Besser- oder Schlechterstellung darstellen, aber diese mit hoher Wahrscheinlichkeit nach sich ziehen.“ Kreckel (1997: 15) merkt dazu an, dass insbeson-

dere „körpergebundene Merkmale“ wie Geschlecht oder Hautfarbe zwar als „Zugangsvoraussetzungen zu vorteilhaften gesellschaftlichen Positionen“ gelten, dies aber nicht erklärt, warum diesen Merkmalen in einer bestimmten Gesellschaft so großes Gewicht beigemessen werde.

Die Ursachen sozialer Ungleichheit lassen sich erst im Rahmen von geeigneten Theorien untersuchen. Ein frühes Beispiel für eine derartige Theorie lieferte 1754 Jean-Jacques Rousseau, für den der Ursprung gesellschaftlicher Ungleichheit im Privateigentum begründet lag (vgl. Burzan 2007: 9 und auch Kreckel 1997: 27). Wie im nachfolgenden Unterkapitel 2.2.4 noch gezeigt wird, wurde dieser Gedanke u.a. bei der Entwicklung von Klassenmodellen und anderen, „vertikal“ orientierten Ansätzen später immer wieder aufgegriffen und diskutiert. In der Zwischenzeit hat sich aber ein breites Spektrum an Theorien zur sozialen Ungleichheit herausgebildet, auf das im Rahmen dieser Arbeit nur ganz am Rande eingegangen werden kann. Was bei jedweder Erklärung von sozialer Ungleichheit nicht aus dem Auge verloren werden sollte, ist nach Kreckel das „Besondere“ der gesellschaftlichen Kräfte, die in jedem einzelnen Fall die konkreten Ungleichheitsverhältnisse bedingen und aufrechterhalten würden (vgl. 1997: 14).

Aus diesem Grund werden in Kapitel 4 die Hintergründe und die aktuelle Ausprägung von sozialer Ungleichheit in Brasilien und Rio de Janeiro näher erläutert. In diesem Zusammenhang wird auch versucht, den diese lokale Form von sozialer Ungleichheit stabilisierenden „Hintergrundkonsensus“ über die Ungleichwertigkeit von Menschen und die von diesem Konsensus getragene, die Ungleichheit in letzter Instanz legitimierende Rechtsordnung (vgl. Kreckel 1997: 94) besser zu verstehen.

Dabei wird auch auf die Arbeiten von Souza zurück gegriffen werden, der die Bedeutung des Konsens weiter erläutert und dabei unterstreicht, dass „Ungleichheit permanent reproduziert wird durch niedrige Selbstachtung und Mangel an Anerkennung“ (2006: 46). Dies heißt auch, den Status als Indikator und Basis der Reproduktion sozialer Ungleichheit zu erkennen, der sowohl von den „Klassierten“ als auch von den „De-klassierten“ selbst zur Wertbestimmung herangezogen wird. Dieser Konsens wird von Souza als „primärer Habitus“ bezeichnet. Dem gegenüber steht der „prekäre“ Habitus, welcher erklärt, wieso bestimmten Gruppen die „Voraussetzungen für einen erfolgreichen Wettbewerb“ in der Leistungsgesellschaft fehlen (2008: 160). Die feinen Differenzierungen zwischen gesellschaftlichen Klassen, wie sie Bourdieu untersuchte, verortet Souza schließlich auf der Ebene des „sekundären Habitus“. Auf jeder dieser Ebenen finden Schließungs- und Ausgrenzungsprozesse statt, die das Entstehen und die Dauerhaftigkeit von sozialer Ungleichheit erklären können.

2.2 Einkommens- und Vermögensungleichheit

2.2.1 Begriff

In der Alltagssprache wird Einkommens- und Vermögensungleichheit häufig mit sozialer Ungleichheit synonym gesetzt, was bereits auf die große Bedeutung dieser spezifischen Form von Ungleichheit hinweist. Diese Arbeit bezieht sich v.a. aufgrund der guten Datenlage und hohen gesellschaftlichen Relevanz auf statistisches Material über soziale Ungleichheit auf materieller Ebene. Diese wird in Brasilien als *desigualdade socioeconômica* bezeichnet.

Mit der gesellschaftlichen Werteinheit „Geld“, in der Einkommen und Vermögen bemessen werden, steht ein geeigneter Indikator für die Untersuchung von Disparitäten zur Verfügung. Unter Einkommen wird jene Menge an Geld verstanden, die eine Person aus beruflicher Tätigkeit, Kapitalerträgen oder (staatlichen) Transferzahlungen bezieht. Mit Vermögen ist das Eigentum bezeichnet, über das eine Person verfügt. Dies kann in Form eines Bankguthabens oder auch in Form von Produktionsmitteln vorliegen.

In Anlehnung an Hradil lässt sich daher definieren, dass jene Form der sozialen Ungleichheit untersucht werden soll, die vorliegt, wenn bestimmte Menschen aufgrund ihrer Stellung in sozialen Beziehungsgefügen regelmäßig weniger oder mehr Einkommen als andere Mitglieder dieser Gesellschaft zugeteilt bekommen oder in Folge regelmäßiger Verteilungsprozesse ungleiche Mengen an Vermögen besitzen.

Soziale Ungleichheit ist nicht mit Armut gleichzusetzen. Erst dadurch, dass der materielle Mangel einer Person oder Gruppe in Beziehung zu anderen Mitgliedern einer Gesellschaft gesetzt wird, kann von sozialer Ungleichheit gesprochen werden. Armut liegt dann vor, wenn einer Person weniger als ein bestimmter Geldbetrag (absolute Armut) oder weniger als ein bestimmter Prozentsatz eines als Referenz herangezogenen Geldbetrags (relative Armut) zur Verfügung steht (vgl. Europäische Kommission 2002: 10 oder Huster, Boeckh und Mogge-Grotjahn 2008: 18). Gleichzeitig wird der Begriff der Armut meist auch mit einer spezifischen multidimensionalen Lebenslage assoziiert, die zu einem großen Teil durch den festgestellten Mangel an materiellen Ressourcen geprägt ist.

In der brasilianischen Verwaltungssprache wird mit unterschiedlichen Armutsbegriffen gearbeitet. Das Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada¹⁸ (IPEA) unterscheidet neben der sogenannten „absoluten“ Armut (*pobreza absoluta*), die jene Familien umfasst, in denen das monatliche Durchschnittseinkommen pro Person bis zu einem halben Mindestlohn¹⁹ beträgt, auch die Kategorie der „extremen“ Armut (*pobreza extrema* oder auch *indigência*). Diese umfasst Familien, in denen das monatliche Durchschnittseinkommen pro Kopf bis zu ein Viertel eines Mindestlohns erreicht und bezieht sich daher auf eine weitgehend mittellose Not.

Außerdem wird versucht, das Phänomen Armut über die Definition sogenannter *linhas de pobreza*²⁰ begrifflich zu fassen. Diese orientieren sich beispielsweise an einer Mindestmenge an pro Person zu konsumierenden Kalorien oder einem fiktiven Warenkorb, der unabdingbare Waren und öffentliche Dienstleistungen wie beispielsweise die Wasserversorgung umfasst.

Am anderen Ende der sozialen Hierarchie wiederum wird von (materiellem) Reichtum gesprochen. Dieser bezeichnet die Konzentration materieller Güter, und zwar entweder jenseits eines bestimmten Geldwertes oder in einem höheren Ausmaß, als dies in anderen Gruppen der Fall ist. Für Brasilien ist keine einheitliche oder häufig verwendete Definition von Reichtum bekannt.

2.2.3 Gesellschaftliche Bedeutung

Kreckel (1997: 86) verweist darauf, dass Geld (als Ausdruck materiellen Reichtums) einen „besonders naheliegenden empirischen Indikator für die Verortung individueller Gesellschaftsmitglieder innerhalb der sozialen Ungleichheitsordnung“ darstellt. Dies liegt daran, dass es neben anderen Ressourcen wie Wissen und Rang in der alltäglichen Praxis als wichtiges Tauschmedium zur Zugangsbeschaffung zu sozialen Gütern (ebd.: 78) sowie zur Durchsetzung von Interessen (ebd.: 86) verwendet wird. Darüber hinaus steht es in Verbindung mit sozialem Ansehen (ebd.: 90). Sozioökonomische Ungleichheit besitzt also großen Einfluss auf die Handlungsbedingungen und Lebenschancen jedes Einzelnen.

Dies wird auch von Wilkinson und Pickett (2010) mit großer Eindringlichkeit unterstrichen. Sie belegen eindrucksvoll, wie die ungleiche Verteilung von Einkommen in Zusammenhang mit verschiedensten gesellschaftlichen und sozialen Problemen²¹ in den westlichen Wohlfahrtsdemokratien²² steht. Materielle Ungleichheit zählt nach Ansicht der AutorInnen zu den sozialen Phänomenen, auf die der Mensch am sensibelsten reagiert (ebd.: 47) und die deswegen die Lebenschancen jedes Einzelnen als auch das Zusammenleben in einer Gesellschaft insgesamt massiv beeinflussen. Wichtig ist dabei, zu verstehen, dass der „soziale Status“ einer Person maßgeblich durch ihre gesellschaftliche Position in der Einkommensverteilung bestimmt wird. Je höher die Einkommensunterschiede in einer Gesellschaft ausfallen, „desto ausgeprägter sind die sozialen Unterschiede und umso entscheidender ist es, welcher Schicht man angehört.“ (ebd.: 41). Wird der materielle Wohlstand einer Person als Basis für gesellschaftliche Wertzuschreibungen herangezogen, dann nimmt das Ausmaß der möglichen „Abwertung“ bei steigender Ungleichheit tendenziell zu: die Distanzen zwischen den einzelnen Gruppen bedingen, als wie viel „minderwertiger“ eine Person im Beziehungsgefüge

18 Zu Deutsch: „Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung“

19 Die Mindestlöhne können sich in Brasilien zwischen den einzelnen Bundesstaaten deutlich unterscheiden. Der von der Zentralregierung festgelegte Mindestlohn lag laut 2010 bei R\$ 510 (€ 204,6 am 31. Dezember 2009), der im Bundesstaat Rio de Janeiro gültige Mindestlohn jedoch bei R\$ 553,31 (€ 222 am 31. Dezember 2009). Nähere Angaben zu den Quellen finden sich im Verzeichnis abgerufener Rechtstexte (s. Anhang).

20 Zu Deutsch: „Armutsgrenze“

21 Die AutorInnen untersuchten u.a. Drogenmissbrauch, Kriminelles Verhalten, Fettleibigkeit, Depressionen und andere seelische Erkrankungen, Schulischen Misserfolg, Teenager-Schwangerschaften und den Anteil von Gefangenen an der Gesamtbevölkerung. Bei all diesen gesellschaftlichen Problemen stellten sich ein starkes soziales Gefälle und ein Zusammenhang mit sozialer Ungleichheit heraus.

22 Die Arbeit von Wilkinson und Pickett (2010) bezieht sich ausdrücklich *nicht* auf Schwellen- und Entwicklungsländer. Diese Arbeit geht jedoch davon aus, dass die Erkenntnisse von Wilkinson und Pickett im Wesentlichen auf die im Grunde sehr wohlhabende Stadt Rio de Janeiro übertragbar sind, was u.a. mit dem hohen Human Development Index (HDI) der Stadt zu rechtfertigen ist.

der sozialen Ungleichheit angesehen werden kann. Alltägliche Erniedrigungen, Missachtung und mangelnde Anerkennung werden durch derartige Wertvorenthaltungen legitimiert und bedrohen nach Wilkinson und Pickett (ebd.: 52) massiv das „soziale Selbst“ eines Menschen. Der Druck, das „soziale Selbst“ schützen zu müssen, führt zu einer verschärften Statuskonkurrenz. Insgesamt zeigt sich, dass Gesellschaften mit hoher Einkommensungleichheit eine stärkere „Dominanzorientierung“ aufweisen, die die Distanz zwischen den sozialen Gruppen vergrößert (vgl. ebd. 80 und 195).

2.2.4 Begriffliche Fassungen

Wie bereits erwähnt, finden sich in den Theorien zur sozialen Ungleichheit häufig Zuschreibungen von Individuen zu einer bestimmten soziologischen Gruppe, die auf Einkommen und Vermögen bzw. dem aus diesen erwachsenden Status basieren. Je nach analytischem oder auch politischem Verständnis werden diese Gruppen zum Beispiel als Klassen oder Schichten bezeichnet.

Der Begriff der Klasse wird in der Sozialwissenschaft nach Hradil (2001: 38) verwendet, um „Gruppierungen innerhalb von Gefügen sozialer Ungleichheit“ zu bezeichnen, „die aufgrund ihrer Stellungen innerhalb des Wirtschaftsprozesses anderen Gruppierungen über- oder unterlegen sind (z.B. wegen ihres Besitzes oder Nichtbesitzes von Produktionsmitteln oder wegen ihrer Position auf dem Arbeitsmarkt).“ Zentrales Unterscheidungsmerkmal ist die ökonomische Macht, die vor allem aus Besitz erwächst. Der Begriff wurde maßgeblich von Karl Marx geprägt, aber nie präzise definiert. Um von einer Klasse im Sinne von Marx sprechen zu können, muss eine Gruppierung durch eine bestimmte, einer zweiten Klassen gegenüber antagonistisch angelegte Interessenslage ausgezeichnet sein und darüber auch ein politisches Bewusstsein entwickelt haben. Beide Bedingungen werden in heutigen liberalistisch-kapitalistischen Gesellschaften kaum erfüllt (vgl. Burzan 2007: 15).

Auch die Bedeutung des Besitzes als zentrales gesellschaftliches Gliederungsmerkmal hat erheblich nachgelassen, da auch innerhalb der Gruppe der nicht Produktionsmittel Besitzenden große Ungleichheiten hinsichtlich Einkommen, Vermögen oder zum Beispiel sozialem Status festzustellen sind. Darüber hinaus hat es sich nach Hradil als problematisch erwiesen, die festzustellende Komplexität gesellschaftlicher Realität in einem Begriff zu vereinen, der nur zwei Klassen kennt, in den „Produktionsmittelbesitz, Lebensbedingungen, Lebensweise, Bewusstsein und politische Aktion“ (2001: 57) eingehen.

Ein unterschiedliches Verständnis des Begriffes „Klasse“ findet sich u.a. bei Max Weber. Zentral ist nach Weber „die Art der Verfügung über Besitz und des Erwerbs von Gütern“ sowie die daraus entstehenden Chancen auf dem Markt (vgl. Burzan 2007: 21). Auch wenn Klassen in seiner Sichtweise ebenfalls hauptsächlich auf Besitz basieren, ergeben sich dennoch einige wesentliche Unterschiede. So zieht Weber beispielsweise auch das Kriterium der Verfügungsgewalt über Leistungsqualifikation (also Bildung) als Merkmal zur Klassenbildung heran. Weiters differenziert Weber nach Besitz- und Erwerbsklassen und fasst jene Klassenlagen, „innerhalb derer man wechseln kann, über die hinaus Mobilität jedoch typischerweise weniger stattfindet.“ (ebd.: 21) als soziale Klasse zusammen.

Insbesondere in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg wurde versucht, mit dem Begriff der Schicht jene Veränderungen in der Wirtschaftsweise zu berücksichtigen, die in Westeuropa zu einer Hebung des Wohlstandsniveaus, dem Aufkommen und der Verbreitung neuer Berufsgruppen und sozialer Mobilität führten. Der Beruf - und nicht mehr der Besitz an Produktionsmitteln - wurde mehr und mehr zur wichtigsten Statusdeterminante, die die ungleiche Verteilung von Einkommen und Vermögen erklären sollte²³. Nach Hradil (2001: 40) werden deswegen „Gruppierungen von Menschen mit ähnlich hohem Status innerhalb einer oder mehrerer berufsnaher Ungleichheitsdimensionen“ als Schicht bezeichnet. Dies sollte auch dem Umstand begegnen, dass (marxistische) Klassenmodelle gesellschaftliche Dynamiken abseits des Klassenkampfes, wie beispielsweise sozialen Aufstieg, nur unzureichend berücksichtigen könnten (vgl. Burzan 2007: 18 und 64).

Den beiden Begriffen Klasse und Schicht gemein ist die Hervorhebung ökonomischer Kriterien als wichtigste Determinanten sozialer Ungleichheit, die Vorstellung „einer im Grunde vertikalen Gesamtanordnung der Gruppierungen im Gefüge sozialer Ungleichheit“ (Hradil 2001: 43) und auch die Annahme, dass „mit bes-

²³ Es wurden aber auch mehrdimensionale Schichtbegriffe entwickelt, die neben Einkommen auch berufliches Prestige und Bildung in einem Index zu vereinen suchten (vgl. Hradil 2001: 41).

timtmten äußeren Lebensbedingungen mehr oder minder eng auch bestimmte innere Haltungen (Klassenbewusstsein, Klassenpraxis, schichtspezifisches Denken oder Verhalten etc.) einhergehen.“ (ebd.: 44) Eine weitere Eigenschaft, die beide Konzepte teilen, ist die Schwierigkeit, mit der sie nicht (mehr) erwerbstätige Personen wie Arbeitslose, PensionistInnen oder Haushaltsangehörige, erfassen. All diese Kennzeichen von Klassen- und Schichtbegriffen wurden in der Literatur immer wieder kritisiert.

Parallel dazu wurden angesichts einer steigenden Ausdifferenzierung der westlichen Gesellschaften neue Konzepte zur Analyse sozialer Ungleichheit wie zum Beispiel Lebenslage, Milieu und Lebensstile entwickelt²⁴.

2.2.5 Klasse und Schicht in Brasilien

Brasilien ist ein hochindustrialisiertes und gesellschaftlich ausdifferenziertes Land - und weist dennoch Merkmale einer frühkapitalistischen Klassengesellschaft auf. Diese Gleichzeitigkeit an verschiedensten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen „Entwicklungsstadien“ erfordert es, die gesellschaftliche und wirtschaftliche Ordnung des Landes näher zu untersuchen.

Hierfür ist die Arbeit von Souza hilfreich, der darauf verweist, dass „in peripheren Ländern wie Brasilien [...] eine ganze Klasse von ausgegrenzten und deklassierten Menschen“ (2006: 40) existiert. Diese kann jedoch nur schwer mit herkömmlichen Klassen- oder Schichtbegriffen abgebildet werden, da diese Menschen nicht in die grundlegenden „Wertsetzungen“ der Gesellschaft einbezogen sind und ihnen die Teilhabe an der Idee der Gleichheit - trotz voller bürgerlicher Rechte - vorenthalten wird. Souza bezeichnet dies als „Naturalisierung“ von sozialer Ungleichheit, die in der „effektiven sozialen Nicht-Anerkennung der Unterklasse“ besteht (ebd.: 41). Gesellschaftliche Ungleichheit ist in solchen Fällen tiefer verwurzelt als dies im europäischen Verständnis von Klasse oder Schicht angenommen wird, da im Falle peripherer Länder eben nicht alle als grundsätzlich „nützliche“ Mitglieder der Gesellschaft angesehen werden, wohingegen z.B. in Europa ein weitgehender intersubjektiver und klassenübergreifender Konsens besteht, demzufolge auch Angehörige der Unterklasse als „Vollbürger“ zu betrachten sind (ebd.).

Es bestehen somit verschiedene Segmente innerhalb der brasilianischen Gesellschaft, die mit unterschiedlichem Wert belegt werden. Die Binnendifferenzierung dieser Gruppen kann in unterschiedlicher Weise untersucht werden. Im Falle der städtischen, im formellen Erwerbssektor tätigen Bevölkerung ist die Anwendung von Begriffen wie Milieu, Lebenslage oder Schicht ebenso sinnvoll wie in der westeuropäischen Gesellschaft. Anhand der Arbeit von Souza kann aber geschlussfolgert werden, dass es nicht möglich ist, an den Bruchstellen der Gesellschaft mit den herkömmlichen soziologischen Konzepten vorzugehen. Für dieses Problem bietet er das bereits erwähnte Konzept der naturalisierten Ungleichheit mit einem dreigeteilten Habitus-Begriff an, ohne dabei aber auf die Verwendung des Begriffes „Klasse“ zu verzichten.

2.2.6 Messgrößen und Verteilungsmaße

Um eine Aussage über die Gleichheit oder Ungleichheit der Verteilung der einzelnen Einkommen oder Vermögen treffen zu können, stehen verschiedene Verteilungsmaße zur Verfügung. Wilkinson und Pickett (2010: 32) beziehen sich beispielsweise auf das „Verhältnis des Einkommens der oberen 20 Prozent zu den unteren 20 Prozent der Bevölkerung“. In der Darstellung ihrer Analysen kann die Einkommensungleichverteilung dabei Werte zwischen den Ausprägungen „hoch“ und „niedrig“ annehmen. Die einzelnen Werte können so nur in relativer Abhängigkeit zu anderen Werten gelesen werden. Eine ähnliche Vorgehensweise wählt zum Beispiel das IPEA (2010), das anhand des „vigésimo“²⁵ die reichsten bzw. ärmsten 5 Prozent der Bevölkerung untersucht und gegenüberstellt.

Der Gini-Koeffizient stellt ein weiteres Maß der ungleichen Verteilung eines Gutes wie z.B. Erwerbseinkommen dar (s. Abbildung 16). Das Programm der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen UN Habitat

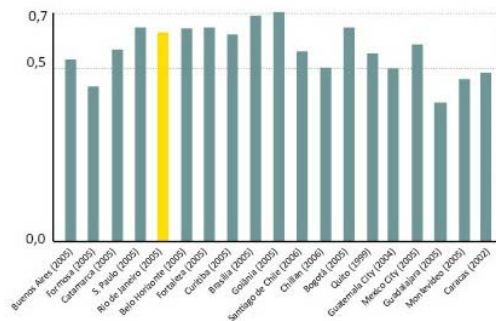
²⁴ Diese neueren Konzepte beschäftigen sich stark mit der Mehrdimensionalität sozialer Ungleichheit oder soziokultureller Ausdifferenzierung. Hradil, der das Konzept der *Lebenslage* mitentwickelt hat, schreibt dass dieser Begriff „die Grundlage für die differenzierte Unterscheidung ungleicher Lebensbedingungen gesellschaftlicher Gruppierungen“ böte (2001: 44). *Milieu* und *Lebensstile* wiederum gehen sehr stark auf gruppenspezifische Unterschiede hinsichtlich handlungsstrukturierender Werthaltungen und regelmäßiger Verhaltensweisen ein. Es erscheint klar, dass in Brasilien der analytische Umgang mit der gesellschaftlichen Pluralität allein schon aufgrund der vielfältigsten kulturellen Einflüsse und sozioökonomischen Hintergründe schwierig ist. Für diese Arbeit ist jedoch eine vollständige begriffliche Erfassung der Vielfalt an Lebensweisen und der ihnen zugrunde liegenden Einstellungen und Werthaltungen nicht erforderlich, da bei der Beschreibung sozialer Ungleichheit der Fokus auf Einkommen und Vermögen - und nicht auf Unterschiede im konkreten Verhalten oder Handeln - gelegt wird.

²⁵ Zu Deutsch: „Zwanzigstel“

definiert den Gini-Index als „the extent to which the distribution of income (or, in some cases, consumption expenditure) or assets (such as land) among individuals or households within an economy deviates from a perfectly equal distribution“ (UN Habitat 2009: 223). Ein Wert von 1 würde absolute Ungleichverteilung bedeuten. Die nordischen Länder, insbesondere Schweden, weisen mit einem Indexwert von ca. 0,25 die derzeit niedrigsten Werte auf (vgl. UN Habitat 2009).

GINI-KOEFFIZIENT

für ausgewählte lateinamerikanische Städte (1999-2006)



Datenquelle:
UN Habitat 2010

Abbildung 16: Der Gini-Koeffizient ausgewählter lateinamerikanischer Städte (1999 - 2006)
Quelle: UN Habitat 2009: 35

Zur Berechnung des Gini-Index werden die kumulierten Einkommen der kumulierten Zahl ihrer EmpfängerInnen in einer sogenannten Lorenzkurve gegenübergestellt. Das Ausmaß, in dem diese Kurve von der Kurve der absoluten Gleichverteilung abweicht, ergibt den Gini-Index. Problematisch ist der Index, weil die Indexwerte u.a. auch von der „Granulierung“ der kumulierten Bevölkerungseinheiten abhängig ist. Außerdem kann die Lorenzkurve sehr unterschiedliche Ausprägungen annehmen, ohne dadurch notwendigerweise

den Indexwert zu verändern. Das bedeutet, dass z.T. auch massive Besser- oder Schlechterstellungen für bestimmte Gruppen innerhalb der Gesellschaft nicht mit dem Gini-Index nachvollzogen werden können.

Für den Human Development Report 2010 erstellte das Entwicklungsprogramm der Vereinten Nationen (UNDP) den „Ungleichheit einbeziehenden Index für menschliche Entwicklung“ (*Inequality-adjusted Human Development Index* – IHDI). Dieser liefert ein mit drei Nachkommastellen zwischen 0 und 1 changierendes Maß²⁶ für das Niveau menschlicher Entwicklung innerhalb einer Gesellschaft, welches Ungleichheiten berücksichtigt. Mit dieser Neuerung werden die Indexwerte in jeder der herkömmlichen Dimensionen des HDI (Lebenserwartung, Bildungsniveau und BIP pro Kopf) im Falle von Ungleichheiten nach unten korrigiert. Somit kann der HDI als ein „Index der potentiellen menschlichen Entwicklung verstanden werden, während der IHDI den tatsächlichen Stand der menschlichen Entwicklung unter Einbeziehung von Ungleichheit wiedergibt“ (UNDP 2010: 252). Einen Überblick über die Berechnung bietet nachfolgende Abbildung 17.

Abbildung 17: Berechnungsweise des IHDI
Quelle: UNDP 2010: 249



Einschränkungen bestehen laut UNDP v.a. hinsichtlich der Unterscheidung, ob die gemessenen Ungleichheiten mit Verteilungsungerechtigkeit oder aber durch andere Faktoren zu erklären sind (vgl. UNDP 2010: 254). Nichtsdestotrotz stellt die

Einführung eines ungleichheitssensiblen HDI eine wesentliche Verbesserung dar, da bislang der Einkommensindex des HDI lediglich auf Grundlage des (durchschnittlichen und daher fiktiven) BIP pro Kopf konstituiert wurde. Die vorgestellten Verteilungsmaße werden jedenfalls in den folgenden Kapiteln, insbesondere aber in Kapitel 4 zur Veranschaulichung sozialer Ungleichheit herangezogen werden.

2.3 Soziale Ungleichheit und Mobilität

2.3.1 Überblick

Aufgrund des starken Fokus auf den Radverkehr untersucht diese Arbeit neben der sozioökonomischen Ungleichheit auch Ungleichheiten im Bereich der räumlichen Mobilität. Häufig sind die als Mobilität bezeichnete „Fähigkeit zur Ortsveränderung“ (vgl. u.a. Knoll 2006 und Beckmann et. al 2006: 18) und die mit ihr verbundenen Zugänge zu Ressourcen bzw. Möglichkeiten zu gesellschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Teilhabe (vgl. Runge 2005: 5) ungleich verteilt. Auch die negativen Folgewirkungen von Verkehr weisen häufig ein soziales Gefälle auf. In der deutschsprachigen Literatur ist seit Mitte des vergangenen Jahrzehnts eine langsam wachsende Zahl an Veröffentlichungen zu diesem Thema zu beobachten (vgl. u.a. Runge 2005, DIFU 2007, VCÖ 2009).

2.3.2 Mobilitätsarmut

In unseren Gesellschaften stieg in den letzten Jahrzehnten die Notwendigkeit zur Zurücklegung immer größer werdender Strecken, da von Seiten der Planung und Politik die großflächige Ausdehnung der Siedlungsgebiete über ihre Ränder hinaus in Form meist funktional und sozial homogener Siedlungsteile zugelassen oder willentlich herbeigeführt wurde. Auch innerhalb der bereits bestehenden Siedlungsteile war vielerorts eine Entflechtung von Nutzungen und sozialen Gruppen zu beobachten. Dadurch rückten die einzelnen Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Bildung und ähnliches weiter auseinander und induzierten eine stetig wachsende Mobilitätsnachfrage²⁷. Das Zulußgehen, das so gut wie allen Menschen zur Verfügung steht, wurde in diesen Siedlungsformen sehr schnell unattraktiv und v.a. auch unzureichend. Dies machte mechanisierte Formen der Mobilität nötig. Menschen, die unter derartigen Umständen nur *eingeschränkt* mobil sind, erfahren angesichts der Notwendigkeit zur Fortbewegung erhebliche Nachteile, wie z.B. durch einen höheren physischen, finanziellen oder zeitlichen Aufwand oder verringerte „Chancen zur Wahrnehmung der an den Zielorten stattfindenden Aktivitäten“ (Runge 2005: 5).

Runge verwendet hierfür analog zum englischen Begriff *transportation poverty* die Bezeichnung „Mobilitätsarmut“. Damit kann die „verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse, die zu einer Benachteiligung der Betroffenen in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens führt“ (ebd.: 6) benannt werden. Es geht in diesem Zusammenhang nicht darum, ein wie auch immer geartetes „zu wenig“ an Mobilität zu definieren - sondern um verminderte Beweglichkeit und ihre (negativen) Folgen. Diesem Aspekt ging z.B. die englische Social Exclusion Unit in ihrem „Final Report on Transport and Social Exclusion“ (2003: 3) nach. Es wurde u.a. festgestellt, dass innerhalb bestimmter Bevölkerungsgruppen Englands beträchtliche Zugangsschwierigkeiten hinsichtlich des Arbeitsmarkts, des Bildungs- und Gesundheitswesens bestehen, die sich mit verminderter Beweglichkeit begründen lassen. Ausschlaggebend seien in diesen Fällen Kosten, Siedlungsstruktur und mangelndes Angebot im öffentlichen Nahverkehr.

In die gleiche Richtung gehen auch Berichte der Weltbank (u.a. 2002) und einige brasilianische Untersuchungen. So unterstreicht beispielsweise die Weltbank, dass mangelnde Mobilität die Lage der armen Bevölkerung durch fehlenden Zugang zu Arbeitsmärkten und Dienstleistungen wesentlich verschlechtert (vgl. Worldbank 2002: 25). Auf den brasilianischen Kontext bezogen schreiben u.a. Raquel, Xavier und Soares (2009: 1) ähnliches über mangelhafte Angebote im öffentlichen Verkehr und die dadurch begründeten Zugangsschwierigkeiten.

2.3.3 Ein umfassenderes Verständnis von Benachteiligung im Mobilitätsbereich

Um Mobilität aber umfassend unter dem Gesichtspunkt sozialer Ungleichheit behandeln zu können, muss der von Runge definierte Begriff der „Mobilitätsarmut“ dahingehend ausgedehnt werden, als nicht nur die „Verminderung der Beweglichkeit“, sondern regelmäßige Benachteiligungen im Mobilitätsbereich im Allgemeinen, untersucht werden sollen.

Die Ursachen für die fehlende Umsetzung von Mobilitätsnachfrage in Verkehr bzw. für sonstige Benachteili-

27 Das Verkehrssystem weist diesbezüglich einen durchaus „ambivalenten Charakter“ auf (Runge 2005: 7), da es gleichzeitig verbindend und zugangsbeschränkend wirkt.

gungen im Mobilitätsbereich können dabei vielfältig sein und lassen sich zum besseren Verständnis in die folgenden Ebenen gliedern:

Tabelle 2: *Ursachenebenen für Benachteiligungen im Mobilitätsbereich*

• Physisch (Inadäquate Infrastruktur, Linienführung oder Zugänglichkeit, Barrieren)	• Persönlich (Alter, körperliche Einschränkungen, Angsträume, Präferenzen und Inflexibilität)
• Zeitlich (Netz- und Taktdichte, Zeitbudgets)	• Wissen / Kommunikation (<i>Informationsmangel</i> , Einbindung in Planung, Unkenntnis der Planung über bestehenden Bedarf)
• Finanziell (Kosten, Leistbarkeit)	• Wertzuschreibungen
• Technisch (<i>Kapazität, Emissionen</i>)	
• Rechtlich (<i>Lenkberechtigungen, Emissionsgrenzwerte</i>)	

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Runge (2005: 10), Ergänzung in kursiv

In welchen Dimensionen kann sich soziale Ungleichheit im Mobilitätsbereich nun ausdrücken? Zum einen sind es die bereits erwähnten *Zugangsschwierigkeiten*, die sich in einem höheren *finanziellen* oder *zeitlichen Aufwand* sowie gesellschaftlicher Ausgrenzung (im engsten, physischen Sinn) und schlechterer Versorgungsqualität manifestieren können. Problematisch ist hierbei, dass sich Runge (2005: 13) mangels alternativer Daten diesem Aspekt der sozialen Ungleichheit mit Hilfe leistungsbezogener Indikatoren wie z.B. der Verkehrsleistung in Kilometern oder anderen quantitativen Messgrößen wie der Wegezahl nähert. Die Frage nach Mobilitätsarmut oder Benachteiligungen im Mobilitätsbereich kann nicht von einem quantitativen Verständnis von Mobilität ausgehen, wenn - wie auch Runge (ebd.: 5) selbst sagt - die eigentliche Bedeutung von Mobilität im Ermöglichen von Teilhabe in unterschiedlichsten Lebensbereichen besteht.

Mithilfe eines erweiterten Verständnisses von Benachteiligung im Mobilitätsbereich rücken auch jene Teile der Bevölkerung ins Blickfeld, die zwar mobil sind, aber angesichts geringer finanzieller Mittel einen übermäßig großen Anteil des verfügbaren (Haushalts-) Budgets für Mobilität aufwenden müssen²⁸. Darüber hinaus bestehen - wie oben angedeutet - auch Ungleichheiten hinsichtlich der Zuteilung bzw. Absicherung von sozialem Status sowie der Verteilung der durch Verkehr entstehenden Belastungen für Umwelt und Gesundheit.

So ist zwischen der Art der Fortbewegung im Raum, der verwendeten Infrastruktur und dem *sozialen Status* eine deutliche Beziehung zu erkennen. Die Verwendung eines Pkws ist nicht wertneutral, gleiches gilt für das Radfahren oder die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Abhängig von gesellschaftlichem Wertesystem wird mit Bewegung auch eine Position im sozialen Beziehungsgefüge ausgedrückt. Umgekehrt werden anhand der räumlich kontextualisierten Fortbewegungsart auch Annahmen über die Position der betroffenen Person gemacht. FußgängerInnen an einer vielbefahrenen Straße werden anders bewertet als die Insaßen eines Pkws, der die gleiche Straße entlangfährt.

In Anlehnung an Bourdieu (1991: 26) kann gesagt werden, dass „der vom Akteur eingenommene Ort und sein Platz im angeeigneten physischen Raum hervorragende Indikatoren für seine Stellung“ in der Gesellschaft abgeben. Alle Mitglieder einer Gesellschaft, die über geeignete erlernte Deutungsmuster (vgl. Dangschat 2007: 34) verfügen, können daher das obige Beispiel im ihnen vertrauten Kontext richtig interpretieren. Dadurch sind auch (vorübergehende) Zugewinne an Status und Anerkennung möglich, da Statuszuschreibungen im Verkehr nicht „konsistent“ mit dem sozialen Status der Person in anderen Dimensionen sein müssen. Im Alltag gilt der Pkw in vielen Kulturen als das statushöchste Verkehrsmittel, selbst wenn der oder die LenkerIn aus einer statusniedrigen Bevölkerungsgruppe stammt. Auch wenn sich die NutzerInnen eines Pkws untereinander anhand gewisser Eigenschaften, die das jeweilige Fahrzeug aufweist, differenzieren, so positionieren sie sich doch in erster Linie gegenüber den NutzerInnen anderer Verkehrsmittel, wie beispielsweise des ÖV, dem Fußgänger- und auch Fahrradverkehr. Aus den Arbeiten von Wilkinson und Pickett (2010: 74) oder auch Caldeira (2000: 316) kann gefolgert werden, dass die in ungleichen Gesellschaften übliche drastische Statuskonkurrenz auch in den Mobilitätsbereich übertragen wird. Die Abgrenzung durch „Abwertung“ und Missachtung anderer VerkehrsteilnehmerInnen nimmt dabei die unterschiedlichsten Formen wie z.B. Falschparken oder leichtfertige Gefährdung an. Neben der eigentlichen Funktion der Fortbewegung wird im Mobilitätsbereich also auch sozialer Status durch das Zeigen von

²⁸ Es ist in diesem Zusammenhang aber nicht grundsätzlich davon auszugehen, dass ärmere Leute größere Anteile ihres verfügbaren Budgets für Mobilität aufwenden. Wie der VCÖ (2009: 11) zeigt, liegt in Österreich in einkommensstarken Schichten der Anteil des Verkehrs an den Gesamtausgaben wesentlich höher als in einkommensschwachen Schichten. Auch in Entwicklungsländern kann dies der Fall sein, gerade weil Teile der ärmeren Bevölkerungsgruppen häufig in informellen Siedlungen nahe ihres Arbeitsplatzes wohnen (müssen), um Kosten zu sparen (Worldbank 2002: 26).

Überlegenheit gegenüber den Schwächeren abgesichert (vgl. Wilkinson und Pickett 2010: 193).

Zuletzt soll noch kurz darauf verwiesen dass, sowohl das Ausmaß der *negativen Folgewirkungen* von Verkehr als auch die Fähigkeit, diese Folgen zu kompensieren, innerhalb einer Gesellschaft ungleich verteilt sein können. So schreibt beispielsweise die Social Exclusion Unit (SEU 2003: 2) sehr drastisch über die ungleiche Verteilung der Folgewirkungen des motorisierten Straßenverkehrs:

„The effects of road traffic also disproportionately impact on socially excluded areas and individuals through pedestrian accidents, air pollution, noise and the effect on local communities of busy roads cutting through residential areas.“

Dies ist insbesondere auch deswegen tragisch, da die betroffenen Bevölkerungsschichten infolge eines niedrigeren Motorisierungsgrades meist nur bedingt zum Kreis der eigentlichen VerursacherInnen der sie betreffenden Belastungen zu zählen sind. Im Überblick lassen sich die vorgestellten Erscheinungsformen von Benachteiligungen im Mobilitätsbereich in die folgenden Dimensionen einordnen:

Tabelle 3: Dimensionen sozialer Ungleichheit im Mobilitätsbereich

• Zeitlich (Zeitaufwand)	• Versorgungsqualität (Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge)
• Finanziell (Finanzieller Aufwand, Möglichkeit zur Wahrnehmung ökonom. Gelegenheiten)	• Sozial (Statusverlust, gesell. Integration)
	• Gesundheitlich (Stress, Unfälle, Schadstoffe)

Quelle: Eigene Darstellung

Benachteiligungen im Mobilitätsbereich stehen auch mit Schlechterstellungen in anderen Lebensbereichen in Beziehung. Die Arbeit von Runge (2005: 20) schließt mit einem Verweis darauf, dass „Mobilitätsarmut“ und soziale Ausgrenzung ursächlich miteinander verbunden sein können. Zudem können bereits von sozialer Ausgrenzung Betroffene deutlicher als andere Gruppen von negativen Folgewirkungen des Verkehrs betroffen sein (s. der oben zitierte Bericht der SEU 2003). Benachteiligungen im Mobilitätsbereich sind deswegen auch nicht isoliert, sondern im größeren Zusammenhang von sozialer Ungleichheit und sozialer Exklusion zu betrachten. Das brasilianische Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte (MDT)²⁹ ist in diesem Sinne als Beispiel zu betrachten, zumal es im Kontext des derzeit in Brasilien bestehenden Verkehrsystems dezidiert von *mobilidade da exclusão*³⁰ spricht (vgl. MDT 2009: 46).

2.4 Sozialräumliche Ungleichheit

Materieller Wohlstand, Wohnort und Mobilitätschancen hängen v.a. in Gesellschaften ohne steuernde Wohnungspolitik eng miteinander zusammen. Auch hier gilt die bereits erwähnte Aussage Bourdieus, dass die im Raum eingenommene Position ein guter Indikator für die soziale Position einer Person ist (1991: 26 bzw. s. oben). Segregation stellt eine Form der sozialräumlichen Verteilung von gesellschaftlichen Gruppen dar, die gerade in peripheren Gesellschaften soziale Ungleichheit in besonders drastischer Form sichtbar und erlebbar macht.

Mit sozialräumlicher Segregation wird in der Soziologie entweder ein Zustand oder der Prozess der (sozialen) Entmischung beschrieben, in welchem sich die TrägerInnen bestimmter Merkmale (beispielsweise Einkommen, Ethnie, Bildungsgrad oder Religion) entsprechend relativ ähnlicher Merkmalsausprägungen (z.B. bestimmter Einkommensklassen) in disproportionaler Form räumlich verteilen³¹. Sozialräumliche Segregation steht also in funktionalem Zusammenhang mit sozialer Ungleichheit (vgl. Dangschat und Hamedinger 2007: 218). Das Deutsche Institut für Urbanistik meint dazu gar: „Segregation ist nichts anderes als eine räumliche Abbildung sozialer Ungleichheit in einer Gesellschaft“ (Difu 2006: 31). Hierzu muss jedoch einschränkend festgestellt werden, dass „soziale Ungleichheit“ auf bestimmten Benachteiligungen basiert - und dies muss bei Segregation nicht immer der Fall sein. Ebenso wenig muss Segregation selbst benachteiligend wirken, da sich in heutigen Gesellschaften Aktionsräume und soziale Netzwerke zusehends ausdehnen und auch Nachbarschaftseffekte nicht in jedem Fall gleich wirksam werden (vgl. u.a. Dangschat 2010).

Gerade diese Effekte von benachteiligten Quartieren stellen eines der zentralen Forschungsfelder im Bereich der Segregation dar. So beschreibt u.a. Häußermann, wie aus „benachteiligten Quartieren benachteiligende

²⁹ Zu Deutsch: ungefähr mit „Bewegung für das Recht auf (öffentlichen) Verkehr“ zu übersetzen

³⁰ Zu Deutsch: „Ausgrenzungsmobilität“

³¹ Dangschat (2010: 2) weist darauf hin, dass bei der Definition und Analyse von Segregation meist nur ein Kriterium (wie z.B. Einkommen, Klasse, Haushaltstyp oder Ethnie) zum Einsatz kommt, was der Komplexität der in der Realität existierenden sozialen Ungleichheit nicht gerecht werde.

werden“ (Häußermann 2000) können, wenn dort beispielsweise das Erlernen von Normen und Verhaltensweisen, die für die Akzeptanz durch Mitglieder anderer Bevölkerungsgruppen ausschlaggebend sein können, erschwert wird. Gleiches gilt, wenn die Quartiere die „Handlungsmöglichkeiten ihrer Bewohner objektiv einschränken“ (ebd.) oder aber zur Basis für soziale Stigmatisierung werden. Für die BewohnerInnen dieser segregierten Gebiete bedeutet dies sehr häufig gesellschaftlichen Ausschluss, d.h. soziale Exklusion. Gleichzeitig können nach Häußermann aber segregierte Gebiete selbst bei geringer Wohnqualität einen Schutzraum oder Übergangsort bedeuten, in welchem im Rahmen lokaler (informeller) Netze soziale und ökonomische Beziehungen aufgebaut werden können.

Im weiteren Verlauf der Arbeit wird auf die hohe sozialräumliche Segregation in Rio de Janeiro v.a. auch zur Veranschaulichung der Auswirkungen der ihr zugrunde liegenden (Benachteiligungs-)Prozesse zurück gekommen. Angesichts der großen „Bildhaftigkeit“ sozialräumlicher Ungleichheit in Rio de Janeiro soll aber bereits an dieser Stelle davor gewarnt werden, in eine allzu starke Dichotomie zwischen „formeller“ und „informeller“ Stadt zu verfallen. Innerhalb der jeweiligen Siedlungsformen und administrativen Einheiten gibt es große sozioökonomische und kulturelle Differenzierungen, genauso wie diesbezüglich auch zwischen formeller und informeller Stadt (unerwartet) große Gemeinsamkeiten auftreten können (zur begrenzten Aussagekraft vieler Studien und Indikatoren zu sozialer Segregation vgl. Dangschat 2010).

2.5 Soziale Ausgrenzung als Ergebnis sozialer Ungleichheiten

In den vorangegangenen Kapiteln wurde dem Phänomen der sozialen Ungleichheit vor allem in den Dimensionen des materiellen Wohlstands und der Mobilität nachgegangen. Da sich soziale Ungleichheit und die ihr zugrunde liegenden gesellschaftlichen Benachteiligungen sehr häufig in mehreren Dimensionen gleichzeitig äußern, kann sich in solchen Fällen eine eigenständige Lebenslage im Sinne Hradils herausbilden, die mehrere statusniedrige Positionen in unterschiedlichsten Lebensbereichen gleichzeitig umfasst.

Diese Situation kann mit dem Begriff der „sozialen Ausgrenzung“³² oder „sozialen Exklusion“ umschrieben werden. Autoren wie Häußermann (2000), Kronauer (2010) und Dangschat (2007) führen gleichermaßen dazu an, dass Ausgrenzung u.a. in ökonomischer, politisch-institutioneller, kultureller und sozialer Hinsicht geschehen kann. Im Begriff der „Ausgrenzung“ erweitert sich daher das (traditionelle) Verständnis von Armut, das sich vorrangig am Einkommen orientiert (vgl. Kronauer 2010: 19). Auch Runge (2005: 20) schreibt unter Bezugnahme auf Häußermann (2002) bzw. Hodgson und Turner (2003), dass soziale Ausgrenzung als „multidimensionaler Prozess, in dem verschiedene Formen der Benachteiligung vereint sind“, verstanden werden kann.

Neben der materiellen Not umfasst soziale Ausgrenzung auch immer die soziale Position der Betroffenen (vgl. Huster, Boeckh und Mogge-Grotjahn 2008: 13), sie ist daher genauso wie Armut selbst „vor allem eine Beziehung zwischen Menschen“. Dies unterstreicht auch Kronauer (2010: 13) nochmals, wenn er zum Begriff der Exklusion schreibt, dass sich in ihm widerspiegelt, wie sich angesichts nie dagewesenen Wohlstands die traditionelle „soziale Frage“ verändert und sich im hoch entwickelten Kapitalismus als „Problem der Teilhabe an (bzw. des Ausschlusses von) den gesellschaftlich realisierten Möglichkeiten des Lebensstandards, der politischen Einflussnahme und der sozialen Anerkennung“ zeigt, welches relational und prozesshaft zu verstehen ist (ebd.: 19). Auch wenn Kronauer in diesem Fall vorrangig von Europa und Nordamerika spricht, so können Begriffs- und Problemdefinition auch auf Schwellenländer wie Brasilien umgelegt werden, die durch große soziale Ungleichheit gekennzeichnet sind, weil dort - sofern man Wilkinson und Pickett (2010) folgt - der relationale Aspekt von Armut umso größere Bedeutung erfährt. In diesem Zusammenhang unterstreichen im Falle Brasiliens beispielsweise Pereira Reis und Schwartzmann (2002: 6), dass der nicht einheitlich geprägte Begriff der sozialen Ausgrenzung v.a. das Nicht-Wirksamwerden der staatsbürgerlich garantierten Gleichheit der Menschen betont.

Ohne auf die Komplexität des Themenfeldes sozialer Exklusion näher einzugehen, soll an dieser Stelle auf einen - für diese Arbeit wichtigen - Umstand verwiesen werden. Wie bereits gezeigt wurde, umfasst soziale

32 Vgl. hierzu auch die Definition der Europäischen Kommission (2003: 10): „Soziale Ausgrenzung ist ein Prozess, durch den bestimmte Personen an den Rand der Gesellschaft gedrängt und durch ihre Armut bzw. wegen unzureichender Grundfertigkeiten oder fehlender Angebote für lebenslanges Lernen oder aber infolge von Diskriminierung an der vollwertigen Teilhabe gehindert werden. Das erzeugt eine Distanz zu den Beschäftigungs-, Einkommens- und Bildungsmöglichkeiten und auch zu den sozialen und gemeinschaftlichen Netzen und Maßnahmen. Sie haben kaum Zugang zu den Macht- und Entscheidungsgremien und fühlen sich daher oft machtlos und außerstande, auf die Entscheidungen, die sich auf ihr tägliches Leben auswirken, Einfluss zu nehmen.“

Ungleichheit unterschiedlichste Dimensionen, zwischen denen sehr häufig auch wechselseitige Wirkungszusammenhänge bestehen. Die Problematik sozialer Ungleichheit in den Dimensionen „materieller Wohlstand“ und „Mobilität“ wurde bereits näher beschrieben. Im ersten Fall wurde argumentiert, warum genau diese spezifische Form sozialer Ungleichheit als geeigneter Indikator für soziale Ungleichheit im Allgemeinen herangezogen werden kann. Im zweiten Fall wurde gezeigt, dass Mobilität an sich eine eigenständige Dimension sozialer Ungleichheit darstellt. Innerhalb dieser Dimension kann auch das Radfahren auf soziale Ungleichheiten hin näher untersucht werden. Gleichzeitig bestehen viele weitere denkbare Dimensionen sozialer Ungleichheit, wie z.B. der politischen Teilhabe, der Gesundheits- bzw. Bildungschancen oder der Aufstiegschancen. Jede dieser Dimensionen muss für sich im Detail definiert und analysiert werden.

Da diese Arbeit vorrangig danach strebt, einen breiten Zusammenhang zwischen dem Radfahren und der Reduktion von sozialer Ungleichheit *im Allgemeinen* herzustellen, erscheint es sinnvoll, die unterschiedlichsten Formen sozialer Ungleichheit und ihrer Auswirkungen in einem Überbegriff der „sozialen Ausgrenzung“ zusammenzufassen. Somit kann im Umkehrschluss soziale Inklusion - d.h. die Verringerung sozialer Exklusion - als Weg verstanden werden, soziale Ungleichheiten zu reduzieren. Der (unpräzise) Begriff der Exklusion ist als Arbeitsbegriff (vgl. Pereira Reis und Schwartzmann 2002: 5) jedenfalls mit dem impliziten Drängen auf Inklusion verbunden (vgl. Kronauer 2010: 12).

Damit wird vermieden, dass soziale Inklusion zu sehr auf der materiellen Ebene gedacht wird. Wie das nächste Kapitel zeigt, ist dieser Prozess komplexer und mehrstufiger als es eine Angleichung der Einkommen allein wäre. Das bedeutet auch, dass mögliche positive Wirkungen des Radfahrens auf soziale Inklusion breiter verstanden werden müssen als einzig in der Dimension „materieller Wohlstand“. Auf diesen Umstand muss hingewiesen werden, um dem Aufkommen zu hoher Erwartungen an diese Arbeit vorzubeugen.

3 Soziale Inklusion und das Radfahren

3.1 Was ist soziale Inklusion?

Was braucht es, um soziale Ungleichheit zu reduzieren? Wie lässt sich mit der unauflösbaren „Spannung zwischen dem Streben nach Identität und dem Respekt vor der Verschiedenheit einerseits und dem Recht auf Gleichheit, sozioökonomischer Inklusion und Teilhabe andererseits“ (Novy und Habersack 2010: 181) umgehen?

Geht man nach Souza (2006: 40), so bedarf es als Grundlage für soziale Inklusion eines „gleichsam körperlich verinnerlichten, präreflexiven und naturalisierten Konsenses“, der jenseits des „juristischen Wirkens eine Art implizite Übereinkunft“ über die Gleichheit des Menschen erzeugen kann. Dieser Konsens muss in den Alltag einspielen und den dort festzustellenden differenziellen Wert zwischen den Menschen angleichen. Das ist deshalb von Bedeutung, weil es diese naturalisierte Übereinkunft ist, die nach Souza unsere „institutionellen und sozialen Praktiken“ leitet und gleichzeitig aber auch in unserer Praxis beständig aktualisiert wird (ebd.). Das Ziel, einen Konsens zu erreichen, der in Anlehnung an Kreckel (1997: 94) dann eher die Gleichheit - und nicht mehr länger die Ungleichheit - stabilisiert, wurde jedoch im Laufe der Geschichte nur in den wenigsten Gesellschaften verwirklicht.

Soziale Inklusion³³ wird in dieser Arbeit daher als vielstufiger Prozess der Verringerung der Wertdiffenz oder sozialen Distanz zwischen den Menschen einer Gesellschaft verstanden. Eine auf dem Konsens der Gleichheit aller Menschen (vgl. Souza 2006 und 2008) basierende, nur geringe Wertdifferenzen aufweisende „Prestigeordnung“ (vgl. Kreckel 1997: 88) reduziert Ausgrenzung, Stigmatisierung und Diskriminierung und erleichtert die Konversion der unterschiedlichen Kapitalien im Sinne von Bourdieu (wie z.B. von kulturellem und sozialem Kapital in ökonomisches Kapital und zurück) erheblich (ebd.: 80). Über diesen Weg der Konversion soll in der Praxis die umfassende Herstellung und Ausdehnung sozialer, ökonomischer und politischer Teilhabechancen in einer Gesellschaft erreicht werden (vgl. Hillebrandt 2004: 126 und Europäische Kommission 2003: 10).

Soziale Inklusion steht demzufolge dem Begriff der sozialen Ausgrenzung gegenüber, mit dem in Kapitel 2.5 der Ausschluss von gesellschaftlichen Teilhabechancen bezeichnet wurde. Als Synonyme können „Einschluss“ oder „Einbindung“ verwendet werden, im weiteren Verlauf der Arbeit soll jedoch hauptsächlich auf den Begriff der sozialen Inklusion zurückgegriffen werden.

Mit sozialer Inklusion kann jedoch kein „absolutes Maß“ verbunden werden, das Konzept geht eher von einer Verringerung der unterschiedlichen Wertigkeit der einzelnen Menschen sowie den „Distanzen“ zwischen dem Lebensstandard und den Teilhabemöglichkeiten einer Person und dem in der betreffenden Gesellschaft „üblichen“ Niveau aus (vgl. dazu Häußermann 2000 und Europäische Kommission 2003: 10).

Es muss außerdem vorausgeschickt werden, dass ein Mensch als „Individuum“ gleichzeitig immer aus verschiedenen Bereichen exkludiert, in andere jedoch inkludiert ist. Hillebrandt (2004: 127) schreibt dazu, dass „der Einzelne im Zeitverlauf zu den unterschiedlichen Funktionssystemen der Gesellschaft in Beziehung treten muss und sich daher keinem dieser gesellschaftlichen Bereiche exklusiv, also als ganze Person, zuordnen kann.“ Eine vollständige Inklusion ist daher ebenso wie vollständige Ausgrenzung nicht möglich.

Der Weg zur gesellschaftlichen „Einbindung“ erfolgt auf verschiedensten Ebenen, die anhand des „Makro-, Meso- und Mikroebenen-Modells“ von Dangschat (2000: 196) beschrieben werden können.

Die folgende Abbildung 18 gibt einen systematisierten Überblick über die einzelnen Ebenen, auf denen Integration³⁴ bzw. Exklusion stattfinden kann. Aufbauend auf Heitmeyer und Anhut (2000: 48) differenziert Dangschat dabei in die Ebene des Nationalstaats (oder - wie im Falle der EU - übernationaler Einheiten), der

³³ Das Begriffspaar Inklusion/Exklusion wird auch in der systemtheoretischen Soziologie verwendet und ist in diesem Zusammenhang im Wesentlichen von Niklas Luhmann geprägt worden, nachdem sich dieser mit der ungleichen Verteilung von Reichtum in Brasilien beschäftigte. Wie jedoch Hillebrandt (2004: 125) dazu anmerkt, sei dieses Begriffsdouble zur „funktionalistischen Interpretation des Verhältnisses von Mensch und Gesellschaft eingeführt“ worden und deswegen nur „sehr bedingt zur Beschreibung sozial strukturierter Ungleichheit geeignet“. Der Begriff, so wie ihn Luhmann geprägt hatte, würde sich „nicht primär“ auf den Sachverhalt „des Ausschlusses von sozialer Teilhabe“ (ebd.: 126) beziehen. Ohne weiter auf die mit diesem Begriff in Zusammenhang stehende Debatte einzugehen, soll für diese Arbeit die oben angeführte Definition gelten.

³⁴ Auch hier ist wiederum ein Verweis auf bestehende Begriffsdefinitionen erforderlich, die nicht unbedingt in Übereinstimmung mit der Verwendung der Begrifflichkeiten in dieser Arbeit stehen müssen. Dangschat selbst verwendet das „Makro-, Meso- und Mikroebenen-Modell“ zur Beschreibung gesellschaftlicher „Integration“, insbesondere von Migranten. Integration und Inklusion sind aber durchaus nicht synonym zu sehen. Ein wesentlicher Unterschied ist, dass bei Integration häufig von zwei (oder mehreren) Gruppen ausgegangen wird und der Akt der „Integration“ selbst die Eingliederung einer Gruppe in die andere beschreibt. Inklusion hingegen kann eher damit umschrieben werden, dass sie von der Heterogenität einer einzigen Gruppe ausgeht, die in sich selbst viele Minderheiten und viele Mehrheiten aufweist. Im deutschsprachigen Raum werden die Begriffe „Integration“ und „Inklusion“ in Debatten um Migration oder die Stellung behinderter Kinder im Schulsystem verwendet.

Stadt(-region), des Quartiers und des Individuums. Ausgrenzung kann in jeweils unterschiedlicher Form auf jeder dieser Ebenen geschehen. Wichtige Aspekte, die über das jeweilige Maß an Integration bzw. Exklusion einer Person entscheiden können, sind zum Beispiel die Staatsbürgerschaft (auf Ebene des Nationalstaats), der Zugang zu den Arbeits- und Wohnungsmärkten (Stadtregion), Sprachkenntnisse (Individuum) und kulturelle Fertigkeiten (Individuum) ebenso wie der Zugang zum öffentlichen Raum (Stadtregion, Quartier).

Abbildung 18: Makro-, Meso- und Mikroebenen der Integration

Integrationstyp	Integrationsaspekt	Ebene
institutionell-formale Systemintegration	Gleiche staatsbürgerliche Rechte	EU/ Nationalstaat
individuell-funktionale Systemintegration	Zugang zum Arbeits- und Wohnungsmarkt sowie zu Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen	Stadt(region)
kommunikativ-interaktive Sozialintegration	Teilhabe an öffentlichen Angelegenheiten, Sicherung der Grundnormen, Zugang zum öffentlichen Raum	Stadt(region) Quartier
expressiv-kulturelle Sozialintegration	Binnenintegration in Gemeinschaften und Anerkennung dieser Gemeinschaften	Quartier
kognitive Individualintegration	Sprache, kulturelle Fertigkeiten, Verhaltenssicherheit, Normenkenntnis und Situationserkennung in der Aufnahmegesellschaft	Individuum
identifikative Individualintegration	Überwindung der ausschließlich eigen-ethnischen und Überwindung der fremd-ethnischen Zugehörigkeitsdefinitionen	Individuum

Quelle: Dangschat (2000: 196)

Auch wenn dieses Modell die tiefer liegende Dimension der von Souza (2006 und 2008) beschriebenen gleichsam „naturalisierten“ Ungleichheit nicht erfasst, so eignet es sich doch zur Darstellung der integratorischen Effekte, die vom Radfahren ausgehen können.

Auf jeden Fall wird anhand des Modells klar, dass soziale Inklusion auf vielen Ebenen geschehen kann und muss. Das Radfahren kann keineswegs auf allen Ebenen gleich (oder überhaupt) wirken. Es bleibt daher nicht unerwähnt, dass es mit Sicherheit besser geeignete Mittel zur Herstellung „gleicherer“ Lebensbedingungen und Teilhabechancen als die Unterstützung des Radverkehrs gibt.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssten sich in modernen Gesellschaften zunächst die Wertzuschreibung zu einzelnen Individuen oder Bevölkerungsgruppen soweit harmonisieren, dass in späterer Folge etwaige Veränderungen auf der Ebene des Wirtschaftssystems, des Arbeitsmarkts sowie der Arbeits- und Steuergesetzgebung auch bislang marginalisierte Bevölkerungsgruppen begünstigen. Dieser Schritt, der nach Souza tief liegende, naturalisierte Ansichten über Ungleichheit aufbrechen könnte, umfasst jedenfalls auch moralische und politische Aspekte und kann nicht als Nebeneffekt der ökonomischen Entwicklung allein gesehen werden (vgl. Souza 2008: 152).

Wird - unter Berücksichtigung der eben dargelegten Erkenntnisse - wieder auf das oben dargestellte Ebenen-Modell von Dangschat zurückgegriffen, so liegen viele der Herausforderungen, die mit materieller Ungleichheit und sozialer Exklusion in Zusammenhang stehen, auf Ebene der *individuell-funktionalen Systemintegration*. Dass auch das Radfahren - u.a. durch seine Eigenschaft als kostengünstiges Verkehrsmittel - auf dieser Ebene Effekte aufweist, wird insbesondere Kapitel 3.2 darlegen.

Welche Effekte das Radfahren auf die „Funktionsfähigkeit“ und Zugänglichkeit des öffentlichen Raums hat, wird Kapitel 3.3 zeigen. Grundannahme dieses Kapitels ist es, dass über das Radfahren der öffentliche Raum und dadurch auch die ihm inhärente Integrationsfunktion (*kommunikativ-interaktive Sozialintegration*) gestärkt werden.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der sozialen Inklusion ist, wie Dangschat es ausdrückt, aber auch die „Teilhabe an öffentlichen Angelegenheiten“. Hierzu äußert sich beispielsweise auch die Europäische Kommission (2003: 10) sehr deutlich. Sie hält u.a. fest, dass soziale Inklusion für Menschen, die von sozialer Ausgrenzung bedroht sind, sicherzustellen hat, dass die Teilhabe dieser Menschen an „Entscheidungsprozessen, die Auswirkungen auf ihr Leben und ihren Zugang zu den Grundrechten haben“ zunimmt. Diesem Aspekt, der wiederum auf der Ebene der *kommunikativ-interaktiven Sozialintegration* zu verorten ist, wird in Kapitel 3.4 nachgegangen.

Mit der folgenden Untersuchung wird nicht das gesamte Spektrum an möglichen Wirkungszusammenhängen zwischen dem Radfahren und sozialer Inklusion abgedeckt. Weitere, tiefer gehende Untersuchungen können das Verständnis für diesen Teilaspekt der gesellschaftlichen Bedeutung des Radfahrens mit Sicher-

heit vergrößern.

3.2 Soziale Inklusion über Mobilität

3.2.1 Allgemeine Wirkungsweise

Mobilität wird häufig mit persönlicher Freiheit in Verbindung gebracht, wenngleich diese Gleichsetzung in der Praxis nicht haltbar ist, da Mobilität stets nur unter bestimmten, unterschiedlich großen Beschränkungen stattfinden kann (vgl. Sheller 2008). Wie bereits anhand der Literatur in Kapitel 2.3 gezeigt wurde, bestehen zwischen sozialer Ausgrenzung und Mobilität enge Zusammenhänge.

Gesellschaftliches Leben basiert auf Interaktion, und diese bedingt meistens Bewegung. Menschen, die aus gesundheitlichen Gründen Einschränkungen ihrer körperlichen Bewegungsfähigkeit erfahren und auf Hilfsmittel wie einen Rollstuhl oder eine Gehhilfe angewiesen sind, machen diese Erfahrung sehr unmittelbar. Marginalisierte Bevölkerungsgruppen, d.h. von sozialer Ausgrenzung betroffene Gruppen, erleben ebenso sehr häufig Benachteiligungen im Mobilitätsbereich. Derartige Schlechterstellungen können ihrerseits auch Benachteiligungen in anderen Lebensbereichen begründen oder weiter verfestigen. Dieser Umstand trifft auf entwickelte Länder genauso wie auf Schwellenländer zu. Im Folgenden soll untersucht werden, wie sich soziale Inklusion und Mobilität zueinander verhalten.

Zugang zu Arbeitsmarkt und öffentlichen Diensten

Zunächst kann einmal davon ausgegangen werden, dass Mobilität auf Ebene der *individuell-funktionalen Systemintegration* den Zugang zu Arbeitsmärkten, öffentlichen Diensten und informellen Netzwerken erleichtern kann, wie u.a. die Weltbank (in einer durchaus kritisch zu betrachtenden Studie) schreibt:

"[...] accessibility is important, not only for its role in facilitating regular and stable income-earning employment but also for its role as part of the social capital that maintains the social relations forming the safety net of poor people in many societies." (Worldbank 2002: 25)

Mobilität ist also in einer arbeitsteiligen Gesellschaft, in der die Erwerbsarbeit in der Regel außerhalb des eigenen Haushalts verrichtet wird, essentiell für die Gewährleistung regelmäßiger Einkommen und die Sicherstellung (informeller) wirtschaftlicher Netzwerke. Eine jüngere Studie aus Brasilien unterstreicht, dass die landesweit erstmalige Einführung eines staatlich subventionierten, intermodalen und intermunicipalen Tarifs in der Metropolregion Rio de Janeiro (*bilhete único*) für die einkommensschwache Bevölkerungsklasse wesentliche Verbesserungen in der Zugänglichkeit des Arbeitsmarkts gebracht hat (vgl. Governo do Estado do Rio de Janeiro 2010).

Im Grunde ist unser gesamtes Wirtschafts- und in letzter Instanz auch unser Gesellschaftssystem auf dem Grundsatz von (hoher) Mobilität aufgebaut. Die dahinter liegende Annahme ist einfach: In Abhängigkeit der einer Person zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel - beispielsweise Fahrrad, Bus oder Fernzug - verändert sich im Regelfall ihre (theoretische) Reichweite. Mit der Reichweite variiert wiederum meist die Zahl der zu erreichenden Einrichtungen und Gelegenheiten, also z.B. der Erwerbs- oder Geschäftsmöglichkeiten. Dadurch, dass mittels eines Verkehrssystems möglichst viele MarktteilnehmerInnen miteinander in Austausch treten können, seien im Optimalfall eine adäquate Ressourcenallokation, höhere Einkommen und Wirtschaftswachstum zu erzielen. Dies ist einer der zentralen Ansätze der Regionalwissenschaft, der beispielsweise von der Europäischen Union zur Formulierung des Grundsatzes des Freien Warenverkehrs herangezogen wurde. Doch auch außerhalb der EU wird diese Argumentation seit Jahrzehnten in vielen Ländern zur Rechtfertigung massiver Investitionen in die (Straßen-)Verkehrsinfrastruktur vorgebracht.

Damit ist jedoch auch eine Reihe von Schwierigkeiten verbunden. Zunächst einmal wird mit dieser Sichtweise die Grundlage für ein vorrangig quantitatives Verständnis von Mobilität geschaffen: ein Anstieg der durchschnittlich zurückgelegten Kilometer pro Person wird als „steigende Mobilität“ interpretiert (vgl. hierzu Knoll 2006) und zudem mit der Hoffnung auf steigenden Wohlstand verknüpft. Ein steigendes Verkehrsaufkommen und eine steigende Verkehrsleistung können - trotz vieler negativer Begleiterscheinungen - aus dieser Perspektive betrachtet kaum mehr kritisiert werden. Das kann aber aus ökologischer, sozialer,

ökonomischer oder auch kultureller Sicht angebracht sein. Allein schon innerhalb des Verkehrssystems kann sich steigende Mobilität einer Gruppe in der Einschränkung der Mobilität anderer niederschlagen (vgl. Sheller 2008). Außerdem wird Mobilität damit rasch zum Teil eines sich selbst verstärkenden Kreislaufes, der zu immer weiterer Ausdehnung der Siedlungsgebiete und steigenden zurückgelegten Distanzen in sich ebenfalls ausdehnenden Verkehrssystemen führt. Dies wurde bereits unter Bezugnahme auf Knoflacher (2002) in Kapitel 1 angedeutet.

Dem Aspekt der Reichweite muss sich also auf besonders bedachte Weise genähert werden. Zweifelsohne sind in Entwicklungs- und Schwellenländern ärmere Bevölkerungsgruppen massiven Erreichbarkeitsproblemen hinsichtlich Erwerbsmöglichkeiten und sozialer Dienste ausgesetzt. Gerade für die BewohnerInnen peripherer (informeller) Siedlungsgebiete bedeutet die Ausdehnung ihrer Reichweite oder die Reduktion der Wegzeiten positive Wirkungen auf ihre Lebensqualität.

Vorsicht ist aber bei der Wahl der geeigneten Investitionsziele, Verkehrsträger und Verkehrsmittel angebracht. Die sich derzeit rapide vollziehende Motorisierung immer größerer Bevölkerungsgruppen in etlichen Schwellenländern, wie z.B. Brasilien, China und Indien, kann hierfür als Beispiel dienen, zeigt sich doch anhand dieser, mit welch hohen Umwelt- und auch sozialen Folgekosten ein derartiger Vorgang verbunden ist. Wie Pieterse (2008: 9) argumentiert, werden in Schwellenländern häufig jene *network infrastructures* gestärkt, die eine größere Integration in die globalen Waren- und Dienstleistungsströme versprechen, aber für die lokale Bevölkerung aufgrund der hohen Zugangskosten unerreichbar bleiben. Autobahnen, Schnellzüge und Flughäfen können unter diesem Infrastrukturbegriff zusammengefasst werden. Diesen stehen bei Pieterse die sogenannten „sustainable livelihood infrastructures“ wie kostengünstige öffentliche Verkehrsmittel, Geh- und Radwege gegenüber, die eine stärkere Integration der lokalen Bevölkerung in das wirtschaftliche und soziale Geschehen versprechen.

Kosten

Vor Einführung des *bilhete único* im Großraum Rio de Janeiro musste die einkommensschwache Bevölkerung im Durchschnitt R\$ 95 pro Person und Monat für Mobilität aufwenden, was im Haushaltsbudget einen größeren Anteil als z.B. Nahrungsmittel einnahm (vgl. Governo do Estado do Rio de Janeiro 2010). Mobilität stellt also in der Regel einen erheblichen Kostenfaktor v.a. in unteren Einkommensklassen dar. Jegliche Geldersparnis - im Beispiel des *bilhete único* ist von R\$ 50 pro Person und Monat die Rede - führt also in den Haushalten zu größerer Freiheit in der Planung und Verwendung der erwirtschafteten Geldmittel.

Im Falle Brasiliens beeinflussen die Kosten der Mobilität auch den Zugang zum Arbeitsmarkt. Die ArbeitgeberInnen sind den Beschäftigten im formellen Arbeitsmarkt verpflichtet, einen Teil der Kosten der täglichen Anreise zum Arbeitsort bzw. zur Rückkehr an den Wohnort zu bezahlen. Sinkende Mobilitätskosten im formellen (d.h. lizenzierten) öffentlichen Verkehr erhöhen die „Einstellbarkeit“ einkommensschwacher Personengruppen im formellen Arbeitsmarkt. Die Reduktion der individuell zu tragenden Kosten im Mobilitätsbereich kann sich also sowohl auf Ebene der Sozial- als auch auf Ebene der *Systemintegration* positiv niederschlagen.

Zugang zu sozialen Netzen

Auch um soziale Inklusion auf Ebene der *Sozialintegration* zu ermöglichen, kann Mobilität erforderlich sein. Dazu schreibt u.a. der VCÖ, dass „der Großteil unseres Soziallebens [...] erst durch Mobilität ermöglicht“ wird (VCÖ 2009: 9). Dies soll nicht bedeuten, dass mit geringer Mobilität automatisch ein eingeschränktes Sozialleben oder gar soziale Ausgrenzung einherginge. Benachteiligungen im Mobilitätsbereich sind aber grundsätzlich dazu geeignet, das Sozialleben negativ zu beeinflussen. Umgekehrt können Verbesserungen im Mobilitätsbereich dazu beitragen, beispielsweise die Reichweite persönlicher Netzwerke zu erweitern. Und diese können in Ländern wie Brasilien, wo große Teile der Bevölkerung im informellen Sektor erwerbstätig sind, auch großes ökonomisches Potential bergen.

Zugang zu sozialer Anerkennung

Die Wahrnehmung von Mobilitätschancen und die Verkehrsmittelwahl bilden häufig die Basis für soziale Anerkennung, Status und Prestige. Die allgemeine Bedeutung dieser Faktoren im Mobilitätsbereich lässt sich u.a. bei BMVIT (ohne Datum) oder VCÖ (2010) herauslesen.

Gerade im Straßenraum ist eine massive Konkurrenz um Status zu beobachten. Wilkinson und Pickett (2010) führen in diesem Zusammenhang u.a. die wachsende Verbreitung von SUVs und ähnlichen Groß-Pkws als Zeichen einer steigenden Dominanzorientierung im Straßenverkehr an. Auch die Benützung des öffentlichen Verkehrs oder von Fahrrädern kann eindeutige Statuszuschreibungen hervorrufen. Die jeweilige Wertigkeit ist dabei sehr stark vom kulturellen Kontext abhängig. Für einkommensschwache und statusniedrige Gruppen ist z.B. Motorisierung häufig mit einem Wunsch nach sozialer Anerkennung und Statuszuwachs verbunden. Andere Milieus wiederum würden den MIV deutlich schlechter bewerten. Fest steht jedenfalls, dass im Verkehr nicht nur um Raum und Zeit miteinander konkurriert wird, sondern auch Anerkennung und Status ausverhandelt werden. Über geringere Wertdifferenzen zwischen den einzelnen Verkehrsmodi können also auch ungleiche Wertzuteilungen von gesellschaftlichen Gruppen beeinflusst werden.

3.2.2 Die Rolle des Radfahrens

Die positiven Wirkungen des Radfahrens auf Ebene der *individuell-funktionalen Systemintegration* ergeben sich zunächst durch dessen niederschwellige Zugänglichkeit als Verkehrsmittel. Anders als etwa beim Pkw bestehen z.B. nur geringe finanzielle Zugangsbeschränkungen. Für die Anschaffung eines (einfachen) Fahrrades braucht es nur einen Bruchteil dessen, was für den Kauf sonstiger Verkehrsmittel, also beispielsweise eines Motorrades oder eines Pkws, aufgewendet werden müsste. Und sofern es zu keinem Diebstahl, Vandalismus oder Defekten kommt, fallen in der Zeit nach der Anschaffung nur mehr geringe Wartungskosten an. Dies führt zu großen Entlastungen des (Haushalts-)Budgets, wodurch Konsum und Investitionen in anderen Lebensbereichen möglich werden.

Für die Stadt Wien gibt der Magistrat (ohne Datum) einen vorsichtig zu verwendenden Näherungswert an. Ohne nähere Spezifizierung der Berechnungsweise wird darauf verwiesen, dass sich die „jährlichen Kosten für ein Fahrrad (inklusive Anschaffung, Wartung oder Reparaturen) auf circa € 180 belaufen“. Im Vergleich dazu würde „ein privater Pkw pro Jahr circa € 5.230“ kosten, die Benützung des öffentlichen Verkehrs rund € 385. Auch wenn die exakten Werte wohl zu hinterfragen sind³⁵, so gehen daraus doch die unterschiedlichen Größenordnungen sehr gut hervor.

Dies gilt auch im Falle Brasiliens, wo wie Raquel, Xavier und Soares (2009: 2) feststellten, der überwiegende Teil des kollektiven Verkehrswesens nach Marktprinzipien organisiert ist. Auch wenn staatliche Regulierungen und Einflussnahmen bestehen, so kann von „öffentlichem“ Verkehr in solchen Fällen daher gar nicht gesprochen werden, sondern eher von einem „serviço disponível ao público sob regras do mercado“³⁶. Die Konsequenz daraus ist, dass periphere (informelle) Siedlungen meistens nur rudimentär an öffentliche Verkehrssysteme angebunden sind, die Fahrpreise trotz staatlicher Zuschüsse für viele Bevölkerungsgruppen zu hoch sind und die einzelnen Unternehmen sehr häufig getrennt voneinander, d.h. nicht in einem Verkehrsverbund operieren. Der Umstieg zwischen zwei oder mehreren Fahrzeugen ist daher oft zeitaufwändig und kostspielig, da u.U. erneut eine Fahrkarte gelöst werden muss. Zur genauen Ausprägung dieser Situation in Rio de Janeiro wird auf Kapitel 6 verwiesen.

Das Fahrrad kann dazu beitragen, derartig unbefriedigende Marktsituationen gänzlich zu umgehen, indem ein Weg beispielsweise zur Gänze mit dem Fahrrad zurück gelegt wird und daher keine Transportgebühren entrichtet werden müssen. Bei einer Kombination mit anderen Transportmitteln, insbesondere Zügen, U-Bahnen oder Bussen, lässt sich das Fahrrad aber auch als Zubringer für diese Systeme verwenden. Damit können Kosten und Zeitaufwand des Umsteigens reduziert werden. Voraussetzung dafür sind jedoch geeignete, d.h. sichere, attraktive und direkte Routen, die zu den intermodalen Knoten führen. Hinzu kommt, dass dort ausreichend sichere und leistungsfähige Fahrradabstellanlagen vorhanden sein müssen. Wird das Fahrrad dergestalt mit anderen (öffentlichen) Verkehrsmitteln verknüpft, erhöht sich die Reichweite von RadfahrerInnen deutlich (vgl. hierzu die Untersuchungen von Souza et al. 2010).

Aus Sicht der *Sozialintegration* bedeutet das Radfahren - wie jede Form der Mobilität - eine Ausdehnung und gegebenenfalls Stabilisierung sozialer Netze (vgl. VCÖ 2009: 9). Außerdem stellt das Radfahren eine Mobilitätsform dar, die anders als der motorisierte Individualverkehr zum Beispiel, die Sichtbarkeit von Klassenunterschieden tendenziell verringert (vgl. Coutinho de Sousa, Xavier et al.: ohne Datum) und somit

³⁵ Zum Beispiel würde eine Jahreskarte der Wiener Linie mit € 449 mehr als die angenommenen Kosten des öffentlichen Verkehrs kosten.

³⁶ Zu Deutsch: „Eine Dienstleistung, die der Bevölkerung gemäß Marktregeln angeboten wird“

als „Gleichheitsstifter“ zu betrachten ist. Diese Wirkung ist insbesondere in Hinsicht auf die bereits in Kapitel 2.3 beschriebene Form von Statuskonflikten im Mobilitätsbereich von Wert. Damit dieses Potential wirksam werden kann, muss aber zuvor das Fahrrad an sich vom Stigma der Inferiorität gegenüber anderen Verkehrsmitteln befreit werden. Hierfür ist eine Abkehr von der bislang aufrechten Dominanzorientierung des MIV erforderlich, die nur auf gesamtgesellschaftlicher Ebene erreicht werden kann.

Da für das Fahrrad keine Lenkberechtigung erforderlich ist, liegt auch in rechtlicher Hinsicht keine Einschränkung des NutzerInnenkreises vor.

Ein Aspekt, der außerhalb des Mehr-Ebenen-Modells steht, ist die Tatsache, dass mit dem Radfahren so gut wie keine Benachteiligungen anderer Personen entstehen. Dies ist einer der zentralen Unterschiede zu anderen (motorisierten) Mobilitätsformen, insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (s. Abbildung 15). Da sich soziale Ungleichheit im Mobilitätsbereich auch stark im Bereich der ungleichen Verteilung der Folgewirkungen des (motorisierten) Verkehrs wie beispielsweise Lärm, Abgasen und Trennwirkungen ausdrückt, kommt dem Radverkehr in dieser Hinsicht also große Bedeutung zu (vgl. u.a. SEU 2003). Wird das Radfahren als Substitut verstanden, werden negative Folgewirkungen anderer - theoretisch ebenso in Frage kommender Verkehrsmittel - vermieden. Bei einer Ausdehnung des Radverkehrs können also z.B. bereits spürbare negative Folgewirkungen des MIV vermindert werden.

Umgekehrt wird anhand dieser Frage deutlich, dass der heute bereits bestehende Radverkehr sozusagen als „Depot“ bislang nicht „abgerufener“ negativer Folgewirkungen verstanden werden kann, die mit dem Wechsel in einen anderen (motorisierten) Modus im Verkehrssystem wirksam würden. Aus diesem Grund ist es zentral, bisherige (unfreiwillige) NutzerInnen des Fahrrades auch in Zukunft halten zu können.

3.3 Soziale Inklusion über den öffentlichen Raum

3.3.1 Allgemeine Wirkungsweise

In diesem Kapitel sollen nach einem einleitenden Überblick über geläufige Definitionen des öffentlichen Raums drei Arten der sozialen Inklusion im öffentlichen Raum unter Rückgriff auf Arbeiten von AutorInnen wie Jacobs (1992), Caldeira (2000), Breitfuss et al. (2006) und Sennett (2008) näher erörtert werden. Damit wird die Grundlage geschaffen, um im darauf folgenden Unterkapitel die Beziehung zwischen dem Radverkehr und der Integrationsfunktion des öffentlichen Raums zu untersuchen.

Definitionen

Doch was ist mit dem öffentlichen Raum eigentlich gemeint? Um diese Frage klären zu können, muss zunächst Klarheit über den Begriff des „Öffentlichen“ entstehen. In der Literatur (z.B. bei Lehmann 2008: 37) wird häufig auf die von Arendt (1958/2001) bestimmten Aspekte „Gemeinsamkeit“, „Dauerhaftigkeit“ und „Wahrnehmbarkeit“ zurückgegriffen, um das „Öffentliche“ zu beschreiben. Anhand dieser Aspekte ist es nach Lehman (2008: 36) möglich festzustellen, wie „öffentlich bestimmte Räume“ sind. Folgt man diesem Beispiel, so muss aber beachtet werden, dass die begriffliche Fassung des „Öffentlichen“ bei Arendt keinen direkten Raumbezug aufweist. Die Öffentlichkeit ist daher nicht auf die „öffentlichen Räume“ im Verständnis der Stadtplanung angewiesen (vgl. Selle 2010).

Auch der Begriff „Raum“ sollte geklärt werden. Dessen Inhalt hat sich in den letzten Jahrzehnten stark verändert (vgl. hierzu u.a. Läßle 1991, Löw 2001, Dangschat 2007). Breitfuss et. al (2006) verstehen das sich herausbildende neue relationale Raumkonzept dabei so, dass „die Wechselwirkungen von gebauten und sozialen bzw. sozial konstruierten Räumen in den Mittelpunkt gestellt“ werden (Breitfuss et al. 2006: 12). Dieses Verständnis ist wichtig, da gemeinhin der öffentliche Raum vereinfacht nur in seiner physischen Dimension gesehen wird. Folgt man Breitfuss et al. (2006: 23) aber weiter, so ist „öffentlicher Raum [...] immer eine Überschneidung städtebaulicher, physischer Strukturen mit Elementen und Prozessen mit dem Verhalten städtischer AkteurInnen gemäß ihrer Interessenslagen, Platz- und Machtansprüchen sowie der vor Ort erlernten Formen des Umgangs miteinander [...]“³⁷.

Die gängigen Definitionen des öffentlichen Raums drücken die aufgezeigte Vielschichtigkeit aber nur bedingt aus. Dies soll im Folgenden kurz skizziert werden. Ein häufig gewählter Zugang ist die Frage nach den *Eigentumsverhältnissen*. Der öffentliche Raum im physischen Sinne kann aus dieser Perspektive als jener Raum verstanden werden, der in öffentlichem Eigentum steht. Wie allein schon die alltägliche Erfahrung belegt, stößt diese Definition sehr schnell an ihre Grenzen: der Vorplatz eines in Privateigentum stehenden Bürogebäudes oder eine Bahnhofshalle, die im Zuge eines PPP-Projekts errichtet wurde, sind denkbare Räume, die trotz ihrer für die BenutzerInnen oft nicht klar zu begreifenden Eigentums- und Herstellungsverhältnisse zweifelsohne als öffentliche Räume wahrgenommen und benutzt werden können.

In Anlehnung an verschiedene AutorInnen, zum Beispiel Schneider (2002), Caldeira (2000: 299) oder Selle (2010), kann der materielle öffentliche Raum auch als jener physische Raum definiert werden, der allen offen steht - sei es in Form von Freiflächen wie den Straßen und Plätzen einer Stadt oder den frei zugänglichen Einrichtungen der Kultur, Unterhaltung und des Konsums. Häufig wird hier auch eine Unterscheidung zwischen Räumen, die unter freiem Himmel oder aber im Inneren eines Gebäudes liegen, getroffen. Doch ebenso wie das Kriterium der Eigentumsverhältnisse dient auch die Frage nach der Zugänglichkeit nur eingeschränkt der Abgrenzung öffentlicher Räume. Ein mit Gittern versperrter Park in Gemeindebesitz oder das von Sicherheitspersonal überwachte Einkaufszentrum stellen zwei einfache Beispiele dar, die verdeutlichen, dass der Zugang zu vermeintlich öffentlichen Flächen in vielen Fällen auch sehr einfach verwehrt werden kann. Anhand dieser beiden (angedeuteten) Konfliktlinien wird bereits deutlich, dass *Regulierung und Nutzung* in Form von Machtstrukturen und sozialen Normen (vgl. auch Läßle 1991) wesentliche Komponenten des öffentlichen Raums sind, die nicht immer mit dem Verweis auf Eigentumsverhältnisse oder Zugänglichkeit allein beschrieben werden können. Auch mittels des *Sozialcharakters* bzw. der *Nutzbarkeit* kann der öffentliche Raum für bestimmte Gruppen nicht attraktiv oder exkludierend wirken. Dies trifft insbesondere auch auf die Gestalt und Ausstattung des öffentlichen Raums zu, mit der bestimmte Nutzungsvorstellungen baulich umgesetzt werden.

Mit der *Produktion* führt Selle eine weitere Kategorie zur Unterscheidung öffentlicher Räume ein. Damit ist die physische Herstellung des Raumes gemeint. In jüngster Zeit verwendete Selle auch den zusätzlichen Begriff der *Ko-Produktion*, womit der Autor auf das relationale Raumkonzept reagierte. Für ihn sind Räume, „die tatsächlich öffentlich genutzt werden“ a priori von den planenden und nutzenden AkteurInnen „ko-produziert“ (vgl. Selle 2010: 48). Öffentliche Räume, so Selle weiter, würden sich nicht bauen lassen (ebd.). Damit nähert sich Selle der Position von Löw (2001: 158) an, die Produktion als jenen Prozess der „Anordnung sozialer Güter und Menschen“ versteht, der überhaupt erst die spezifische materielle Form und die Wahrnehmung derselben als Einheit ermögliche. Lehmann (2008: 37) verweist dann aber in einem Rückgriff auf Arendt darauf, dass trotz der individuellen Wahrnehmung der öffentliche Raum auch dadurch gekennzeichnet ist, „dass ein Gemeinsames sich gleichzeitig zahlreichen verschiedenen Sichtweisen und Aspekten präsentiert“³⁸.

Wie sichtbar wurde, gibt es sich vielfach unterscheidende Verständnisse des „Öffentlichen“, des „Raumes“ und des „öffentlichen Raumes“. Diese Arbeit widmet sich dem öffentlichen Raum v.a. unter dem Aspekt von (nicht-motorisierter) Mobilität und sozialer Inklusion. Damit rücken jene Räume ins Zentrum des Interesses, in denen soziale Interaktion in Form von Bewegung (Mobilität) und der Reduktion, Vergrößerung oder Stabilisierung gesellschaftlicher Distanzen (soziale Inklusion bzw. soziale Exklusion) stattfindet.

Die wichtigsten Aspekte sind also neben der auf Grundlage des Eigentums stattfindenden Zugangsregulierung die tatsächliche oder potentielle Nutzung des physischen Raums für inkludierende soziale Interaktion. Da konkrete Räume in jedem Fall durch die eigenständige „Syntheseleistung“ jedes einzelnen unterschiedlich wahrgenommen werden (vgl. Löw 2001: 158), muss aber gesehen werden, dass auch subjektiv gefühlte Zugänglichkeit oder Nutzbarkeit von konkreten Räumen mit den jeweils persönlichen „Raumbildern“ zusammenhängen und somit nicht allein mit objektiven Indikatoren erfassbar sind.

In Kenntnis der Schwierigkeiten, die mit dieser Definition verbunden sind, sollen mit öffentlichem Raum im weiteren Verlauf dieser Arbeit die Straßen, Plätze und sonstigen Freiräume der Stadt verstanden werden, in denen Mobilität und andere Formen der sozialen Interaktion miteinander um Raum konkurrieren.

38 Original bei Arendt (1958/2001: 71)

Diese Definition bietet eine Grundlage, um in diesem Kapitel ein normatives „Potential“ zu sozialer Inklusion im öffentlichen Raum zu skizzieren und andererseits die aus den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, insbesondere im Mobilitätsbereich erwachsenden (Verdrängungs-)Konflikte und ihre Auswirkungen auf den öffentlichen Raum am Beispiel Rio de Janeiros nachzuzeichnen (vgl. Kapitel 5). Dabei wird auch versucht, sich trotz der höchst individuellen Wahrnehmung von Raum dem lokalen Grundverständnis von öffentlichem Raum zu nähern, da dieses nach Breitfuss et al. (2006: 22) immer auch an die jeweilige Gesellschaft gebunden ist.

Häufig bestehen große Diskrepanzen zwischen den idealisierten und teils auch konkurrierenden Konzeptionen des öffentlichen Raums und der gesellschaftlichen Realität, da diese in der Regel zu komplex für die vereinfachenden Ideallösungen sind. Wenn dann der öffentliche Diskurs und das planerische Verständnis diese Realitäten nicht oder nur verkürzt erkennen (wollen), so lässt sich das u.a. auch damit erklären, dass „die gesellschaftliche Bindung des Verständnisses des öffentlichen Raumes bedeutet, dass sich im Verständnis über den öffentlichen Raum die Machtverhältnisse [...] widerspiegeln“ (Breitfuss et al. 2006: 22). Das Ausblenden der Nutzungsansprüche und Bedürfnisse einzelner Gruppen - wie es zum Beispiel in Rio de Janeiro häufig bei den nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen oder der einkommensschwachen Bevölkerung der Fall ist - kann daher nur als Ausdruck von Macht und eines undemokratischen, nicht an Gleichheit orientierten Gesellschafts- und Raumverständnisses gesehen werden.

Auf den nächsten Seiten werden nun drei Formen der sozialen Inklusion, die über den öffentlichen Raum stattfinden können, näher erörtert. Dabei soll die Bedeutung des öffentlichen Raums als „öffentliches Gut“ für die Reduktion gesellschaftlicher Ungleichheit herausgearbeitet werden.

Soziale Inklusion mittels demokratischer öffentlicher Räume

In der Literatur wird der öffentliche Raum häufig als zentral für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und als der Ort, an dem gesellschaftliche Ungleichheiten nivelliert werden können, beschrieben. Caldeira (2000: 303) folgert aus verschiedenen Arbeiten der Demokratieforschung und Philosophie³⁹, dass der öffentliche Raum auch Ort der Ungewissheit und des Umgangs mit nicht assimilierten Unterschieden ist. Die von ihr angeführten TheoretikerInnen vereint die „insistence on a democratic polity and on a public space founded on uncertainty and openness and marked by the negotiation of meaning“ (ebd.). Räume, die diese Ansprüche erfüllen, können als *demokratische Räume* bezeichnet werden, da der Ausschluss aus ihnen in der Regel nur schwer möglich ist.

In der Praxis fallen für den nicht-motorisierten Verkehr konzipierte Räume häufig in diese Kategorie, da ihre Nutzung üblicherweise nicht durch finanzielle oder materielle Zugangsbeschränkungen begrenzt wird. Werden diese demokratischen Räume so ausgestaltet, dass ihre Eigenschaften die Lebensqualität ihrer BenutzerInnen steigern, können sie auch als Kompensatoren für Benachteiligungen in anderen Lebensbereichen gesehen werden. Im Sinne von Pieterse (2008: 9) können sie somit als „sustainable livelihood infrastructures“ verstanden werden, die einer breiten Bevölkerungsmehrheit weitgehend unabhängig von ihrer sozialen Position zur Verfügung stehen. Dies unterscheidet sie, so Pieterse weiter, grundlegend von den *network infrastructures* der globalen Waren-, Dienstleistungs- und Finanzströme.

Eine ähnliche Position wird auch von Enrique Peñalosa, dem ehemaligen Bürgermeister von Bogotá, vertreten. Dieser war neben seinem Vorgänger und auch Nachfolger Antanas Mockus für die umfassende Aufwertung des öffentlichen Raums in Bogotá verantwortlich. In seinen Beiträgen verweist er vielfach auf tiefer liegende demokratiepolitische Probleme innerhalb einer Gesellschaft, die sich an der Vernachlässigung des öffentlichen Raums ablesen lassen. So versteht er die Dominanz des motorisierten Verkehrs in den Städten der Entwicklungs- und Schwellenländer als Indikator für die Missachtung der Rechte des Einzelnen (vgl. Peñalosa 2008). Dass Verkehr und Transport massiv in die Fragen des öffentlichen Raums und gesellschaftlicher Ungleichheit hinein wirken, zeigt folgendes Zitat:

„It is with regards to transport that governments have most dramatically failed to comply with democratic principles in cities in developing countries. There is a fight for the scarce road space between cars and public transport, pedestrians and cyclists; and there is a battle for public funds between car owners demanding more road infrastructure and lower-income citizens [...]. The minority of car owners usually command the most

political clout and thus direct public investment to road infrastructure aimed at reducing peak hour traffic jams, leaving the needs of the poor unattended.” (Peñalosa 2007: 313)

Im Gegensatz zum motorisierten Individualverkehr, der in den Städten der Entwicklungs- und Schwellenländer nur ohnehin bereits sehr privilegierten Bevölkerungsgruppen zu Gute kommt und der Gesellschaft bekannt hohe Kosten⁴⁰ aufbürdet, sieht er den für FußgängerInnen gestalteten öffentlichen Raum als eine Art Gleichheitstifter, zumal dessen im Optimalfall gegebenen Qualitäten Angehörige gleich welcher sozialen oder sozioökonomischen Klasse nutzen können (Peñalosa 2007: 311). Dies ist auch unter dem Gesichtspunkt der Statuskonkurrenz von Bedeutung, die unweigerlich auch im Mobilitätsbereich ausgetragen wird. Demokratische öffentliche Räume können Statusunterschiede zumindest vorübergehend reduzieren, da die Palette an Distinktionsmerkmalen im nicht-motorisierten Verkehr eingeschränkt ist.

Weiters führt Peñalosa aus, dass attraktive und nutzbare öffentliche Räume wie Promenaden, Parks oder Fahrradwege als Kompensatoren für Defizite in anderen Lebensbereichen, wie Wohnqualität oder Kaufkraft, wirken können. Dies ist vor allem angesichts der Tatsache wichtig, dass der Staat im gegenwärtigen gesellschaftlichen System kaum materielle Gleichheit herstellen kann. Sehr wohl aber kann es dem Staat - folgt man Peñalosa (2007: 315) - gelingen, gleichen Zugang zu qualitativ hochwertigen öffentlichen Einrichtungen - und hierzu zählen auch die öffentlichen Räume sowie die sie durchlaufenden Transportnetze des nicht-motorisierten und des öffentlichen Verkehrs - zu schaffen. Die unteilbare und nicht an persönliche Ressourcen gebundene Möglichkeit, eine höhere Lebensqualität durch die Nutzung demokratischer öffentlicher Räume zu erzielen, ist somit die erste der drei in diesem Kapitel zu skizzierenden Arten, wie soziale Inklusion über den öffentlichen Raum stattfinden kann.

Soziale Inklusion mittels sozialer Beziehungen im öffentlichen Raum

Jane Jacobs verdeutlicht in ihrem vielzitierten Werk „The Death and Life of Great American Cities“, dass gesellschaftliche Ungleichheit und öffentlicher Raum eng miteinander verwoben sind (vgl. Jacobs 1992/1965: 71). Ihr zufolge sind es die persönlichen und unpersönlichen Kontakte im öffentlichen Raum, die in funktionierenden Nachbarschaften ein reges und sicheres gesellschaftliches Leben ermöglichen. Im Umkehrschluss folgert Jacobs, dass gesellschaftliche Integration⁴¹ durch das Fehlen funktionierender öffentlicher Räume massiv erschwert wird. Dieses in ihrer Arbeit so zentrale „Funktionieren“ des öffentlichen Raums und städtischer Nachbarschaften führt Jacobs auf die „self-government functions“ einer Straße, und hierbei insbesondere der Gehsteige zurück. Diese bestehen im Wesentlichen aus der Unterstützung von sozialer Kontrolle, gegenseitigem Vertrauen sowie dem Erlernen von Toleranz: „[...] self-government functions of city streets: to weave webs of public surveillance and thus to protect strangers as well as themselves; to grow networks of small-scale, everyday public life and thus of trust and social control; and to help assimilate children into reasonably responsible and tolerant city life“ (Jacobs 1992/1965: 119). Durch diese Funktionen müssten Nachbarschaften in der Lage sein, ein dichtes und sicheres Sozialleben zu gewährleisten. Jacobs führt immer wieder an, wie die Gesellschaft im öffentlichen Raum aktiv werden muss, um diesen Funktionen auch zur Wirkung zu verhelfen.

Um soziale Kontrolle und Sicherheit für die AnwohnerInnen einer Straße und ortsfremde NutzerInnen gleichermaßen gewährleisten zu können, benötigt es Jacobs zufolge zunächst einmal klare Zuordnungen des physischen Raums zur privaten oder zur öffentlichen Sphäre, damit die Grenzen des sogenannten *self-governments* erkennbar bleiben. In einem weiteren Schritt führt sie aus, wie die oft erwähnten „eyes upon the street“ (1992/1965: 35) für ein freiwilliges - und meist nicht einmal im Bewusstsein der NutzerInnen des öffentlichen Raums verankertes - Netzwerk an sozialer Kontrolle sorgen, welches die Einhaltung der lokalen Standards und Normen im Umgang miteinander nahe lege. Und schließlich erfordere es eine ausreichende und kontinuierliche Zahl an NutzerInnen selbst, um einerseits die Zahl der „BeobachterInnen“ als auch der „Beobachtbaren“ hoch zu halten. Dies wiederum wird vor allem durch ein originäres System aus gemischten Nutzungen in den Gebäuden, die an den öffentlichen Raum anschließen, gewährleistet. Dass die Grenzen zwischen privat und öffentlich dieser Logik zufolge aufrecht bleiben, bedinge nun aber keineswegs

40 Der VCÖ (2009: 26) verbucht - neben den reinen Errichtungs- und Erhaltungskosten - unter dem Begriff der gesamtwirtschaftlichen Kosten des motorisierten Individualverkehrs externe Staukosten, externe Unfallfolgekosten, Gesundheitskosten, Klimakosten, Lärmkosten und Schadstoffkosten. In Summe ergeben diese in Österreich rund 17,5 Milliarden Euro pro Jahr. Vgl. hierzu auch Abbildung 15.

41 Jacobs spricht von der Überwindung von Diskriminierung, was gedanklich eng mit der in dieser Arbeit untersuchten Frage der sozialen Inklusion verbunden ist (vgl. Jacobs 1992/1965: 71).

eine Abschottung der einzelnen Sphären⁴².

Im Gegenteil, die einzelnen Personen, gleich ob AnwohnerInnen oder Fremde, sind in der Theorie Jacobs durch soziale Beziehungen und verbale bzw. non-verbale Kommunikation miteinander verbunden und sich darüber hinaus gegenseitig (gewissermaßen unbewusst) verpflichtet, durch ihre Präsenz und Aufmerksamkeit gegenüber dem gesellschaftlichen Leben auf der Straße zu dessen Gelingen beizutragen. Durch die Frequenz und Einfachheit, mit der Kontakte im öffentlichen Raum und in den an diesen anschließenden Erdgeschoßzonen zustande kommen, besitzt die Straße bei Jacobs auch das Potential, die nachbarschaftlichen Netzwerke so weit zu stärken, dass daraus potente soziale und ökonomische Beziehungen entstehen, die es zum Beispiel der Nachbarschaft ermöglichen, bei Bedarf bürgerschaftlichen Widerstand zu organisieren oder in der Nachbarschaft liegende (informelle) ökonomische Potentiale zu erschließen. Das nachfolgende Kapitel 3.4 soll noch näher auf die Frage der sozialen Inklusion durch bürgerschaftliches Engagement eingehen. Zur Bedeutung des ökonomischen Potentials der Straße und der Nachbarschaft, die eine der Kernthesen von Jacobs ist, sei auf Kapitel 7 ihrer Arbeit verwiesen (1992/1965: 143).

Anhand der Auseinandersetzung mit Jacobs kann für diese Arbeit die Annahme bestätigt werden, dass der öffentliche Raum und die Frage der sozialen Inklusion, vor allem auf Ebene der Nachbarschaft, untrennbar miteinander verbunden sind. Jacobs zeigt, dass in funktionierenden Nachbarschaften neben persönlichen auch unpersönliche, aber vertrauensvolle Beziehungen im öffentlichen Raum die sozialen Distanzen zwischen den einzelnen Individuen verringern können. Dichte und vielfältige Kontaktmöglichkeiten würden ökonomische und soziale Integration ermöglichen. Außerdem werden für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Lebendigkeit des Straßenlebens alle TeilnehmerInnen benötigt - die in der Folge aber auch gemeinsam von der gemeinschaftlich erbrachten Leistung profitieren können. Das Konzept von Jacobs ist also auf vielen Ebenen inkludierend.

Soziale Inklusion durch soziales Lernen im öffentlichen Raum

Eine der Funktionen des öffentlichen Raums, die bereits bei Jacobs erwähnt wurde, ist das Erlernen und Ausüben von Toleranz im Straßenleben, das insbesondere im Kindesalter große Bedeutung besitzt. Auch Hüttenmoser (ohne Datum) zeigt in seiner Studie zur Bedeutung des Außenraums in der kindlichen Entwicklung, welche Folgen die Einengung der Erfahrungs- und Bewegungsräume, wie sie z.B. infolge zu hoher Verkehrsbelastung häufig von den Eltern vorgenommen wird, hat. Sicheren öffentlichen Räumen kommt Hüttenmoser zufolge hohe Bedeutung für die Eigenständigkeit kindlichen Handelns und den selbständigen Aufbau sozialer Kontakte und Netzwerke zu (Sauter und Hüttenmoser 2006: 20).

Dass es einen funktionierenden öffentlichen Raum benötigt, um Toleranz erlernen und anwenden zu können, zeigen auch Breitfuss et al. (2006: 24), die aber vor dem Hintergrund der in Europa geführten Integrationsdebatte argumentieren. Der öffentliche Raum soll, der Auffassung der AutorInnen folgend, Inklusion dadurch ermöglichen, dass unterschiedliche soziale Gruppen in „konkreten sozialräumlichen Situationen Kontakte knüpfen, einander akzeptieren, möglicherweise voneinander lernen und gemeinsame Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes entwickeln“ können. Zentral ist dabei die Überzeugung, dass der öffentliche Raum jener Ort ist, an dem „unterschiedliche soziale Gruppen in toleranter Weise einander begegnen“ (Breitfuss et al. 2006: 21) und dadurch ihre gegenseitige Akzeptanz stärken bzw. Vorbehalte abbauen, was sich in der Folge in größerer sozialer Inklusion niederschlagen könnte.

Hinter dieser Annahme steht die sogenannte Kontakthypothese. Diese geht laut Breitfuss et al. (2006: 26) davon aus, dass „mit einem Mehr an sozialen Kontakten die Vorbehalte zwischen zwei sozialen Gruppen verringert werden können“. Für den brasilianischen Kontext muss aber von der im europäischen Kontext üblichen Ansicht, diese funktioniere „besonders gut für Menschen mit einem hohen Bildungsabschluss, hoher materieller Sicherheit und hohem Selbstwertgefühl“ bzw. entsprechend weniger „bei Personen mit niedrigem sozialen Status, niedriger Sprachkompetenz und entsprechend niedrigem Selbstwertgefühl“ (ebd.), abgerückt werden. Trotz ihrer objektiv gesicherten materiellen und sozialen Position gelingt es der Mittel- und Oberklasse sehr häufig nicht, die beschriebene Integrationsleistung zu vollbringen. Derartige Beobachtungen unterstützen die sogenannte „Konflikthypothese“. Diese geht davon aus, dass „ein engerer Kontakt zwischen unterschiedlichen sozialen Gruppen nicht zwangsläufig zu einem besseren Kennenlernen

und Verstehen als Grundlage eines toleranten Selbstbewusstseins [führt], sondern auch dazu führen [kann], dass die Stereotypen gefestigt und Vorbehalte größer werden.“ (Breitfuss et al. 2006: 26). In der Praxis finden sich aber immer wieder Anhaltspunkte, die beide Hypothesen be- bzw. entkräften können.

Einschränkungen

Im Folgenden werden einige weitere Überlegungen zu möglichen Einschränkungen, die hinsichtlich des Integrationspotentials des öffentlichen Raums bestehen, getroffen. Dies geschieht unter Beachtung des Umstands, dass der öffentliche Raum grundsätzlich ein Ort des Konflikts ist, an dem gesellschaftliche Widersprüche bildhaft und wirksam werden.

Wie aus den Erörterungen der angeführten Arbeiten hervorgeht, ist die Nutzbarkeit und Attraktivität des öffentlichen Raums für das Entstehen inkludierender Wirkungen von zentraler Bedeutung. Im Zusammenhang mit den öffentlichen Räumen einer Stadt gehen aber u.a. vom motorisierten Verkehr zahlreiche nachteilige Wirkungen aus (vgl. Abbildung 15), die Nutzbarkeit, Attraktivität und damit auch das Potential zu sozialer Inklusion im öffentlichen Raum erheblich reduzieren. Feldtkeller (1994: 22) sieht die Straße gar zum „Verkehrsträger der Isolation“ werden. Sauter und Hüttenmoser (2006) unterstreichen eine derartige Sichtweise, indem sie zeigen, wie sensibel Menschen in ihrem sozialen Handeln auf ihre Umwelt reagieren und welchen Einfluss Gestalt, Verkehrsaufkommen und Verkehrsverhalten sowie Geschwindigkeit auf das Integrationspotential öffentlicher Räume haben.

Die starke Beanspruchung durch Mobilität ist aber nur eine von vielen Formen, wie dominante Gruppen ihre Interessen durchsetzen und öffentlichen Raum beanspruchen. Dangschat und Hamedinger (2007: 228) zeigen zum Beispiel, dass der öffentliche Raum auf der Ebene des Stadtquartiers für bestimmte Gruppen auch eine knappe Ressource zur Bildung einer eigenständigen Identität ist. Im Zuge der Herausbildung und Verteidigung dieser Identität kann es zu Verdrängung und Ausgrenzung anderer Gruppen kommen.

Caldeira (2000) beschreibt, wie die Ober- und Mittelklassen immer wieder versucht haben, die eingangs beschriebene Offenheit und Ungewissheit im öffentlichen Raum anzufechten und einzuschränken. Der Rückzug in sogenannte *comunidades*⁴³ und Ausschluss wurden dabei zu gängigen Strategien. Ersteres geschieht vor allem über den motorisierten Individualverkehr, der die eigene Präsenz im öffentlichen Raum auf ein Minimum reduziert, und die Schaffung sozial homogener Stadtteile oder Gebäudekomplexe wie Einkaufszentren, *condomínios fechados*⁴⁴ oder Privatschulen. Diese wiederum werden durch Sicherheitstechnologie und andere, soziale oder physische Ausschlussmechanismen vom Rest der Gesellschaft abgeschottet. Angst- oder Gewalterfahrungen im öffentlichen Raum beeinflussen diese Entscheidung. Der sich ausbreitende Einsatz von Sicherheitsvorkehrungen hat aber immer stärkere Auswirkungen auf die Gesellschaft allgemein und die Integrationsfunktion des öffentlichen Raums im Besonderen. Caldeira (2000: 314) schreibt dazu: „In a city in which systems of identification and strategies of security are spreading everywhere, the experience of urban life becomes one of social differences, separations, exclusions, and reminders of the limitations of one's possibilities in the public space.“ Dass derartigen Räumen, die einzelnen Mitgliedern der Gesellschaft beständig in abwertender Weise ihre Grenzen und Ausgeschlossenheit widerspiegeln, keine integrierende Funktion zukommt, ist anzunehmen.

Gleichzeitig erschweren, wie beispielsweise DaMatta (1997: 58) zeigt, häufig auch enorme Klassendünkel den intergruppalen Kontakt außerhalb ökonomisch strukturierter Dienstleistungsbeziehungen. Was, wie der öffentliche Raum, allen gehört, erfährt nicht nur in Brasilien Geringschätzung; und auf der Straße mit Angehörigen einer niedrigeren Klasse in Zusammenhang gebracht oder gar vermischt zu werden erweckt laut DaMatta große Furcht vor einem Statusverlust. Nichts wird mehr abgelehnt, als so zu sein wie die anderen und „nada pior para cada um de nós do que ser tratado como ‚gente comum‘“⁴⁵ (ebd.). In ähnlicher Weise argumentiert auch Peñalosa, wenn er die Weigerung der Oberklassen, öffentliche Einrichtungen wie zum Beispiel öffentlichen Nahverkehr zu benutzen, mit Unsicherheit bezüglich des eigenen gesellschaftlichen Status in Verbindung bringt (2007: 314).

Sennett zeigt überdies in seinem Buch „Die Tyrannei der Intimität“ auf, wie die Bildung von sozial homogenen Gemeinschaften den Impuls, sich der Offenheit und Ungewissheit des öffentlichen Raums zu entziehen,

⁴³ Zu Deutsch: „Gemeinschaften“, gemeint sind sozial homogene Viertel. Auch die BewohnerInnen von Favelas bezeichnen ihren Wohnort häufig als *comunidade*.

⁴⁴ Zu Deutsch: „Abgeschlossene Wohnanlage“

⁴⁵ Zu Deutsch: „Nichts Schlimmeres für jeden von uns, als wie ‚gewöhnliche‘ Leute behandelt zu werden.“

immer weiter verfestigt und dabei das Entstehen zivilisierten, durch Toleranz gekennzeichneten Gesellschaftslebens unterwandert: „die Menschen innerhalb der Gemeinschaft⁴⁶ [verlieren] häufig den Wunsch, sich jenen Anstößen auszusetzen, die ihnen in unvertrautem Terrain begegnen. Solche Anstöße sind aber unerlässlich, wenn der einzelne eine Vorstellung von der Vorläufigkeit seiner Anschauungen, die eine Grundvoraussetzung aller Zivilisiertheit ist, entwickeln soll.“ (2008/1983: 514).

Unter solchen Umständen erscheint es grenzenlos optimistisch, weiterhin von der Integrationsfunktion des öffentlichen Raums überzeugt zu sein. Doch Beispiele wie jenes Bogotás zeigen, dass die Aufwertung des öffentlichen Raums - in Kombination mit Bewusstseinsbildung und anderen Maßnahmen - gesellschaftliche Ausgrenzung und Marginalität reduzieren und die Lebensqualität der Bevölkerung heben können. Im Grunde wird aber in allen Städten täglich wiederkehrend eine angesichts der vielerorts bestehenden sozialen Ungleichheiten enorme Integrationsleistung im öffentlichen Raum vollbracht. Auch anhand des Beispiels Rio de Janeiro, das in Kapitel 5.8 noch näher erläutert wird, kann gesagt werden, dass vor allem in einfachen, einkommensschwachen und dicht besiedelten Stadtteilen die lokale Ausprägung der städtischen Soziabilität weiterhin den Aufenthalt und das zufällige Aufeinandertreffen in den öffentlichen Räumen beinhaltet. Dass diese Stadtteile trotz der sich häufig in ihnen sammelnden Ausgrenzungserfahrungen ein weitgehend funktionierendes Straßen- und Nachbarschaftsleben aufrecht erhalten, kann in Anlehnung an Jacobs als Form von gelungenem Selbst-Management gesehen werden. Selbst wenn hohe Gewaltraten oder organisierte Kriminalität bestimmte Nachbarschaften überfordern, müssen laut Jacobs auch die *self-government functions* gestärkt werden, um eine Besserung der Situation zu erreichen, da Sicherheit und ein funktionierendes Straßenleben nicht durch staatliche oder private Ordnungskräfte allein herbeizuführen sind (Jacobs 1992/1961: 114).

Die Organisation des Nachbarschafts- und Straßenlebens mithilfe der Integrationsfunktion des öffentlichen Raums ist aus dieser Perspektive also eine täglich praktizierte gesellschaftliche Realität, die aber durch vielerorts übliche Erscheinungen wie Kriminalität und Überlastung sowie einen generellen Bedeutungswandel des öffentlichen Raums immer wieder bedroht wird. Dieses Kapitel kann daher mit einem Zitat von Sennett schließen:

„Die Stadt ist ein Instrument des nicht-personalen Lebens. [...] Über weite Strecken der Geschichte unserer Zivilisation war die Stadt Brennpunkt eines aktiven gesellschaftlichen Lebens, Austragungsort von Interessenkonflikt und –ausgleich und Schauplatz der Entfaltung menschlicher Fähigkeiten und Möglichkeiten. Doch gerade diese ihre zivilisatorische Kraft ruht heute ungenutzt.“ (Sennett 2008/1983: 589)

In letzter Instanz fällt die eigene, eben getroffene Schlussfolgerung aber optimistischer als bei Sennett aus. Wie der Radverkehr das Potential des öffentlichen Raums zu sozialer Inklusion unterstützt, zeigt das folgende Unterkapitel.

3.3.2 Die Rolle des Radfahrens

Die Ausübung von Mobilität kann die Mobilität und Lebensqualität anderer einschränken und die Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des öffentlichen Raums reduzieren (vgl. Sheller 2008: 33). Der ruhende Verkehr, der in vielen Städten die Nutzbarkeit des Straßenraums massiv beschneidet, ist nur ein Beispiel für diesen Sachverhalt. Es besteht, wie Abbildung 15 zeigte, eine Vielzahl an Folgewirkungen von Mobilität, die sich negativ auf den öffentlichen Raum und seine Integrationsfähigkeit auswirken.

Mit der Förderung des Radverkehrs bieten sich große Möglichkeiten zur Unterstützung der Integrationsfunktion öffentlicher Räume. Zunächst erlaubt der Radverkehr eine Verkehrsberuhigung. Diese kann einerseits über die Verlagerung von Wegen aus den motorisierten Modi in den Radverkehr geschehen, womit negative Wirkungen des motorisierten Verkehrs (z.B. Lärm- und Schadstoffemissionen oder Trennwirkungen) und das Gefahrenpotential im Straßenverkehr reduziert werden. Dies ist eine direkte Folge des Radverkehrs. Auch die Inanspruchnahme von physischem Raum durch den MIV kann bei entsprechender Veränderung im Modal Split zugunsten des Radverkehrs zurück gehen. Dies ermöglicht eine Umgestaltung öffentlicher Räume, die sich stärker an den Nutzungsbedürfnissen von Menschen und sozialer Interaktion und weniger

46 Sennett versteht in diesem Zusammenhang die Gemeinschaft als lokales, begrenztes und überschaubares Gemeinschaftsterritorium, innerhalb einer Stadt, als eine Art selbst gewähltes Ghetto. Derartige Gemeinschaften würden sich zu einem erheblichen Teil über „intime“ Beziehungen definieren, die eine extreme Homogenität an Werten, Anschauungen und Motivationsstruktur einfordern.

am Primat der möglichst rationellen Organisation von Verkehrsflüssen orientiert.

Andererseits geht Radverkehrspolitik häufig auch mit einer Reduktion der Geschwindigkeit im motorisierten Verkehr einher, was insgesamt für alle nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen attraktivere und sicherere Rahmenbedingungen im öffentlichen Raum schafft. Diese Folgewirkung einer radfahrgerechten Stadtplanung wirkt sich positiv auf die Integrationsfähigkeit öffentlicher Räume aus (vgl. Sauter und Hüttenmoser 2006: 18).

Insgesamt kann der öffentliche Raum durch eine entsprechende Förderung des Radverkehrs attraktiver und zugänglicher werden, was in der Folge Effekte auf Ebene der *Sozialintegration* hat. Da RadfahrerInnen im öffentlichen Raum „tangibel“ sind, kann ein steigendes Radverkehrsaufkommen auch mehr „eyes upon the street“ im Sinne von Jacobs bedeuten, was die Dichte an sozialer Interaktion und im Endeffekt ein sicheres Zusammenleben begünstigt.

Die Koexistenz von Radverkehr und MIV im Straßenraum stellt schließlich die kulturelle Hegemonie des letzteren infrage und kann - bei entsprechender Bewusstseinsbildung - die gegenseitige Rücksichtnahme im Verkehr erhöhen. Dies erleichtert in der Folge noch mehr Menschen den Umstieg auf das Fahrrad und hat positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit im Allgemeinen.

3.4 Soziale Inklusion über Partizipation

3.4.1 Allgemeine Wirkungsweise

Im Jahr 1992 trafen sich in Rio de Janeiro die VertreterInnen von 172 Staaten, um am sogenannten „Earth Summit“ über globale Herausforderungen wie den Klimawandel oder die Gefährdung der Biodiversität zu diskutieren. Eines der zentralen Ergebnisse des Gipfels war die Verabschiedung der sogenannten „Agenda 21“, mit der die „möglichst umfassende Einbeziehung der Öffentlichkeit und die aktive Beteiligung der nichtstaatlichen Organisationen und anderer Gruppen“ bei der Lösung der „drängendsten Probleme der heutigen Zeit“ (UN 1992: 3) gefordert wird. In Anlehnung an die in der Literatur gebräuchliche Unterscheidung in „Levels of Participation“ (vgl. Europarat 2009: 17), fallen klassische Mittel der Partizipation wie Information und Konsultation eher unter „Einbeziehung“. Eine „aktive Beteiligung“ hingegen baut auf Einbeziehung auf und sollte die Komponenten Dialog und partnerschaftliche Entscheidung mit geteilter Verantwortung umfassen. Als besonders wichtige Gruppen, deren Rolle bei der Umsetzung der ausgearbeiteten Ziele und Maßnahmen der Agenda 21 zu stärken ist, wurden u.a. Frauen, Kinder und Jugendliche, indigene Gruppen, nichtstaatliche Organisationen (NROs) oder auch die lokale interessierte Bevölkerung (Lokale Agenda 21) definiert (vgl. UN 1992).

Der UN-Gipfel 1992 stellt einen der wichtigsten Momente in der Etablierung partizipativer Ansätze zur Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen dar. Wie der Europarat (2009: 3) anmerkt, sind moderne Demokratien in der Regel auch heute noch durch eine „Entfremdung“ zwischen politischer Entscheidungsfindung und der Bevölkerung geprägt. Die Stärkung von Zivilgesellschaft und Partizipation ist weiterhin ein wichtiges Element des demokratischen Prozesses (ebd.). Dies gilt umso mehr im Kontext von peripheren Schwellenländern, in denen antidemokratische Regime wie (Militär-)Diktaturen oft erst wenige Jahrzehnte zurück liegen. Pieterse äußert sich dazu sehr klar, wenn er beschreibt, wie das Fehlen von „vibrant, multiple and endowed participatory democratic avenues“ es den Eliten ermöglicht, extreme Ungleichheiten und Armut weiterhin zu tolerieren (2008: 137).

Mit Verweis auf Souza (2006 und 2008), Novy (2001) und Kreckel (1997) kann gesagt werden, dass die über Jahrhunderte hinweg nicht gegebene und auch heute vielfach nur geringe Einbindung der Bevölkerung in die wichtigen Entscheidungsprozesse das System sozialer Ungleichheit in Brasilien mitbegründet (mehr zur Entstehungsgeschichte sozialer Ungleichheit in Brasilien bietet Kapitel 4). Die Autoren streichen in ihren Arbeiten darüber hinaus den Umstand hervor, dass die juristisch festgesetzte, an die Staatsbürgerschaft gebundene Gleichheit aller BürgerInnen in der gesellschaftlichen Praxis häufig nicht umgesetzt wird (vgl. z.B. Souza 2008: 144).

Für die benachteiligten Gruppen besteht daher eine besondere Notwendigkeit, ihren Anliegen Nachdruck

zu verleihen. Da diese Gruppen aber in der Realität unterschiedlich effektiv organisiert sind und mitunter auch in ihrem Inneren durch gegensätzliche Interessen gekennzeichnet sind (vgl. Pieterse 2008: 7), kann institutionalisierte Beteiligung den individuellen Prozess des *empowerment* unterstützen. Auch dies kann als zusätzliche Begründung für eine aktivere Einbindung der Bevölkerung in politische Prozesse betrachtet werden, wenngleich dabei die unterschiedlichen Organisationsgrade und Durchsetzungsfähigkeiten der BürgerInnen beachtet und gegebenenfalls nach oben hin nivelliert werden müssen. Erst dann kann, wie Pieterse es ausdrückt, von „recursive political empowerment“ die Rede sein.

Die meisten westlichen Gesellschaften sind als repräsentative Demokratien verfasst, in denen das Treffen politischer Sachentscheidungen den gewählten Volksvertretungen, d.h. in der Regel den Parlamenten, vorbehalten ist. Im Gegensatz dazu werden in der direkten Demokratie Entscheidungen über Einzelvorhaben oder Programme direkt durch das Volk, d.h. in der Regel im Rahmen einer Mehrheitsentscheidung, getroffen. Die in der Agenda 21 angesprochene stärkere Einbindung gesellschaftlicher Gruppen in bedeutende Entscheidungsfindungsprozesse ist im Grunde eine Erweiterung des repräsentativen Ansatzes um Elemente der direkten Demokratie. In der Realität finden sich nach Azevedo (2006: 175) zwei unterschiedliche Entwürfe kommunitärer Beteiligung: die „instrumentelle“ sowie die „neo-korporative“ Beteiligung. Werden in der ersten Form BürgerInnen bei spezifischen Projekten lokalen Umfangs eingebunden, so stellt die zweite, erweiterte Form der Partizipation eine Einbindung in die Ausarbeitung von übergeordneten Zielen, Richtlinien und Programmen bzw. deren Realisierung dar. Diese könnte beispielsweise durch Räte, Foren oder Konferenzen gewährleistet werden. Azevedo verweist darauf, dass in der Praxis die erste, eingeschränkte Form der Partizipation überwiegt. Am Beginn derartiger Beteiligungsprozesse stehen häufig lokale zivilgesellschaftliche Protestbewegungen, die die Schaffung „kollektiver Güter“ wie die Herstellung einer Verkehrsverbindung im ÖV, die Errichtung eines Kindergartens oder die Urbanisierung einer Favela einmünden oder erstreben. Dabei können die jeweils umgesetzten Projekte jede Intensität der Partizipation - von Information bis partnerschaftlicher Entscheidung reichend - aufweisen. Für Azevedo entscheidend ist, dass sie auf lokaler Ebene beschränkt bleiben und keine Werte oder Prinzipien im Spiel sind (vgl. ebd.: 175).

Die erweiterte Form der Beteiligung wird nach Azevedo (ebd.: 176) v.a. von sogenannten klassischen sozialen Bewegungen wie Umwelt- oder Geschlechterbewegungen eingefordert oder in Anspruch genommen. Diese sind oft an der „Sicherung oder Veränderung von Grundwerten“ interessiert und bemühen sich, diese Interessen in politischen Programmen zu installieren. Die in Brasilien ab dem Ende der 80er-Jahre vermehrt eingesetzten partizipativen Bürgerhaushalte fallen z.B. in die zweite Kategorie und ermöglichen die Aushandlung und Entscheidungsfindung zu Fragen der Ressourcenverteilung im Rahmen unterschiedlicher räumlich-repräsentativer Versammlungen.

In Kapitel 3.1 wurde einleitend das Ziel der sozialen Inklusion als die umfassende Herstellung und Ausdehnung sozialer, ökonomischer und politischer Teilhabechancen in einer Gesellschaft definiert. Damit soll es möglich werden, die sozialen Distanzen zwischen den Mitgliedern dieser Gesellschaft zu verringern. Die unterschiedlichen Formen der Partizipation können insbesondere die politischen Teilhabechancen einer Person erheblich vergrößern. In diesem Sinne kommt partizipativen Ansätzen in Politik, Verwaltung und Planung erhebliche Bedeutung bei der *Sozialintegration* zu. Dies wird z.B. auch von Caldeira unterstrichen (2000: 302).

Dabei muss aber gewährleistet werden, dass die Beteiligung bestimmter (effektiv organisierter) Gruppen nicht die Ausgrenzung anderer (weniger effektiv organisierter) Gruppen bedeutet. Diese Gefahr besteht in der Realität durchaus, da die Wirksamkeit, mit der eigene Standpunkte vertreten und verhandelt werden, auch von kulturellen oder sozialen Kapitalien abhängig sein kann, die mitunter nur in bestimmten Teilen der Bevölkerung zur Verfügung stehen. Darauf verweist auch Azevedo (2006: 182), der das Bildungsniveau der Führungsleute der organisierten Gesellschaft in unterschiedlichen Regionen Brasiliens untersuchte und eine deutliche Überrepräsentation höherer Bildungsniveaus feststellte⁴⁷.

Abschließend sei noch darauf verwiesen, dass (institutionalisierte) Partizipation nur eine von mehreren unterschiedlichen Möglichkeiten ist, wie BürgerInnen ihre Interessen in der Praxis wahrnehmen. Pieterse (2008: 11) verweist auf weitere „sites of engagement and contestation“ wie z.B. die bürgerliche Mobilis-

ierung in Form von Demonstrationen und Protesten, die aktive Umsetzung von bottom-up-Projekten sowie die symbolische politische Kontroverse, die im medialen Diskurs stattfinden kann.

3.4.2 Die Rolle des Radfahrens

In vielen Städten verfügen RadfahrerInnen über politisch agierende Interessengemeinschaften und NROs (vgl. in Wien IG Fahrrad oder Transporte Ativo in Rio de Janeiro). Diese Organisationen zeichnen sich häufig durch gute Kontakte zu Medien, PolitikerInnen und WissenschaftlerInnen sowie aktive Lobbyarbeit aus. Ihr Gewicht ist - gemessen am tatsächlichen Radverkehrsanteil einer Stadt - oft überproportional groß.

Geht man davon aus, dass Radfahren eine im Grunde nicht-elitäre Fortbewegungsart ist, so ist auch bei Radfahrorganisationen davon auszugehen, dass diese zwar parteiisch, aber nicht primär nach Klasseninteressen vorgehen⁴⁸. Dies unterscheidet sie von vielen anderen Gruppierungen innerhalb des Systems der Interessensvertretung. Sie können deswegen auch gegenüber potentiellen Mitgliedern und „Zu-Vertretenden“ weniger anfällig für jene sozialen Schließungsprozesse, die entlang von Klassenzugehörigkeit verlaufen, sein⁴⁹. Sowohl die von dieser Arbeit behandelten Verteilungsfragen als auch die Zusammenhänge zwischen dem Radfahren und sozialer Inklusion werden häufig in der praktischen Arbeit von radverkehrsbezogenen Interessengemeinschaften auf implizite oder explizite Weise aufgegriffen und gegenüber anderen Positionen argumentiert.

In der Praxis arbeiten fahrradbezogene Interessengemeinschaften auch in sozial benachteiligten Gebieten und streben dabei Bewusstseinsbildung und das *empowerment* von RadfahrerInnen an (vgl. Aichinger und Reinbacher 2010). Dies wirkt sich in der Regel positiv auf das Selbstwertgefühl, die subjektive Bewusstseinslage und die Motivation zur Durchsetzung eigener Interessen aus, wie auch von Elster (2000) anhand von Beispielen aus England hervorgehoben wird.

Auch anhand meiner persönlichen Erfahrung in den Vororten von São Paulo kann nachgezeichnet werden, welche mitunter sehr klare gesellschaftspolitische Ausrichtung radverkehrsbezogene Initiativen aufweisen. In der Industriestadt Mauá (rd. 410.000 EinwohnerInnen) besteht am örtlichen Bahnhof eine der größten Radverkehrsanlagen Lateinamerikas (vgl. Video von Streetfilms, s. Anhang). Die vom Verein ASCOBIKE (vgl. Webseite, s. Anhang) betriebene Anlage weist 2.000 Stellplätze auf. Bei einer Visite im November 2009 erläuterte der Vereinspräsident Adilson Alcântara die Entstehungsgeschichte, Konzeption und Funktionssweise des sogenannten *bicicletários*⁵⁰. Dabei verwies Alcântara mehrfach explizit durch die Bezeichnung der BenutzerInnen der Anlage als *cidadão*⁵¹ auf die gesellschaftliche Bedeutung sowohl des Radfahrens als auch des Projekts: einerseits sind viele der RadfahrerInnen aus ökonomischen Gründen zum Radfahren gezwungen, das Radfahren selbst kann daher bereits als Indiz sozialer Ungleichheit gewertet werden. Selbst wenn aus eigener freier Entscheidung heraus das Fahrrad benutzt wird, sehen sich die RadfahrerInnen in Brasilien in der Realität des Verkehrsgeschehens häufig massiven Benachteiligungen ausgesetzt. In diesem doppelten Sinne also kann die staatsbürgerlich gesicherte Gleichheit der Menschen von den betroffenen RadfahrerInnen nicht wahrgenommen werden. Der Rückgriff auf die Bezeichnung *cidadão* macht genau diese Dimension wieder deutlich: es geht nicht nur Mobilität, es geht um gesellschaftliche Einbindung, um soziale Inklusion.

Wie kurz dargelegt wurde, können Interessenvertretungen der RadfahrerInnen in der Regel als AgentInnen der sozialen Inklusion betrachtet werden. Dies ist selbst dann möglich, wenn dieses Ziel nicht explizit in ihren Agenden vorkommt, aber implizit gesellschaftspolitische Verteilungsfragen und soziale Ungleichheit angesprochen werden und die Teilhabe an öffentlichen Angelegenheiten (Ebene der *kommunikativ-interaktiven Sozialinteraktion*) ermöglicht wird.

⁴⁸ Bei dieser Behauptung muss wohl von Fragen der räumlichen Verteilung radfahrbezogener Infrastrukturen abgesehen werden. Auch die AkteurInnen der Radverkehrsplanung neigen dazu, soziale Gefälle zu produzieren. In der Praxis finden sich radfahrbezogene Infrastrukturen häufig in sozial höher gestellten Nachbarschaften. Umgekehrt bestehen z.B. in Wien Favoriten oder Rudolfsheim-Fünfhaus deutlich weniger Radverkehrsanlagen als andernorts. In Rio de Janeiro konzentriert sich der überwiegende Teil der bestehenden Radwege auf den reichen Süden der Stadt. Dies kann auch als Produkt gelungener Lobby-Arbeit von gut vernetzten AktivistInnen aus der Radverkehrszene gewertet werden, die in ihren Nachbarschaften die gewünschte Infrastruktur einfordern konnten.

⁴⁹ Einschränkung muss gesagt werden, dass in der Praxis auch in Interessengemeinschaften von RadfahrerInnen sehr wohl Schließungsprozesse entlang sonstiger Distinktionsmerkmale wie beispielsweise Geschmack, Lebensstil o.Ä. festzustellen sein können. Auch diese Vereinigungen können in der Realität nicht die Gesamtheit der RadfahrerInnen repräsentieren.

⁵⁰ Zu Deutsch: „Fahrradbstellanlage“

⁵¹ Zu Deutsch: „Staatsbürger“

3.5 Zusammenfassung (Beantwortung von Unterfrage 1)

Soziale Inklusion wird als Prozess der Verringerung der Wertdifferenzen zwischen den Mitgliedern einer Gesellschaft verstanden. Ziel dieses Prozesses ist die Ausdehnung sozialer, ökonomischer und politischer Teilhabechancen. Ausgehend von dieser Definition kann die Unterfrage 1 „Wie kann soziale Inklusion mithilfe des Radfahrens gelingen?“ wie folgt beantwortet werden.

Der Radverkehr stiftet zunächst einmal kostengünstige Mobilität. Dies ist für die Wahrnehmung von sozialer und ökonomischer Teilhabe von essentieller Bedeutung und wirkt sowohl auf Ebene der *System-* als auch der *Sozialintegration*. Darüber hinaus erlaubt der Radverkehr Zeit- und Kostenersparnis, die wiederum in soziale und ökonomische Teilhabe übersetzt werden kann. Umgekehrt weist der Radverkehr - verglichen mit anderen Mobilitätsformen - nur geringe Zugangsbarrieren auf und besitzt im Wesentlichen keine negativen Folgewirkungen für die Gesellschaft.

Im Gegensatz zu den motorisierten Verkehrsarten stärkt der Radverkehr den öffentlichen Raum, anstatt ihn übermäßig zu beanspruchen. Mit der Ausdehnung des Radverkehrs sinken deshalb der Nutzungsdruck und die Belastung durch andere Verkehrsmittel. Begleitende Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung und bauliche Umgestaltungen können die dem öffentlichen Raum innewohnende Integrationsfunktion unterstützen und ein aktiveres, sichereres Straßenleben befördern. Attraktive öffentliche Räume, die allen offen stehen, ermöglichen gesellschaftliches Lernen sowie das Praktizieren von Toleranz gegenüber der Unterschiedlichkeit von Menschen und nivellieren gesellschaftliche Ungleichheit.

Wird das transformative Potential des Radverkehrs durch Verkehrsberuhigung, modale Verlagerung und eine am Menschen orientierte Gestaltung des Straßenraums vollständig genutzt, steigt die Interaktion zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen, und die gegenseitige Rücksichtnahme nimmt zu. Die kulturelle Hegemonie und physische Dominanz des motorisierten Verkehrs kann in der alltäglichen Praxis durchbrochen werden. Dies ermöglicht auf der Handlungsebene die Reduktion der im Mobilitätsbereich ausgetragenen Statuskonkurrenz, was die *Sozial-* und *Systemintegration* gleichermaßen befördert. Das in den meisten Gesellschaften grundsätzlich angelegte Gleichheitsideal aller Menschen kann auch im Verkehrsbereich stärker zur Anwendung kommen.

Schließlich wird das Thema Radverkehr häufig von NROs aufgegriffen, die die politische Teilhabe ihrer Interessensgruppen sicher stellen. *Empowerment* und Partizipationskanäle werden so auch für marginalisierte und in der politischen Willensbildung unterrepräsentierte Gruppen in der Praxis zugänglich. Durch das Erlernen von Methoden zur Wahrnehmung eigener Interessen kann auf diesem Wege auch Nutzen gestiftet werden, der über den Radverkehr hinausgeht. Dies stärkt die *Sozialintegration* der Individuen zusätzlich.

Die folgende Abbildung 19 bildet zusammenfassend jene Verknüpfungen ab, die zwischen dem Radfahren und sozialer Inklusion hergestellt wurden, und stellt somit eine grafische Beantwortung der Unterfrage 1 dar.



Auch wenn die Zusammenhänge zwischen dem Radverkehr und sozialer Inklusion logisch nachvollziehbar sind, soll nicht verleugnet werden, dass es in der Praxis natürlicher geeignete Mittel zur Herstellung „gleicherer“ Lebensbedingungen und Teilhabechancen gibt. Wie Wilkinson und Pickett (2010) zeigten, ist die ungleiche Einkommensverteilung einer der zentralen Ansatzpunkte. Die Herstellung einer ausgewogeneren Verteilung materiellen Wohlstands kann durch den Radverkehr aber nur sehr eingeschränkt unter-

stützt werden. In der Praxis ist es daher auch weiterhin unumgänglich, über Steuern oder Sozialleistungen geringere Einkommensunterschiede zu erzielen.

Da, wie Souza (2006) feststellt, in peripheren Gesellschaften die Ungleichheit geradezu „naturalisiert“ wurde, braucht es zur Herstellung eines präreflexiven Konsens über die Gleichheit aller Menschen neben Zeit auch den entsprechenden politischen Willen und - in Anlehnung an den einflussreichen brasilianischen Pädagogen Paulo Freire - ein hohes Maß an gesellschaftlicher Reflexion und Aktion. Das Radfahren, in Kombination mit den dargestellten Wegen der Stärkung des öffentlichen Raums und der Zivilgesellschaft, kann zu diesem vielstufigen Prozess mit Sicherheit seinen Beitrag leisten.

Abbildung 20: Stau in Rio de Janeiro
Quelle: O Globo



[D] ANALYSE: RIO DE JANEIRO

Erfassung der bestimmenden Themenkomplexe in Rio de Janeiro

In Block D werden die Themenfelder *soziale und räumliche Ungleichheit* sowie das *Radfahren* und *Mobilität* in Rio de Janeiro näher untersucht.

In einem ersten Schritt (Kapitel 4) wird auf die geschichtlichen Hintergründe und das aktuelle Ausmaß der *Einkommens- und Vermögensungleichheit* in Brasilien eingegangen. Dadurch soll ein genaueres Verständnis für die Beständigkeit dieses Phänomens sowie für die Dringlichkeit zu sozialer Inklusion ermöglicht werden.

Kapitel 5 analysiert die Entstehungsgeschichte der heutigen *Stadtstruktur* unter den Bedingungen sozialer Ungleichheit. Es bietet außerdem einen Überblick über aktuelle Daten zu sozialer Ungleichheit bzw. sozialer Ausgrenzung in Rio de Janeiro und schließt mit der Beantwortung von Unterfrage 2 „Welche Notwendigkeit besteht zu sozialer Inklusion in Rio de Janeiro?“. Dies geschieht auch unter Rückgriff auf Erkenntnisse aus den vorangegangenen Kapiteln 2 und 4.

Nachdem damit die sozialökonomischen Rahmenbedingungen des Radfahrens geklärt sind, wird in Kapitel 6 der Frage nachgegangen, in welchem verkehrlichen, planerischen und auch kulturellen *Kontext* das Radfahren in Rio de Janeiro funktioniert. Hierfür werden das derzeitige Verkehrssystem, soziale Ungleichheiten im Mobilitätsbereich, die Radfahrpraxis und der lokale Ansatz der Radverkehrsplanung betrachtet. Dieses Kapitel schließt mit der Beantwortung der Unterfrage 3 „Wie ist der städtebaulich-verkehrliche Kontext des Radfahrens in Rio de Janeiro beschaffen?“, wofür die diesbezüglichen Ergebnisse von Kapitel 5 und 6 verdichtet dargestellt werden.

4 Soziale Ungleichheit in Brasilien

In diesem Abschnitt werden Ursachen und Entstehungsgeschichte sozialer Ungleichheit in Brasilien sowie ihre heutige Ausprägung auf nationaler Ebene behandelt. Der erste Teil fußt im Wesentlichen auf der Buchfassung der Habilitationsschrift von Novy (2001)⁵² und integriert Arbeiten von Kreckel (1997) und Souza (2006 sowie 2008). Der zweite Teil beschreibt das aktuelle Ausmaß an Einkommens- und Vermögensungleichheit in Brasilien und beruht auf aktuellen Daten der UNO, der Weltbank sowie der brasilianischen Zentralregierung.

4.1 Die Entstehungsgeschichte sozialer Ungleichheit in Brasilien

Die Arbeit von Novy beschreibt die politischen und ökonomischen Ungleichheiten im Laufe der brasilianischen Geschichte und beginnt im Jahr 1500, als Cabral im Auftrag der portugiesischen Krone die Küste Brasiliens erreichte und damit die Einbindung dieses Territoriums in die globale Ökonomie einläutete. Das brasilianische Wirtschaftssystem war in den Anfangszeiten „ein Handelskapitalismus. Der transatlantische Handel mit Zucker, SklavInnen und verarbeiteten Produkten stellte die Basis einer sklavereibasierten fiskalischen Akkumulation“ (Novy 2001: 77) dar. Mit Hilfe der Sklaven, die als Dinge betrachtet und gehandelt wurden, konnte die Extraktion der natürlichen Ressourcen des Landes und ihre Verschiffung nach Europa sichergestellt werden. Die Abschöpfung des produzierten Mehrwerts war das Vorrecht des portugiesischen Hofes.

Bis in das 17. Jahrhundert war die Zuckerrohrökonomie des Nordostens für das ganze Land bestimmend. Als Holland auf den Antillen mit konkurrenzfähigeren Plantagen die Zuckerproduktion aufnahm und im 18. Jahrhundert im Südosten Brasiliens große Gold- und Erzvorkommen entdeckt wurden, verschoben sich das politische und ökonomische Zentrum des Landes in Richtung Rio de Janeiro, São Paulo und Minas Gerais. 1763 wurde der wirtschaftlich-politische Niedergang des Nordostens mit dem Transfer des Sitzes des Vizekönigs von Salvador da Bahia nach Rio de Janeiro gefestigt. Diese radikale Wandlung der wirtschaftlichen Basis Brasiliens in den ersten Jahrhunderten macht verständlich, dass selbst heute noch die gesellschaftlichen Auseinandersetzungen des Landes oft nicht nur zwischen unterschiedlichen Klassen, sondern auch zwischen unterschiedlichen Regionen geführt werden (vgl. ebd.: 91).

Entscheidend ist, dass in dieser ersten Phase der brasilianischen Ökonomie die wesentlichen Grundsteine für soziale Ungleichheit bereits gelegt wurden: Sklaverei und der hohe Grad an Verflechtung mit ausländischen KapitalgeberInnen, ProduktionsmittellieferantInnen und AbnehmerInnen (insbesondere dem portugiesischen Hof) unterstützten die Verfestigung einer kleinen lokalen Elite, die das Vorrecht auf Bodennutzung, Produktion und Anteile der Wertschöpfung über lange Zeit verteidigen konnte. Selbst die freie Bevölkerung war aufgrund des Bestrebens der Agraroligarchie, die landwirtschaftliche Produktion für den Eigenbedarf möglichst einzuschränken, gezwungen, für andere zu arbeiten. Novy schlussfolgert, dass „die Konstanz der brasilianischen Un-Ordnung in einer Produktionsweise begründet ist, die eine extreme, auf Privilegien basierende soziale Hierarchie erforderte“ (ebd.: 84).

1822 wurde die Unabhängigkeit Brasiliens von Portugals proklamiert, das Land wurde zu einem Kaiserreich. Zunächst bedeutete diese Veränderung auf der politischen Bühne aber lediglich, dass die Agrarökonomie anstelle Portugals neue Bündnispartner suchen musste und diese in Form des englischen Kapitals fand, das in der Lage war, Infrastrukturinvestitionen wie Bahnlinien und Häfen zu finanzieren. Mit der Unabhängigkeit gelang es, „ein System der lokalen Kontrolle über das exportorientierte Produktionssystem“ aufrechtzuerhalten (ebd.: 86) und die Zusammensetzung der Machthaber im Wesentlichen unverändert zu belassen.

Schrittweise kam es aber zur Durchsetzung von Kapital-Arbeitsbeziehungen, da die Sklaverei zunehmend als Hindernis für die kapitalistische Produktionsweise angesehen wurde, die sich mit der beginnenden Industrialisierung ab 1844 im Land zu etablieren begann.

1850 wurde das Privateigentum rechtlich abgesichert und im Gegenzug das gesamte noch unbesiedelte

52 Novy (2001) legt in „Brasilien: Die Unordnung der Peripherie“ eine Untersuchung vor, die die Geschichte des Landes aus wirtschaftshistorischer Sicht aufrollt. Zentral ist in dieser zwischen Struktur- und Handlungsanalyse pendelnden Untersuchung der treibenden Kräfte (Staat und Kapital, Akkumulationsregime und Regulationsweise) und AkteurInnen vor allem die Unterscheidung zwischen sogenannten „Bühnen der Macht“ (in Anlehnung an Hobbes) und „Feldern der Macht“ (in Anlehnung an Foucault). Somit können Umstürze wie die Erlangung der nationalen Unabhängigkeit oder das Ende der Monarchie als Ereignisse auf den „Bühnen der Macht“ verstanden werden, die nicht zwangsläufig zu strukturellen Veränderungen in den „Feldern der Macht“, wo Strukturen und Praktiken fortdauern können, führen müssen.

Territorium Brasiliens (auf Portugiesisch: *a fronteira*⁵³) als dem Staat gehörend definiert. Über die Preisgestaltung wurde erreicht, dass der Kreis der potentiellen KäuferInnen gering gehalten wurde. Mit der Abschaffung der Sklaverei 1888 und der steigenden Einwanderung aus Europa wuchs daher die Zahl derer, die gezwungen waren, in den wachsenden Städten ihre Arbeitskraft zu verkaufen.

Mit der Ausrufung der Republik im Jahr 1889 begann die Dezentralisierung der Herrschaft. An die Stelle einer „zentralen Macht, die die dispersen Räume des Territoriums zusammenhielt, traten starke dezentrale Macht-Räume, die Provinzen, die vor Ort die jeweils gewachsene Herrschaftsstruktur reproduzierten“ (ebd.: 94). Zwar kam mit der Republik erstmals auch das allgemeine Wahlrecht für die männlichen Bürger des Landes zur Anwendung, doch nur drei Prozent der Bevölkerung besaßen die nötige brasilianische Staatsbürgerschaft (vgl. Webseite von Historianet). Die lokale Agraroligarchie konnte sich deshalb häufig sehr gut in die neu entstehende staatliche Bürokratie der einzelnen Bundesstaaten integrieren und diese gemäß ihrer Interessen formen.

Die Kaffeeplantagen des Südostens, die Kautschukgewinnung im Amazonas und die Rinderzucht des Südens bildeten in dieser Phase die Basis für die Akkumulation von Reichtümern. Neben den Produzenten profitierte von dieser Politik hauptsächlich das ausländische Handels- und Finanzkapital. Dieses stellte auch sicher, dass sich technische Neuerungen wie die Dampfschiffahrt, die Telegraphie oder die Eisenbahn zur Erschließung von Produktionsstätten im Land ausbreiteten.

Um die Jahrhundertwende veränderte sich v.a. in São Paulo und Rio de Janeiro die wirtschaftliche Grundstruktur, neben die exportorientierte Verarbeitung einfacher Güter wie Kaffee oder Leder trat immer stärker die industrielle Produktion von Gebrauchsgütern für den durch hohe Importzölle geschützten internen Markt. Um 1920 wurde begonnen, die Binnenmigration aus dem Nordosten in die Städte des Südostens voranzutreiben, um die in dieser Region häufig gewerkschaftlich organisierten MigrantInnen im Sinne einer Lohnkostensenkung unter Druck setzen zu können.

Mit dem ersten Weltkrieg endete die britische Vorherrschaft im Welthandel und somit auch die Phase der stabilen Einbindung Brasiliens in die von Großbritannien kontrollierten ökonomischen Kreisläufe. Ab der Weltwirtschaftskrise 1929 kann nach Novy von einer Hegemonie der Vereinigten Staaten in den wirtschaftlichen Belangen Lateinamerikas und damit auch Brasiliens gesprochen werden.

In gesellschaftlicher Hinsicht wurde der starke Einfluss Europas jedoch auch in der Folge nicht in Frage gestellt. Souza macht in seinem Aufsatz deutlich, dass sich bereits seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts die „Europäisierung“ der brasilianischen Gesellschaft kontinuierlich verstärkte, es aber v.a. im Zuge der raschen Modernisierung des Landes ab 1930 zur umfassenden Verankerung der modernen europäischen Institutionen wie des kompetitiven Marktes und des rationalen, zentralisierten Staates kam (2006: 36). Diese Modernisierung und „Europäisierung“ erforderte eine Anpassung aller Bevölkerungsschichten, die wiederum nicht allen Klassen gelang bzw. ermöglicht wurde. Entlang dieser bei Souza als „Europäität“ bezeichneten Trennlinie segmentierte sich die Bevölkerung in „BürgerInnen“ und „subalterne BürgerInnen“, in Klassierte und Deklassierte. Die andauernde Marginalisierung des präkarisierten Sektors, der von der „Europäisierung“ ausgeschlossen wurde, war die Folge. Gleichzeitig wurde, wie Souza erläutert, auch der Begriff des „Leistungsprinzips“ eingeführt, das zum allgemeinen gesellschaftlichen Konsens wurde, dem sich auch die Marginalisierten weitgehend unhinterfragt untergeordnet haben (ebd.: 37). Damit ist der Bogen zwischen dem „Zwang“ der Institutionen und dem gesellschaftlichen „Konsens“ aufgespannt, der nötig ist, um soziale Ungleichheit überhaupt stabilisieren zu können (vgl. Kreckel 1997: 94).

Novy zeigt, wie von diesem Zeitpunkt an die Modernisierung des Landes weiter fortgeschritten ist. Im Gegensatz zu früheren Epochen musste sich aufgrund der durch Krieg und Krise gekappten Handels- und Kapitalbeziehungen ins Ausland zu Beginn der 30er-Jahre herum erstmals ein stabiles nationales Akkumulationsregime herausbilden, das wesentlich durch den Staat als zentralen Akteur geprägt wurde (vgl. Novy 2001: 96). Die Phase der „importsubstituierenden Industrialisierung“ oder kurz ISI hatte begonnen.

Während der von 1930 an 15 Jahre währenden und stark autoritär geprägten Regierung von Getúlio Vargas wurde die gesellschaftliche und wirtschaftliche Modernisierung Brasiliens zum zentralen Projekt. Diese Periode der Geschichte des Landes ist höchst widersprüchlich. So wurde u.a. das Frauenwahlrecht einge-

führt, dieses fand aber erst nach Ende der De-facto-Diktatur von Vargas im Jahr 1945 erstmalige Anwendung (vgl. Webseite von Historianet). Auch wurden der Arbeitsschutz und Sozialleistungen ausgebaut und das Entstehen einer kleinen Mittelschicht ermöglicht. Dieser kam die Rolle zu, die aus Nachfragesicht hinderliche Begrenzung des internen Marktes aufzuweichen, und sie gewährleistete einen hohen Inlandskonsum und die Abnahme national produzierter Güter wie Wohnraum oder Pkws. Doch wie Souza (2008: 144) zeigt, wird in dieser Phase des wirtschaftlichen Erfolges auch die Verbindung zwischen der Anerkennung der staatsbürgerlichen Rechte einer Person und ihrer beruflichen Stellung begründet, die alle jene von den wesentlichen sozialen Rechten und gesellschaftlicher Anerkennung ausschließt, die im informellen Sektor tätig sind.

Das zentrale Interesse der brasilianischen Politik blieb aber in den folgenden Jahrzehnten der wirtschaftliche Fortschritt. Dahinter stand die (moralische und politische Aspekte einer echten Integrationsstrategie vernachlässigende) Auffassung, dass ausreichend große Wachstumsraten auch die Marginalisierung von großen Teilen der Bevölkerung beheben könnten (vgl. Souza 2008: 152). Präsident Juscelino Kubitschek, der in den 50er-Jahren die Gründung der neuen Hauptstadt Brasília maßgeblich vorantrieb, drückte im Motto seiner fünfjährigen Amtszeit genau diesen Gedanken sehr prägnant aus: „50 Jahre in 5“!

Mit dem *Plano de Metas*⁵⁴ intensivierte Kubitschek den Industrialisierungsprozess weiter. Der Massenkonsum und die Individualisierung bzw. Motorisierung der Mobilität auf Basis einer Energiepolitik, die massiv in Erdölgewinnung und Wasserkraft investierte, wurden zu Eckpfeilern der nationalen Entwicklung. De facto wurde aber auch weiterhin einem großen Teil der Bevölkerung lediglich die Rolle der lohnpreisdrückenden urbanen „Reservearmee“ zugestanden.

Mit der Militärdiktatur ab 1964 konstituierte sich der brasilianische Finanzkapitalismus, zunächst in Form eines internen Kapitalmarkts und verstaatlichter Industrien. Ausländische Unternehmen tätigten umfangreiche Direktinvestitionen, die komplementäre Industrieprodukte wie Computer oder Pkws herstellen sollten. Landreform und Umverteilung verschwanden von der politischen Agenda, an ihre Stelle trat eine Regionalpolitik, die an der nationalen Peripherie neue Märkte erschloss, was vorübergehend regionale Disparitäten verringerte.

Auch wenn durch hohe Wachstumsraten immer mehr BrasilianerInnen in dieses Akkumulationsregime eingebunden wurden, so profitierte doch v.a. das oberste Fünftel der Bevölkerung, das 1980 rund 38 Prozent der Einkommen auf sich vereinigen konnte. Im Gegenzug entfielen auf das unterste Quintil lediglich 3 Prozent aller Einkommen (vgl. ebd.: 99). Aufgrund der Beschränkung auf die Mittel- und Oberschicht wird bei Novy auch von einem „peripheren Fordismus“ (ebd.: 98) gesprochen.

Durch Gewinntransfers ins Ausland und Schuldenaufnahmen verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage Brasiliens, das mit einiger Verspätung von der weltweiten Rezession der späten Siebzigerjahre getroffen wurde, in den 1980er-Jahren drastisch. Die Wirkungen der daraufhin einsetzenden rasanten Inflation und hohen Verschuldung waren so heftig, dass das bislang gültige Akkumulationsregime zerbrach.

An seine Stelle trat ein von den USA und der Weltbank geförderter Liberalismus, der sich bis Ende der 90er-Jahre durch umfangreiche und in der Praxis vielfach klientelistische Privatisierungen staatlicher Unternehmungen sowie die Liberalisierung der Sozialgesetzgebung auszeichnete. Immer mehr BrasilianerInnen wurden durch Entlassungen und wirtschaftliche Stagnation in den informellen Sektor gedrängt, was das Prinzip der „universellen Gültigkeit des Rechts innerhalb der Grenzen des Territoriums“ (ebd.: 123) unterwanderte.

Während dieser Zeit verschlechterte sich die Einkommensverteilung weiter, lediglich die obersten 20 Prozent konnten in den 80er-Jahren ihre Einkommen steigern (ebd.: 110). Diese Entwicklung setzte sich auch nach dem für die Währungsstabilisierung wichtigen *Plano Real* im Jahr 1994 fort.

Ein gewichtiger Unterschied zwischen den 80er- und den 90er-Jahren besteht aber in der zivilgesellschaftlichen Organisation und der Thematisierung sozialer Ungleichheit in den politischen Programmen. Am Ende der militärisch-autoritären Periode wurde selbst innerhalb der Militärregierung über eine stärkere Volksbeteiligung zur Lösung sozialer Probleme nachgedacht (vgl. Azevedo 2006: 174). Die Re-Demokratisierung Brasilians ermöglichte ab 1985 Wahlen auf nationaler und lokaler Ebene, bei denen erstmals in der brasil-

54 Zu Deutsch: „Zielplan“

ianischen Geschichte auch die bis dahin völlig ausgeschlossene Gruppe der Analphabeten wahlberechtigt war⁵⁵. Ebenso wichtig ist, dass es in dieser Periode zu einem weitreichenden Aufschwung politischer und sozialer Bewegungen wie der Gewerkschaften, der Arbeiterpartei (PT) oder der Landlosenbewegung sowie zu der Erstellung der ersten partizipativen Bürgerhaushalte (u.a. in Porto Alegre in Südbrasilien) kam. In diesem Zusammenhang war die Forderung nach der Verringerung gesellschaftlicher Ungleichheit zentral - sie musste unter den gegebenen Umständen und auch aufgrund der nur geringen Einbindung der Allerärmsten in diese Bewegungen (vgl. Pereira Reis und Schwartzmann 2002: 43) aber wirkungslos bleiben. Trotzdem kann von einem Prozess der umfassenden Sozialinnovation gesprochen werden, der in den 80er-Jahren in Brasilien bemerkbar war und die Grundlage für die spätere Regierung Lula legte (vgl. u.a. Novy 2001).

Doch nur wenige Jahre später, unter der Präsidentschaft von Fernando H. Cardoso (im Amt von 1995 bis 2002), war der öffentliche Diskurs von einer weitgehenden Alternativenlosigkeit zu dessen neoliberalen Wirtschaftsprogramm erfasst (ebd.: 312). Damit erschienen „gegenhegemoniale Strategien der Ermächtigung der Unterdrückten“ (ebd.) erneut in weite Ferne gerückt. Dem Konsens als Ungleichheit tragendes Prinzip kam neben den schwindenden Mitgliederzahlen der zivilgesellschaftlichen Organisationen (vgl. Pereira Reis und Schwartzmann 2002: 46) sowie der geringen Organisationskraft des informellen Sektors zum wiederholten Male größte Bedeutung zu. Es sollte bis 2001 dauern, bis das „Soziale“ wieder zurück ins Blickfeld rücken konnte und auch Präsident Cardoso auf Anraten der Weltbank neue Sozialprogramme entwickelte (vgl. Rocha 2010) und der Problematik der Ungleichverteilung mehr Aufmerksamkeit schenkte.

4.2 Aktuelle Daten zu Einkommens- und Vermögensungleichheit in Brasilien

Der Machtwechsel im Jahr 2003, mit dem Luiz Inácio Lula da Silva seinen Vorgänger Cardoso ablöste, führte zwar zu einem Wiedererstarken der Zivilgesellschaft⁵⁶, konnte aber in struktureller Sicht neuerlich nicht viel ändern. Dass heute ein großer Teil der Bevölkerung einen höheren Lebensstandard als noch vor wenigen Jahren genießt, wurde v.a. durch günstige Wirtschaftsdaten möglich.

Insbesondere die Preisentwicklung an den Rohstoffmärkten (wie z.B. für Erdöl, Soja oder Zuckerrohr) ließ die brasilianische Wirtschaft stark wachsen und brachte in den beiden Amtsperioden von Präsident Lula steigende Staatseinnahmen. Diese ermöglichten die Finanzierung der immer weiter greifenden Sozialprogramme (wie z.B. *Fome Zero*⁵⁷ oder *Bolsa Família*⁵⁸) sowie die Anhebung des Mindestlohns⁵⁹ um rund 50 Prozent (vgl. Singer 2010). Rocha (2010) verweist - sich offensichtlich auf Daten der Fundação Getulio Vargas (FGV) beziehend - darauf, dass rund 20 Millionen BrasilianerInnen in den letzten sieben Jahren aus der extremen Armut⁶⁰ in höhere Einkommensklassen aufsteigen konnten. Gleichzeitig machen Daten des UNDP (2009) deutlich, dass zwischen 2004 und 2007 die Einkommen der fünf ärmsten Dezile der Bevölkerung um jeweils 7,4 bis 10 Prozent pro Jahr gestiegen sind, wohingegen die Einkommen der reichsten 10 Prozent lediglich um 5,4 Prozent anwachsen konnten. Zwischen 2001 und 2004 mussten die drei obersten Einkommensschichten jährliche Rückgänge von 0,6 bis 2,8 Prozent hinnehmen, während die untersten 10 Prozent der EinkommensbezieherInnen im jährlichen Durchschnitt 7,4 Prozent Zuwachs verzeichnen konnten. Insgesamt taxierte das IBEA (2010c) im Jahr 2008 rund 29 Prozent der BrasilianerInnen als arm (*pobreza absoluta*⁶¹) und von diesen 10,5 Prozent als extrem arm (*pobreza extrema*).

Trotz allem blieb aber das Maß der Einkommens- und Vermögensungleichheit im Land auf hohem Niveau bestehen. Gemäß den Angaben der Weltbank (SEDLAC 2010) verfügte im Jahr 2009 das oberste Zehntel der brasilianischen Haushalte über ein rund 40 mal größeres Einkommen als das unterste Zehntel (s. Abbildung 21). Nach dem Äquivalenzeinkommen, das Haushaltsgrößen berücksichtigt, beläuft sich das Ungleichverhältnis immer noch das rund 33-Fache. Hinsichtlich der Äquivalenz-Einkommen aus Erwerbsarbeit in urbanen Gebieten steigt das Verhältnis wieder auf das bis zu 37-Fache. In anderen Worten ausgedrückt: das

55 Mit Fernando Collor de Mello wurde aber erst 1990 zum ersten Mal in der Geschichte des Landes ein Präsident gewählt, bei dessen Wahl auch tatsächlich das gesamte erwachsene Volk das Wahlrecht ausüben konnte (vgl. Webseite von Historianet). Collor wurde nach nur zwei Jahren durch ein Impeachment-Verfahren seines Amtes enthoben.

56 Trotz vieler Verbesserungen bleibt die zivilgesellschaftliche Verfasstheit im Land aber weiterhin bedenklich. Hinsichtlich Menschenrechtsverletzungen wird Brasilien von der UNDP z.B. mit dem zweitschlechtesten Wert auf einer Skala von 1 bis 5 bewertet (vgl. UNDP 2010: 199). Dies ist u.a. mit dem Umgang der brasilianischen Behörden mit indigenen Gruppen oder VertreterInnen der Landlosenbewegung zu begründen. Aber auch in Hinblick auf andere Bereiche weist das Land Defizite auf. Im Falle der Print-, Online- und Rundfunk-Medien droht beispielsweise durch eine extreme Konzentration in der Eigentümerstruktur immer wieder die Entstehung von Meinungsmonopolen.

57 Zu Deutsch: „Null Hunger“

58 Zu Deutsch: „Familienbeihilfe“

59 Die Mindestlöhne können sich in Brasilien zwischen den einzelnen Bundesstaaten deutlich unterscheiden. Der von der Zentralregierung festgelegte Mindestlohn lag laut 2010 bei R\$ 510 (€ 204,6 am 31. Dezember 2009), der im Bundesstaat Rio de Janeiro gültige Mindestlohn jedoch bei R\$ 553,31 (€ 222 am 31. Dezember 2009)

60 Die verwendete Armutsgrenze der *pobreza extrema* lag bei R\$ 140 pro Monat, d.h. rund einem Viertel des Mindestlohns.

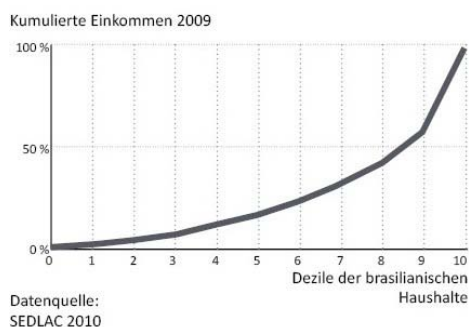
61 Das Limit der *pobreza absoluta* ist mit der Hälfte eines Mindestlohns definiert, d.h. rund R\$ 280 pro Monat.

reichste Prozent aller BrasilianerInnen verfügt über ein Einkommen, dass insgesamt ungefähr so hoch ist wie jenes der gesamten ärmeren Bevölkerungshälfte (Singer 2010).

EINKOMMENSVERTEILUNG IN BRASILIEN

kumuliert nach Dezilen (d.h. Zehntel) der brasilianischen Haushalte

Abbildung 21: Kumulierte Verteilung der Einkommen auf Haushalte nach Dezilen (2009)
Quelle: Eigene Darstellung



Im Jahr 2010 rangierte Brasilien im Human Development Index⁶² (HDI) der UNO mit einem Indexwert von 0,699 auf Rangstufe 73, kurz nach Staaten wie dem Iran (70) oder Mazedonien (71). Der die Ungleichheit im Gesundheits- und Bildungswesen sowie der Einkommensverteilung einbeziehende HDI ergibt für Brasilien lediglich einen Indexwert von 0,509. Dies bedeutet gegenüber allen anderen Staaten der Welt einen Rangverlust um 15

Plätze. Stärkere Verluste müssen nur sieben weitere Staaten, unter ihnen Südkorea, Argentinien, Peru und Kolumbien, hinnehmen. Hinsichtlich der Einkommensungleichheit verschlechtert sich die Lage Brasiliens nochmalig, der Indexwert von 0,401 zählt offenkundig zu den niedrigsten innerhalb der Gruppe der Länder mit mittlerer menschlicher Entwicklung und wird nur noch von Argentinien, Panama, Peru, Georgien, Belize und Kolumbien unterschritten.

Der Gini-Koeffizient des Erwerbseinkommens betrug nach Angabe der UNPD (2010: 187) in der Periode von 2000 bis 2010 durchschnittlich 0,55. Die UN Habitat spricht davon, dass Brasilien zu Beginn des 21. Jahrhunderts einen Gini-Index von 0,572 aufwies und somit an der Spitze aller lateinamerikanischen Länder (UN Habitat 2009: 35) stand. Dieser Wert hat sich mittlerweile aber leicht verbessert: 2009 betrug der Gini-Index aus Erwerbseinkommen 0,518 (IBGE 2010), was vom UNDP auf Verbesserungen im Bildungswesen und direkte Zahlungen im Rahmen von Programmen wie *Bolsa Família* zurück geführt wird (UNDP 2009).

Innerhalb des Landes bestehen große regionale Unterschiede. Der Bundesdistrikt Brasília hat mit 0,62 im Jahr 2008 noch vor den Staaten des Nordostens den schlechtesten aller Gini-Koeffizienten Brasiliens, gefolgt von den Bundesstaaten Alagoas und Paraíba mit jeweils 0,58 (IPEA 2010a). Aber auch in Städten wie Goiânia (0,65), Fortaleza (0,61) Belo Horizonte (0,61), Curitiba (0,59), São Paulo (0,50) und auch Rio de Janeiro (0,53) wurden zur Mitte des vergangenen Jahrzehnts Werte weit über dem Landesschnitt festgestellt (vgl. IBGE 2010 und UN Habitat 2009: 35).

Singer (2010) führt Schätzungen für die künftige Entwicklung Brasiliens an, die von einem weiteren, aber langsamen Rückgang der Ungleichheit bei gleichzeitig deutlicheren Erfolgen in der Armutsbekämpfung ausgehen. Diese paradoxe Situation ließe sich mit weiterhin großen Einkommenszuwächsen in der Klasse der Bestverdienenden und leicht gedämpften Zuwächsen in der Mittelklasse erklären (ebd.). Aus Sicht der Mittelklasse verringert sich dadurch der relative Abstand nach unten und nimmt nach oben hin zu.

Hinsichtlich der Vermögen ist es äußerst schwierig, adäquate Daten zu finden. Dies ist umso schwerwiegender, als die Vermögensverteilung im Allgemeinen noch ungleicher ist als jene der Einkommen. Felber (2007) spricht davon, dass in Brasilien rund 56 Prozent des fruchtbaren Bodens in Besitz von lediglich 3,5 Prozent der Bevölkerung stünden. Am anderen Ende der Verteilungspyramide würden rund 40 Prozent der Bevölkerung zusammen nur 1 Prozent des fruchtbaren Bodens besitzen. Ähnliche Zahlen liefert Thimmel (2002), der von 1 Prozent der landwirtschaftlichen Betriebe ausgeht, denen 44 Prozent der Betriebsfläche gehörte. Die Regierung Lula konnte, nach Meinung der Kommentatoren (vgl. u.a. Sader 2006), an dieser Ungleichverteilung im Wesentlichen nichts verändern.

Diese Zahlen gewinnen ihre volle Aussagekraft erst, wenn bedacht wird, dass die materiellen Lebensbedingungen über die Teilhabechancen an vielen anderen Lebensbereichen wesentlich mitentscheiden. Wie noch anhand des Beispiels Rio de Janeiro gezeigt wird, bestehen zwischen den einzelnen Einkommensklassen u.a. eklatante Unterschiede hinsichtlich Schulbildung, Lebenserwartung und Wohnqualität. Teile der einkommensschwächsten Gruppen sind von struktureller sozialer Ausgrenzung trotz formal gleicher staatsbürger-schaftlicher Rechte betroffen. Gleichzeitig zieht sich soziale Ungleichheit in Brasilien aber quer durch die

62 Nach neuer Methode berechnet.

gesamte Gesellschaft, weshalb selbst reichere Klassen nicht die gleichen Teilhabemöglichkeiten wie die politische und ökonomische Elite des Landes besitzen. Außerdem kann, wie die Arbeit von Wilkinson und Pickett (2010) vermuten lässt, auch von hohen Zusammenhängen zwischen dem beschriebenen Maß an Ungleichheit und anderen sozialen Problemen Brasiliens wie beispielsweise der Kriminalität ausgegangen werden, die für die breite Mehrheit der BrasilianerInnen eine Einschränkung ihrer Lebensqualität darstellen. Auf diesen Umstand kann hier jedoch nicht näher eingegangen werden, da die Fülle an Querverbindungen zwischen der Einkommens- und Vermögensungleichheit und anderen Problembereichen einer Gesellschaft den Rahmen dieser Arbeit bei weitem sprengen würde⁶³.

Es sei aber zumindest auf die Bedeutung der ungleichen Verteilung des materiellen Wohlstands für die Festigung des sozialen „Selbst“, die Statuskonkurrenz und die gegenseitige Wertzuschreibung zwischen Menschen verwiesen. Souza spricht in diesem Zusammenhang von einer Hierarchie des differentiellen Werts der Menschen, die im Wesentlichen auf materiellen Faktoren basiert und eine gigantische und unakzeptable Ungleichheit aufrechterhält, reproduziert und naturalisiert (vgl. 2006: 46). Es kann daher nochmals wiederholt werden, dass anhand der dargestellten materiellen Ungleichheit innerhalb Brasiliens auch die beständige Reproduktion gesellschaftlicher Ungleichheit im Alltag vorgenommen wird - die Ausprägung des Problems wird zur Ursache.

Abbildung 22: Rio de Janeiro auf dem Weg zur autogerechten Stadt
Quelle: Nutzer Luis Augusto Barroso auf Panoramio

