

## Kongress Armut und Gesundheit 2018

### Workshop und Fishbowl-Diskussion

#### Mobil in der Stadt – gesundheitsfördernd, umweltbewusst und sozialverträglich AGGSE

Am 20. und 21. März fand an der TU Berlin der Kongress Armut und Gesundheit 2018 statt. Insgesamt etwa 2.500 Akteur\*innen der Public-Health-Szene trafen sich, um in über 120 Veranstaltungen den „Health in All Policies-Ansatz (HiAP)“ zu diskutieren. Mit diesem Ansatz sind Regierungen aufgefordert, den Themen Gesundheit und gesundheitliche Chancengleichheit Priorität im politischen Handeln einzuräumen. Ziel ist die Berücksichtigung gesundheitlicher Konsequenzen bei Entscheidungen in allen Politikfeldern.

Die Arbeitsgruppe gesundheitsfördernde Gemeinde- und Stadtentwicklung (AGGSE) führte beim Kongress einen Workshop und eine Fishbowl-Diskussion zum Thema „Mobil in der Stadt – gesundheitsfördernd, umweltbewusst und sozialverträglich“ durch. Damit wurde ein für den Kongress Armut und Gesundheit neuer Aspekt angesprochen.

Im **Workshop** beschäftigten sich die etwa 40 Teilnehmenden – unterstützt durch „Spielanleitung“ und Moderator\*innen der AGGSE – in parallelen Arbeitsgruppen mit Barrieren und Hemmnissen von Mobilität aus je unterschiedlicher Perspektive: Gesundheit, Umwelt und Armut. Dazu zeichneten sie zunächst ihre alltäglichen Wege und die hierfür genutzten Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmittel (zu Fuß, Fahrrad, Auto, Motorrad, Bus, U-Bahn, Straßenbahn etc.) als Karte auf. Im zweiten Schritt waren die Teilnehmenden je nach Perspektive der Arbeitsgruppe aufgefordert zu überlegen, welche Herausforderungen oder Barrieren sich stellen,

- wenn sie sich umweltschonend bewegen wollen,
- gesundheitlich begründet in ihrer Bewegungsfähigkeit eingeschränkt sind oder
- nur über ein geringes finanzielles Budget zur Bewältigung ihrer Wege verfügen.

Anschließend ging es darum, Ideen und Maßnahmen zu entwickeln, um die benannten Barrieren und Hemmnisse zu beseitigen. Dabei sollten auch Auswirkungen auf die beiden anderen Felder berücksichtigt werden, die nicht im Mittelpunkt der Arbeitsgruppe standen. Die Ergebnisse wurden vom Moderatorenteam der AGGSE auf Karten festgehalten und im Plenum vorgestellt.



Fotos: Stephan Daubitz

In der anschließenden **Fishbowl-Diskussion** mit ebenfalls rund 40 Teilnehmenden legten die drei Impulsgeber\*innen aus Forschung und Planungspraxis dar, was aus ihrer Sicht die Voraussetzungen einer sozial gerechten Verkehrswende sind. Der Referatsleiter für Strategische Verkehrsplanung der Freien Hansestadt Bremen Dr. Thilo Becker wies auf die doppelte Belastung für Menschen mit niedrigem Einkommen hin. Für die Stadt Berlin hat er die Belastung durch Stickoxide, Feinstaub und Verkehrslärm in Abhängigkeit vom Einkommen untersucht. Sein Fazit: „Arme Menschen können besonders wenig am Verkehr

teilnehmen, leiden aber deutlich stärker unter den Auswirkungen. Damit erleben sie einen doppelten negativen Effekt verglichen mit nicht armen Menschen.“ Prof. Dr. Oliver Schwedes, Leiter des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin, plädierte dafür, die Qualität von Verkehrsangeboten nicht mehr eindimensional in der Anzahl geleisteter Personenkilometer zu messen. „Mobilität sollte sich nach dem Grad der Teilhabe an einer Gesellschaft bemessen. Dementsprechend müsse die ermöglichte Teilhabe unser Maßstab sein. Das führe innerstädtisch zur Umverteilung von Ressourcen weg vom Automobil und hin zu aktiver Mobilität.“ Dass diese Umverteilung nicht immer leicht fällt, erfährt die Verkehrsplanerin Katalin Saary regelmäßig im Umgang mit Entscheidungsträgern in kommunalen Verwaltungen. Um das zu ändern, lädt sie regelmäßig zu Stadtpaziergängen ein, auf dem die Beteiligten die Perspektive aktiv mobiler Menschen einnehmen.