

ÉgalitéPlus: spezielle Gruppen der Mobilität zu Fuß: aktuelle Erkenntnisse zur Benachteiligung



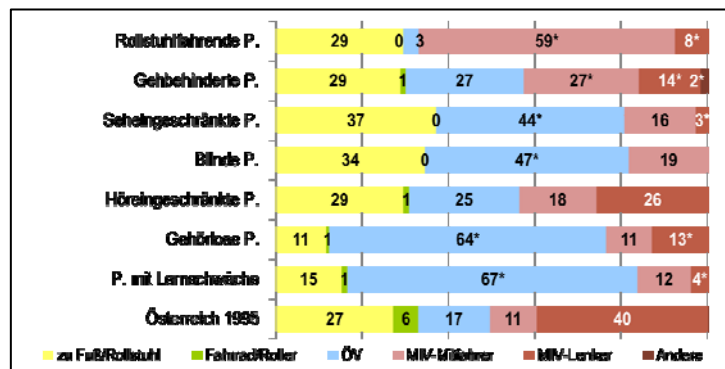
Dipl.-Geogr.ⁱⁿ T. Uhlmann, BOKU



Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für die Befriedung der Grundbedürfnisse und eine gleichberechtigte Teilnahme am sozialen Leben. Personen können jedoch unterschiedliche Merkmale aufweisen, die sie in ihrer Mobilität so beeinträchtigen, dass diesbezüglich keine Chancengerechtigkeit gegeben ist. In der Vergangenheit wurde den Mobilitätsproblemen von physisch oder sensorisch behinderten Personen große Aufmerksamkeit geschenkt. In jüngster Zeit steigt jedoch auch das Bewusstsein, dass über die Zielgruppe der behinderten Menschen hinaus Personengruppen in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind.

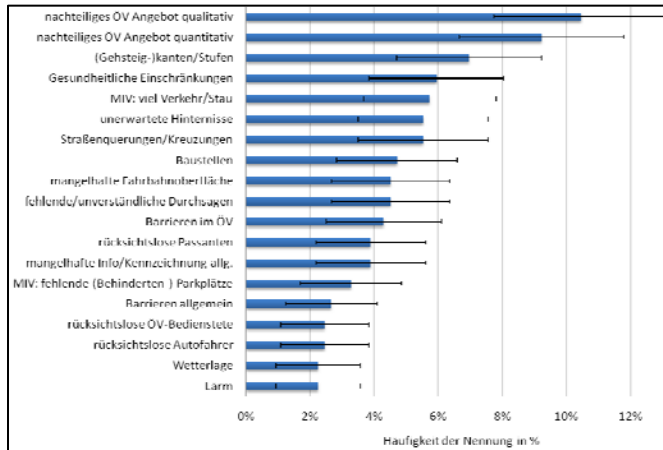
Um die Bedürfnisse aller Personengruppen mit potentiell mobilitätsbeeinträchtigenden Merkmalen stärker in der Planungspraxis einzubeziehen, ist das Mobilitätsverhalten der unterschiedlichen Personengruppen zu analysieren, sind die objektiven und subjektiven Mobilitätsbarrieren zu identifizieren sowie das Maß der Mobilitätsbeeinträchtigung abzuschätzen, um auf dieser Grundlage geeignete Lösungsstrategien zu entwickeln. Daher wurde mit 540 Personen eine Befragung durchgeführt, die Merkmale aufweisen, die zu Beeinträchtigungen in der Mobilitätsteilnahme führen können. Mittels face-to-face Interviews wurden neben der Verkehrsmittelverfügbarkeit und -nutzung, häufig auftretende Probleme in der täglichen Mobilität und mögliche Hilfsmittel abgefragt. Mit einem Wegetagebuch wurde das konkrete Mobilitätsverhalten an zwei Stichtagen abgebildet, um das Maß der Beeinträchtigung objektiv zu messen. Die subjektive Wahrnehmung der Mobilitätschancen durch die Probanden selbst wurde mit Hilfe der Methode der Anchoring Vignettes untersucht. Die Befragungsergebnisse liefern nicht nur Informationen zum Verhalten, sondern erlauben auch Rückschlüsse auf die Bedürfnisse der befragten Personen bezüglich ihrer Mobilität.

Die auf Grundlage der Stichtagsbefragung ermittelten Mobilitätskennziffern der untersuchten Personengruppen, wurden den Kennziffern der österreichweiten Mobilitätsbefragung gegenüber gestellt. Die Befragungsergebnisse zeigen deutliche Unterschiede in den Mobilitätskennziffern der



betrachteten Gruppen und denen der Wohnbevölkerung in Österreich. So führen die untersuchten Personengruppen meist weniger Wege pro Tag durch, ihre Wege sind im Durchschnitt kürzer, ihre Verweildauer im Verkehrssystem ist länger und sie sind anteilig häufiger zu Fuß mobil. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden von den

Personengruppen wesentlich häufiger genutzt. Die Tatsache, dass jede Fahrt mit Bus oder Bahn einen Zu- und einen Abgangsweg zu Fuß voraussetzt, verdeutlicht die Relevanz des Zuzußgehens für die untersuchten Personengruppen zusätzlich. Die Ergebnisse belegen, dass der Bereich des Zuzußgehens ein wichtiges Handlungsfeld auf dem Weg zu mehr Chancengerechtigkeit für alle Personengruppen darstellt.



Herausforderungen und Barrieren treten im öffentlichen Raum nicht nur im Zusammenhang mit der baulichen Infrastruktur auf, sondern auch vermehrt an Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln, der Informationsbeschaffung und -nutzung sowie im Umgang mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen. So stellen z.B. Gehsteigkanten und Stufen, ungesicherte Kreuzungen oder temporäre Hindernisse, wie Baustellen für viele Personen

Barrieren dar, mit denen sie auf ihren täglichen Wegen immer wieder konfrontiert werden. Auch rücksichtslose VerkehrsteilnehmerInnen wirken sich einschränkend auf die Mobilität der betrachteten Personengruppen aus. Die Barrieren und Probleme in der Mobilität divergieren deutlich zwischen den einzelnen untersuchten Personenmerkmalen, was die Berücksichtigung z.B. von Gender-, Ethnischen und weiteren soziodemografischen Aspekten nahelegt. Probleme mit der Informationsvermittlung haben beispielsweise Personen, deren Sinne beeinträchtigt sind oder die (deutsche) Sprache bzw. das Lesen nicht gut beherrschen. Die Mobilität von älteren Menschen, Personen mit Behinderungen oder Personen mit Kinderwagen wird vor allem durch bauliche Hindernisse erschwert.



Auch die bisher angewendeten Anpassungs- und Kompensationsstrategien gehen zwischen den und innerhalb der einzelnen Personengruppen deutlich auseinander. Besonders ältere Menschen und Personen mit Sinnesbeeinträchtigungen bevorzugen es, Informationen zu ihren Wegen von bekannten Personen zu erhalten. Auch die klassischen Hilfsmittel, wie z.B. Stadtpläne oder

Linienetzpläne, sind weit verbreitet. Doch auch Informations- und Kommunikationstechnologie gestützte Hilfsmittel, wie z.B. Internet, Handy oder Navigationsgeräte werden von vielen Personengruppen genutzt. Die Durchdringung der untersuchten Gruppen mit diesen Hilfsmitteln zeigt deutliche Unterschiede zwischen den Personen entlang ihrer unterschiedlichen soziodemografischen Merkmale und ihrer Beeinträchtigungen.

Neue Technologien stellen für viele der untersuchten Personengruppen ein großes Potential für die Erleichterung der Mobilität dar, müssen jedoch an die individuellen Bedürfnisse angepasst sein. Hier ist auch die Herausforderung zu lösen, inwieweit für spezifische Probleme einer kleinen Gruppe, verallgemeinerbare Lösungen, die allen VerkehrsteilnehmerInnen nützen, entwickelt werden können, um nicht teure und

ineffiziente Insellösungen bereitzustellen. Dies gilt auch für die Entwicklung von Maßnahmen im Bereich des barrierefreien Designs von Infrastruktur sowie Lösungen im Bereich der Informationsvermittlung, des verbesserten Verkehrsangebots und der Bewusstseinsbildung.



Da Personen, die in ihrer Mobilität aus verschiedenen Gründen beeinträchtigt sind, sehr häufig auf das zu-Fuß-Gehen angewiesen sind, stellen sie nicht nur besondere Ansprüche an den öffentlichen Raum und eine angepasste Informationsvermittlung, sondern haben auch Bedürfnisse hinsichtlich der Ausstattung ihres näheren Wohnumfeldes. Um die Mobilität der Personengruppen zu erleichtern und die Chancen auf eine gleichberechtigte Teilnahme

am gesellschaftlichen Leben zu erhöhen, sind daher auch Maßnahmen im Bereich der Raumplanung erforderlich. Eine kleinräumige Verteilung der Aktivitätenstandorte und eine Planung nach dem Prinzip der kurzen Wege sind dabei anzustreben. Die Förderung der nicht-motorisierten Art der Fortbewegung und eine entsprechende Raumplanung unterstützen nicht nur die Ziele einer nachhaltigen Mobilität, sondern erhöhen auch die Mobilitätschancen aller Menschen und treiben den Prozess hin zu mehr sozialer Gerechtigkeit voran.

Im Vortrag werden die Eckpunkte des Mobilitätsverhaltens betrachteten Personengruppen erläutert und auf die wichtigsten Handlungsfelder auf dem Weg zu mehr Chancengerechtigkeit in der Mobilitätsbeteiligung eingegangen. Es wird diskutiert, welches Potential Informations- und Kommunikationstechnologien auf dem Weg zu mehr Chancengerechtigkeit in Mobilität und Teilnahme am sozialen Leben bieten.

Das Projekt ÉGALITÉplus wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Rahmen der Programmschiene ways2go gefördert und in einem Konsortium aus dem Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien, dem Fachbereich Soziologie (ISRA) der TU Wien und dem Mobility Department des Österreichischen Forschungs- und Prüfzentrum Arsenal (AIT) durchgeführt.

Kontakt:

Dipl.-Geogr.ⁱⁿ Tina Uhlmann
Universität für Bodenkultur Wien (BOKU)
Peter-Jordan-Straße 82
1190 Wien
Institut für Verkehrswesen
Department für Raum, Landschaft und Infrastruktur
Tina.Uhlmann@boku.ac.at
0043-1-47654-5305

Projektleitung

BOKU, Institut für Verkehrswesen, Department Raum, Landschaft und Infrastruktur
O.Univ.Prof. DI. Dr. Gerd Sammer
Tel.: +43-1-47654-5301
E-Mail: verkehr@boku.ac.at

Projektpartner

TU Wien-Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung (E280), Fachbereich Soziologie (ISRA)
Prof. Dr. Jens Dangschat

Österreichisches Forschungs- und Prüfzentrum Arsenal Gesellschaft m.b.H
Mag. Leopold Kronlachner

<http://www.2.fgg.at/verkehr/projekte.php?id=608&lang=de&browse=programm>

