



2022-03

Gesellschaftliche Vielfalt im Verkehrssystem

Wir sind umwelt-
freundlich und
günstig unterwegs.
Und du?

**MOBIL
ANS
ZIEL**



DIE MOBILITÄTS-
INITIATIVE ÖÖ



Mach mit!

Entgeltliche Einschaltung.



mobil-ans-ziel.at

REICHKUNDPARTNER



Wir gestalten Zukunft. Nachhaltig.

Mikroelektronik ist der Schlüssel, um mit weniger mehr zu machen. Halbleiter von Infineon Austria senken den Energieverbrauch. Sie ermöglichen eine umweltgerechte Mobilität, einen sicheren Datentransfer und die effiziente Erzeugung erneuerbarer Energie. So wird das Leben einfacher, sicherer und umweltfreundlicher.

www.infineon.com/austria



Dank

Publikationen des VCÖ dienen der fachlich fundierten Aufbereitung beziehungsweise Diskussion von Themen aus dem Bereich Mobilität, Transport und Verkehr. Die Art der Behandlung der Inhalte und die erarbeiteten Ergebnisse müssen nicht mit der Meinung der unterstützenden Institutionen und Personen übereinstimmen.

Gedankt sei allen, die die Herausgabe dieser Publikation finanziell unterstützt haben.

**Inserate:**

Infineon Technologies Austria
OÖ Verkehrsverbund
Österreichische Hagelversicherung
Rhombert
Salzburger Verkehrsverbund
Siemens Mobility
Woom





WE RIDE NOW!






Erlebe die Bike-Revolution
von woom. NOW! [woom.com](https://www.woom.com)



Sind die Böden einmal fort, bleibt uns nur mehr der Import.

Stoppen wir die Zubetonierung
unserer Äcker und Wiesen!



HV

ÖSTERREICHISCHE
HAGELVERSICHERUNG







**VCÖ-Magazin – Fundierte Analysen, Interviews
und Infografiken zum Thema Infrastruktur für die
Verkehrswende.**



Jetzt kostenloses Exemplar downloaden:
www.vcoe.at

Impressum

VCÖ
1050 Wien
Bräuhausgasse 7-9
T +43-(0)1-893 26 97
E vcoe@vcoe.at
www.vcoe.at

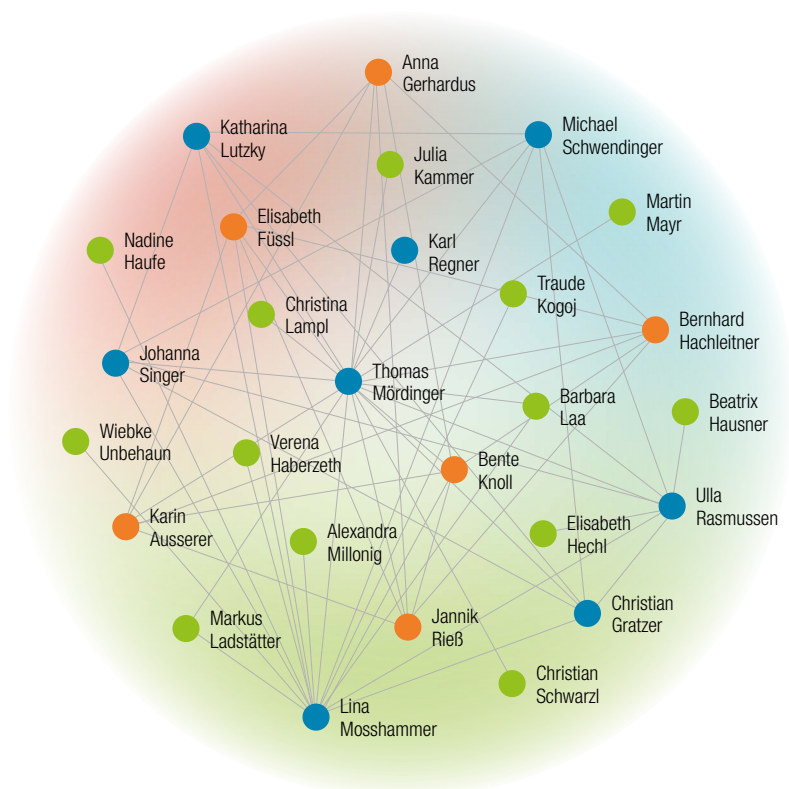
VCÖ (Hrsg.):
„Gesellschaftliche Vielfalt
im Verkehrssystem“
VCÖ-Schriftenreihe
„Mobilität mit Zukunft“ 3/2022
Wien 2022
ISBN 978-3-903265-14-1

Als Autor zu zitieren:
VCÖ, Wien, Österreich
Medieninhaber, Heraus-
geber und Verleger:
VCÖ, 1050 Wien
ZVR-Zahl 674059554

Koordination: Thomas Mördinger
Grafik: Katharina Lutzky
Lektorat: Karl Regner
Layout: VCÖ 2022
Druck: gugler GmbH,
Auf der Schön 2,
3390 Melk

Erstellt durch Beiträge von:

- Inhaltliche Mitarbeit
- Inhaltliche Inputs
- VCÖ-Redaktionsteam





ZÜGE MIT ALTERNATIVEN ANTRIEBEN VON SIEMENS MOBILITY

Auf Schiene gegen den Klimawandel

Zuverlässig, komfortabel, umweltfreundlich und mit besonders großer Wertschöpfung in Österreich: Schienenfahrzeuge von Siemens Mobility bringen Sie in eine grüne Zukunft. Auf Nebenstrecken ohne Fahrleitung ersetzen alternative Antriebe bisherige Dieselmotoren und deren CO₂-Emissionen. Mit dem in Österreich entwickelten und umfangreich getesteten Batterie-hybriden Antrieb bietet Siemens Mobility eine besonders schnell verfügbare Antwort auf den drohenden Klimawandel. **Moving beyond: [siemens.at/mobility](https://www.siemens.at/mobility)**

SIEMENS

Vorwort

» Verkehrsplanung braucht heute mehr Mut und Rücksicht auf die Vielfalt! «

Lange Zeit wurde die Verkehrsplanung nach dem Lebensentwurf eines Mannes ausgerichtet, der mit dem Auto in die Arbeit fährt. Es waren vor allem Männer, die planten, und zwar für das, was sie kannten. So wurde wenig Rücksicht auf Radfahrende und Gehende genommen und gar nicht auf Kinder. Mit dem Resultat haben wir alle zu kämpfen: Straßen, auf denen das Auto den meisten Platz bekommt, das mit einem so hohen Tempo fahren darf, dass bewegungsaktive Mobilität erschwert und zudem

gefährlich wird. Schulwege, die nicht zu der für die Kindesentwicklung so wichtigen selbständigen Mobilität anregen. Zusätzlich hohe Treibhausgas-Emissionen, schlechte Luftqualität, Lärmbelastung und viel zu viele Menschen, die durch den Verkehr verletzt oder gar getötet werden.

Das Leben und die Menschen sind allerdings wesentlich vielfältiger. Es bestehen viele Mobilitätsbedürfnisse abseits des Autofahrens und abseits davon, pro Tag nur den einen Weg zur Arbeit zu haben. Die Berücksichtigung dieser Bedürfnisse ist daher ein wichtiger Beitrag zur Chancengleichheit und bringt nicht nur einer einzigen Zielgruppe, sondern der Gesellschaft insgesamt was. Verkehrsplanung braucht heute mehr Mut und Rücksicht auf die Vielfalt!

Wie kommen wir nun dorthin? Der erste Schritt ist, sich bewusst zu werden, dass es mehr Lebensentwürfe, mehr Lebensabschnitte als den aktuell eigenen gibt, und diese sind schon bei der Planung mitzudenken. Um die gesellschaftliche Vielfalt besser zu erfassen, sollten möglichst vielfältige Gruppen schon bei der Planung konkret eingebunden sein. Das sichert letztendlich auch den Erfolg und die Akzeptanz des Angebots.

Ein Mobilitätssystem, das es Kindern wie Erwachsenen ermöglicht, selbständig, gefahrlos und aktiv unterwegs zu sein. Ein Verkehrssystem, das durch so wenig Barrieren wie nur möglich, so viele Menschen wie möglich, so oft wie möglich nutzen können – so ein Mobilitätssystem, so eine Verkehrswelt ist für uns alle von Vorteil. Und hilft uns nebenbei auch gegen die Klimakrise und gegen die Erdölabhängigkeit.

Ulla Rasmussen
VCÖ-Geschäftsführung



Salzburg Verkehr Wanderguide

WIR BRINGEN DICH AUF TOUREN!



Mit Bus und Bahn zum Wanderglück!

Gipfelsturm, Städtetour oder Seeumrundung: Zeit, neue Routen im ganzen Bundesland zu erfahren – im neuen online Wanderguide gibt's über 120 Destinationen, die für jedermann und jedefrau leicht zu schaffen sind.

Jetzt losstarten:

www.salzburg-erfahren.at



Ideen, die bestehen.
Rhomberg Bau



Heutemorgen- denken

Wir wissen nicht, wie die Zukunft aussieht. Aber wir können viel dafür tun, sie aktiv mitzugestalten, indem wir bereits heute an morgen und übermorgen denken.

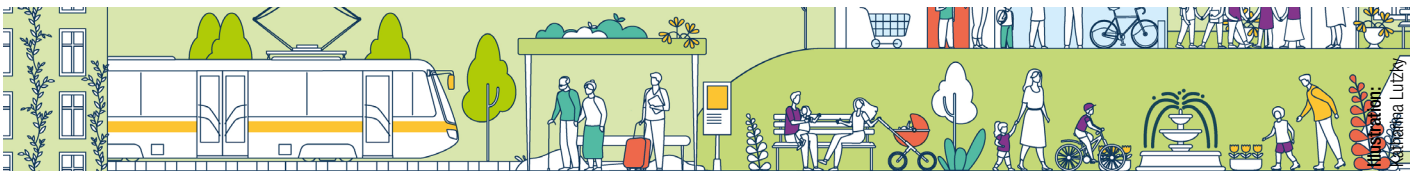
Ob das die Renovierung eines bestehenden Gebäudes ist, der Bau einer modernen Wohnanlage oder die Entwicklung eines großen Industriekomplexes: Wir setzen auf eine nachhaltige Zukunft – mit Ideen, die bestehen.

www.rhomberg.com



Inhaltsverzeichnis

Vielfältige Ansprüche an die Mobilität	10
Soziokulturelle und -demographische Einflussfaktoren auf Mobilitätsverhalten	14
Gender- und Diversity-Perspektive bringt vielfältige Erkenntnisse	18
Lebensereignisse beeinflussen das Mobilitätsverhalten	22
Verkehrssystem muss für alle Menschen funktionieren	26
Literatur, Quellen, Anmerkungen	30



Mit Ihrer Unterstützung kann der VCÖ auch weiterhin

Unser Einsatz heute
für die Mobilität
von morgen –
dank Ihrer Spende!



Recherche und sorgfältige Hintergrundarbeit leisten



ein lösungsorientierter **Gesprächspartner** zu **Mobilitätsthemen** sein



fundierte **Publikationen** und **Grafiken** veröffentlichen



eine **Mobilität mit Zukunft** weiter voranbringen

Ihre Spende wirkt!

Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar. Online spenden auf www.vcoe.at



Spenden-Konto: Erste Bank, IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200, BIC: GIBAATWWXXX

Vielfältige Ansprüche an die Mobilität

Mobilität ist Teil des modernen Zusammenlebens. Vielfältige Ansprüche müssen in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden. Nur so schaffen wir tatsächlich inklusive Mobilität. Von einem inklusiven Verkehrssystem profitieren letztlich alle.

Die Verkehrs- und Stadtplanung der vergangenen Jahrzehnte orientiert sich stark am Auto als zentralem Fortbewegungsmittel. Das war nicht immer so. Beim Blick auf ältere Stadtpläne oder beim Spaziergang durch eine Altstadt ist schnell zu merken, dass bei der Errichtung eine andere Vorstellung von Geschwindigkeit vorherrschte.³⁷ Später konzentrierte sich die Planung stark auf das Fortkommen mit dem Auto. Davon dominierte Städte und Regionen erlauben meist wenig andere Mobilitätsformen. Denn Automobilität ist von Geschwindigkeit und Effizienzdenken getragen, die Diversität und Bedürfnisse abseits der Norm außer Acht lassen.⁵

Je mehr Einwohnerinnen und Einwohner eine Gemeinde hat, desto höher ist der Anteil autofreier Haushalte. In Wien ist fast die Hälfte der Haushalte autofrei.

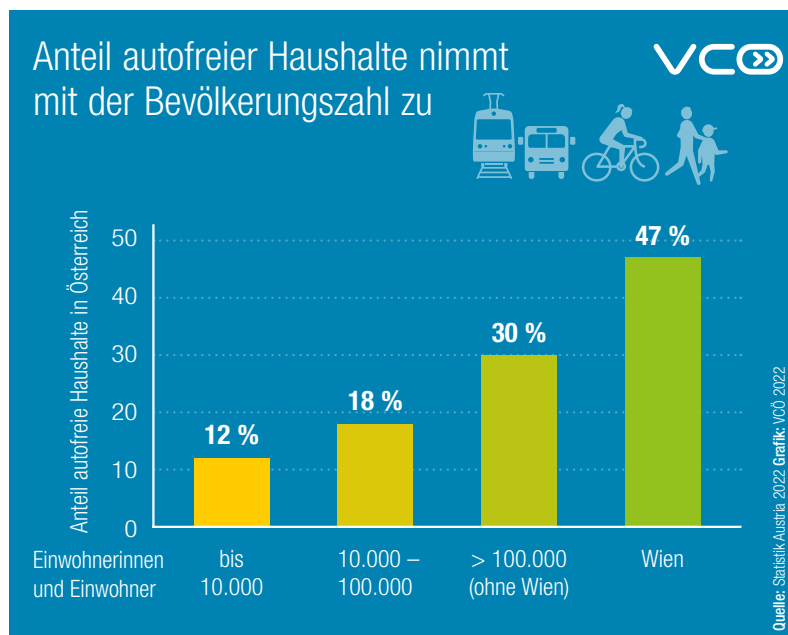
Verkehrsplanung muss sich entwickeln

Ein langsames Umdenken in Richtung Verkehrsberuhigung ist erkennbar. Dabei geht es nicht nur um die Vermeidung von Verkehr, sondern vielmehr um die Integration verschiedener Bedürfnisse. Beispiele sind weitgehend autofreie Stadtviertel wie die „Superblocks“, die als „Supergrätzl“ derzeit in Ansätzen auch in Wien Favoriten getestet werden.⁷¹ Oder die sogenannte 15-Minuten-Stadt, in denen Orte des täglichen Bedarfs fußläufig und per Fahrrad gut erreichbar sind.⁴⁶ Bei beiden Konzepten wird mit verkehrsberuhigenden Elementen versucht, die Bedürfnisse der Menschen, eine nachhaltige Lebensweise und moderne Stadtplanung zu vereinen.

Inklusion erleichtert allen die Mobilität

Bei der Integration verschiedener Bedürfnisse für die Verkehrswende sind insbesondere fünf Ebenen zu betrachten: soziale, technische, politische, ökologische und ökonomische Integration.⁶³ Was hier bislang noch weniger beachtet wird, ist ein Fokus auf Menschen und das Ziel, das Zusammenleben als Gesamtgesellschaft für alle besser zu gestalten. Alter und Behinderung sind Kategorien, deren Auswirkungen auf die Mobilität relativ leicht nachvollziehbar sind. Außerdem können auch Geschlechterrollen, sexuelle Orientierung, Religion und kulturelle Herkunft entscheidende Rollen dabei spielen, ob ein Verkehrssystem für eine Person geeignet ist.¹

Die Planung für die Mobilität der Zukunft sollte daher zwei grundlegende Ziele verfolgen: Sie muss – natürlich – klimagerecht sein, aber sich auch an diversen Bedürfnissen orientieren



und folglich Menschen ein- anstatt ausschließen. Letztendlich erleichtert Inklusion so allen Verkehrsteilnehmenden die Mobilität.

Blinde Flecken beseitigen: von der Norm zur Realität

In einer autozentrierten Verkehrsplanung und Verkehrspolitik wird oft unbewusst eine Norm vorausgesetzt, für die geplant und entwickelt wird. Es sind Vollzeit arbeitende gesunde Männer, die selten Versorgungsmobilität übernehmen und im besten Fall im urbanen und suburbanen Raum leben.⁶⁷ Dieses Bild wird in der Umsetzung von Standards und Planungstools und geltenden Rechtsvorschriften reproduziert. Dadurch entstehen aber blinde Flecken, durch die Verkehrsteilnehmende benachteiligt oder gar gefährdet werden. Beispielsweise gab es lange keine Crashtest-Dummies mit weiblichen Proportionen. Frauen wurden als kleinere Männer verstanden, was deren sich unterscheidende Körpermaße nicht einbezogen hat. Dadurch ist die Verletzungsgefahr durch Gurte und die Gefahr eines Schleudertraumas bei Frauen erhöht.⁴⁵

Oft wird argumentiert, dass vor allem für das geplant wird, was man kennt.²¹ In der EU waren im Jahr 2018 nur 14 Prozent der Beschäftigten im Landtransport Frauen³³ und nur 22 Prozent der Beschäftigten im gesamten Mobilitätsbereich.¹⁹ Weitere Gesellschaftsgruppen sind ebenfalls nicht ausreichend repräsentiert. Jedoch schafft erst Repräsentation ausreichende Sichtbarkeit von Bedarf. Ohne Repräsentation bleiben in der Planung blinde Flecken.

In Folge sind die Daten, die für die Evaluierung von Mobilitätsverhalten und neuen Services verwendet werden, häufig verzerrt: Gender Data Gap⁵¹ oder Diversity Data Gap⁴² bezeichnet das Fehlen von Daten zur Mobilität von Frauen oder Gruppen, die nicht der Mehrheitsbevölkerung entsprechen. Es fehlt also an Wissen bei den Personen, die mitgestalten, und an Daten über Personen, die nicht der Norm entsprechen. Die Art, wie für Mobilität geplant und entwickelt wird, sollte daher überdacht werden.

Nicht jeder und jede kann ein Auto lenken

In Österreich ist rund ein Drittel der Menschen vom selbständigen Autofahren ausgeschlossen. 15 Prozent sind zu jung, um selbst zu fahren.



Gute Rad-Infrastruktur ermöglicht körperlich beeinträchtigten Menschen selbständige Mobilität

Dank ausreichend breit und sicher gebauter Radwege können in den Niederlanden auch ältere und gehbeeinträchtigte Menschen selbständig mobil sein. Die Regierung fördert den Kauf von speziell angepassten Fahrzeugen, wie zum Beispiel Dreiräder, Tandems, Handbikes oder Scooter-Fahrräder, oft auch mit elektrischer Unterstützung. Räder wie diese gehören in den Niederlanden ganz selbstverständlich zum Stadtbild. 16 Prozent aller Wege von körperlich beeinträchtigten Menschen werden auf pedalbetriebenen Fahrzeugen zurückgelegt. Das ermöglicht vielen Menschen, die sonst oft auf die Unterstützung anderer angewiesen sind, selbständig unterwegs sein zu können und die Freude am Radfahren erleben zu können.

Andere sind aufgrund ihres Alters nicht mehr in der Lage zu fahren oder können nur noch unter eingeschränkten Bedingungen fahren.⁷³

Von den über 15-jährigen in Österreich haben rund eine Million Personen, das sind 14 Prozent der Gesamtbevölkerung, eine Mobilitätseinschränkung, wegen der sie nicht alle Wege selbst erledigen können. Entlastet werden all diese Gruppen in erster Linie durch Frauen. Denn diese übernehmen im Rahmen der Pflege überdurchschnittlich oft zusätzliche Wege von Kindern, älteren und anderen in ihrer Mobilität eingeschränkten Familienmitgliedern.⁸⁰

Öffentlicher Verkehr ist derzeit nur bedingt für komplexe Wegeketten geeignet

Laut aktuellen Zahlen gibt es in Österreich rund 2,3 Millionen Personen, die zu ihrem Arbeitsplatz pendeln, also in einem anderen Ort arbeiten als sie wohnen. 72 Prozent der Pendelnden nutzen das Auto, um in die Arbeit zu gelangen. In ländlichen Gebieten braucht es vielfältigere Mobilitätsangebote. Zersiedelung, fehlende Dorf- und Stadtkernkonzepte und weitere

Herausforderungen in der ruralen Verkehrsplanung machen es für Personen abseits der Mehrheitsgesellschaft schwerer, dort zu leben. Je autozentrierter die Verkehrsplanung, umso stärker belasten steigende Treibstoffpreise die Bevölkerung. Besonders für armutsbetroffene Menschen haben mangelnde Verkehrsangebote negative Folgen. Das Fehlen von Alternativen erzeugt Ungleichheit und Doppelbelastungen.⁸²

In urbanen Gebieten gibt es zwar oft eine bessere Infrastruktur für den Öffentlichen Verkehr, aber auch hier fehlt oft die Berücksichtigung diverser Wegzwecke. In den Städten ist der Öffentliche Verkehr meist sternförmig organisiert, also in die Ballungszentren und wieder hinaus. Komplexere Wegeketten, etwa zur Versorgung von Kindern oder Angehörigen, die nicht direkt auf dem Arbeitsweg liegen, werden von dieser Struktur nicht berücksichtigt. So sind öffentliche Verkehrsmittel abseits der Hauptrouuten oft nicht verfügbar oder benötigen überdurchschnittlich viel Zeit. Die Wegzeit ist jedoch ein entscheidender Faktor für die Verkehrsmittelwahl.

Mehr als die Hälfte der Autopendelnden in Österreich würde bei Zeitersparnis vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel wechseln.⁴⁷ So eine Zeitersparnis ergibt sich jedoch für viele nur, wenn der Öffentliche Verkehr auch bei komplexen Wegeketten sowohl verfügbar als auch attraktiv ist.

Öffentlicher Verkehr als Schlüssel zu Selbständigkeit

Öffentlicher Verkehr spielt für viele Personen eine besondere Rolle für ihre Selbständigkeit. Bedarfsgerechter Öffentlicher Verkehr ist daher maßgeblich, um möglichst vielen Menschen ein eigenständiges Leben zu ermöglichen. Trotz Verbesserungen bei der Barrierefreiheit geben 26 Prozent der Personen mit permanenter Mobilitätseinschränkung an, Probleme bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu haben.¹¹ In Hinsicht auf die Bevölkerungsentwicklung in den nächsten Jahrzehnten wird der Bedarf nach barrierefreien Angeboten zunehmen. Im steigenden Alter besitzen oder nutzen Personen Autos weniger, weil sie etwa schwierige Lichtverhältnisse oder zunehmenden Verkehr vermehrt als herausfordernd empfinden. Die täglich zurückgelegten Distanzen werden kürzer. Für ältere Menschen ist daher von großer Bedeutung, dass der Öffentliche Verkehr für sie leistbar, sicher und zugänglich ist. Freundliches und hilfreiches Personal hebt ebenfalls die Akzeptanz.⁶⁶

Mehr Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum

Im Jahr 2021 meldeten Betroffene in Österreich 273 Fälle von – teils auch gewalttätigem – Rassismus im Öffentlichen Raum, die Dunkelziffer ist jedoch wesentlich höher. Nur im Internet kommt es zu noch mehr rassistischen Übergriffen.⁸⁵ In öffentlichen Verkehrsmitteln als Teil des öffentlichen Raums, geht Rassismus dabei nicht nur von anderen Fahrgästen, sondern in Einzelfällen auch vom Personal von Verkehrsbetrieben aus.⁸⁵ Migrantinnen und Migranten, die es mit Hass zu tun bekommen haben, aber etwa auch Personen aus der LGBTIQ-Community, entwickeln deshalb oft Strategien, wie sie konfrontativen Situationen im öffentlichen Raum aus dem Weg gehen können.^{34, 20} So eine Strategie kann etwa den Verzicht auf die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel beinhalten. Diskriminierungser-

Beispiele der Mobilitätswende



CHANGE! Mobilitätswende beginnt im Kopf

Mobilität ist vor allem auch Gewohnheit. Das österreichische Forschungsprojekt CHANGE! erkundet, wie die Mobilitätswende im Kopf gelingen kann: auf Ebene der Nutzenden, des Verkehrssystems und der Politik. Das Aufbrechen dieser Muster ist eine große Herausforderung. Durch Planspiele und Mobilitätslabore können Experimentierräume aufgemacht werden, in denen innovative Mobilitätslösungen entwickelt und getestet werden können. Umweltverträgliches Verhalten setzt sich dabei aber nicht automatisch durch. Wichtig sind ergänzende Anreize und Steuerungsmaßnahmen. Damit das möglich ist, braucht es auch ein Umdenken der Verantwortlichen in Politik und Planung. Ein neuer Werteverahmen in der Mobilität stellt Gehen, Radfahren und Öffentlichen Verkehr an die erste Stelle.

fahrungen sollten daher bei der Mobilitätsforschung und Verkehrsplanung mitbedacht werden.³⁹ Erste Mobilitätsunternehmen haben in einigen Fällen bereits Diversity Management in ihre Abläufe aufgenommen und versuchen bewusst ihre Fahrgäste vor Hass und Diskriminierung zu schützen.

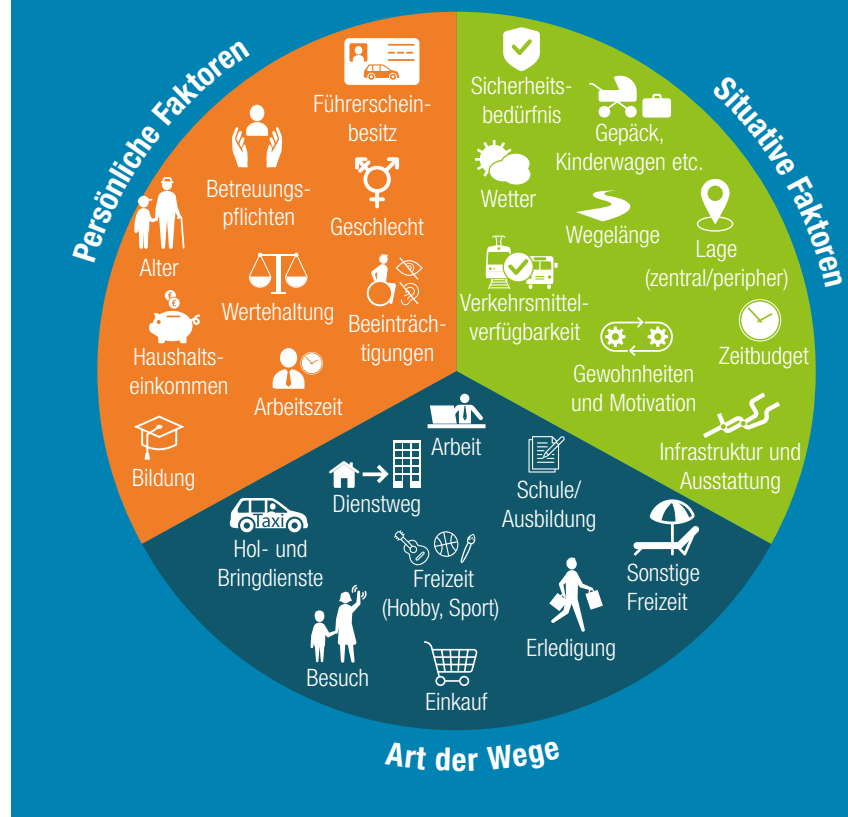
Design for All fördert Demokratisierung, Partizipation und Inklusion in der Mobilität

Design for All ist ein Ansatz, um auf die komplexen Bedürfnisse verschiedener Gruppen einzugehen. Er orientiert sich dabei an sozialer Inklusion und richtet sich an Planende und Ausführende. Das Ziel ist, dass alles für jeden in der Gesellschaft zugänglich und bequem nutzbar ist.¹⁴ Bei Design for All geht es vor allem um Chancengleichheit für alle und andere ethische Fragen. Im Fokus stehen Partizipation und Teilhabe, die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems soll so auch demokratisiert werden. So gibt es Ansätze aus der Innovationsforschung, die bereits im Entwicklungsprozess verschiedene Akteurinnen und Akteure einbeziehen wollen. Auf lokaler und regionaler Ebene gibt es viele Beispiele der Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern wie die städtischen und regionalen Mobilitätslabore.⁴³ Die Europäische Union fördert solche Versuche, Akteursgruppen aus Industrie, Wissenschaft, öffentlichem Sektor und der Zivilgesellschaft in den Innovationsprozess zu involvieren, damit auch Menschen, die nicht der planerischen Norm entsprechen, in die Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten und von Mobilitätsguidelines einbezogen werden.⁵⁵

Gemeinsam inklusive Mobilität schaffen

Die Berücksichtigung vielfältiger Ansprüche an die Mobilität schafft Chancengleichheit und bringt am Ende allen etwas. Mobilitätsplanung und Mobilitätsgestaltung sollten daher künftig inklusiver ablaufen und die in der Gesellschaft vorhandene Vielfalt widerspiegeln. Als erster Schritt ist Planenden bewusstzumachen, dass es unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität der Zukunft gibt und auch bereits etablierte Methoden, um verschiedene Gruppen in Erneuerungsprozesse einzubeziehen. Probleme wie der Gender Gap im Transportsektor, Gender and Diversity Data Gaps und strukturelle Mechanismen der

Vielfältige Ansprüche definieren Mobilität



Quelle: VCO 2022, Weisch 2018, Wegner 2022. Grafik: VCO 2022

Diskriminierung müssen sensibel betrachtet werden. Gemeinsam mit den betroffenen Gruppen ist an Lösungen zu arbeiten. Neue inklusive beziehungsweise partizipative Methoden können bei der Umsetzung und Umgestaltung helfen.

Persönliche Mobilität wird durch viele Faktoren beeinflusst.

Vielfältige Ansprüche berücksichtigen

- Ein für alle Menschen funktionales Mobilitätssystem kann nur erreicht werden, wenn die vielfältigen Ansprüche in der Verkehrs- und Angebotsplanung berücksichtigt werden.
- Bedarfsorientierte Mobilitätsangebote ermöglichen Menschen ein eigenständiges Leben und reduzieren die Abhängigkeit vom Auto.
- Betroffene Personengruppen bei der Angebotsplanung frühzeitig einbinden, um strukturelle Diskriminierung zu vermeiden.

Soziokulturelle und -demographische Einflussfaktoren auf Mobilitätsverhalten

Soziokulturelle und soziodemographische Faktoren beeinflussen persönliche Mobilitätsmuster und sind daher in der Verkehrsplanung stärker zu berücksichtigen. Es geht dabei sowohl um materielle Faktoren wie Haushaltseinkommen als auch um immaterielle wie Wertehaltungen.

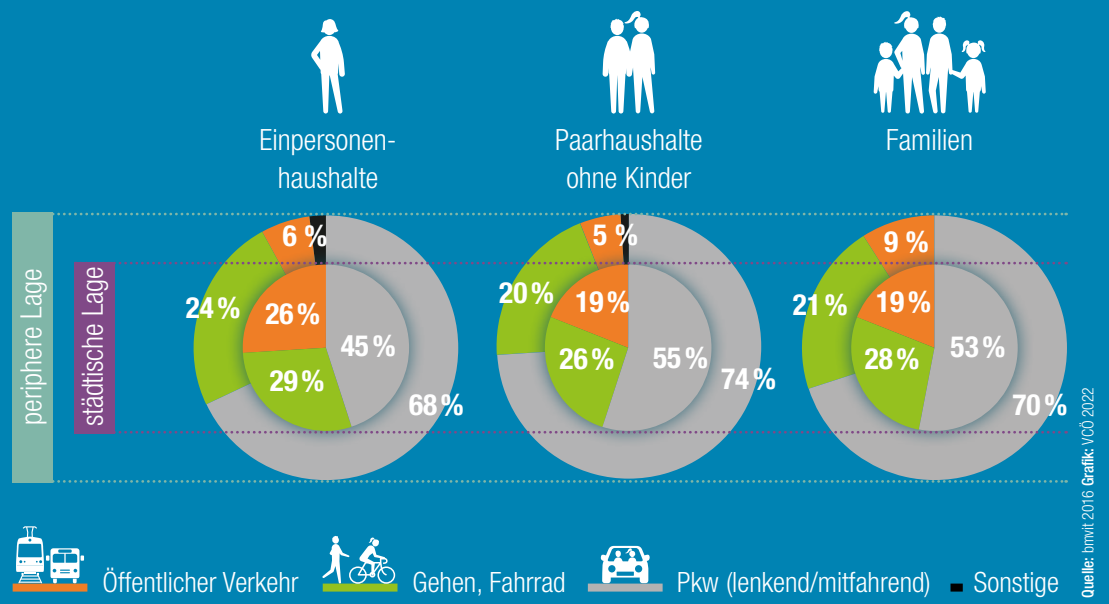
Großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hat das Haushaltseinkommen. Haushalte mit höherem Einkommen geben überproportional mehr Geld für Mobilität aus als jene mit niedrigerem Einkommen. Während es im ersten Einkommensquartil nur sechs Prozent (81 Euro) der Haushaltsausgaben sind, beträgt dieser Wert im einkommensstarken vierten Quartil 18 Prozent (1.100 Euro). Der Öffentliche Verkehr nimmt in allen Einkommensgruppen rund ein Prozent der Haushaltsausgaben ein. Haushalte mit hohem Einkommen geben also sowohl in absoluten Zahlen als auch anteilig an ihrem Mobilitätsbudget überproportional viel für das Auto aus.⁷⁶ Personen mit höherem Einkommen legen zudem

pro Tag durchschnittlich deutlich längere Strecken zurück, wie Zahlen aus der Schweiz zeigen. Im Quartil mit dem niedrigsten Einkommen sind es rund 22 Kilometer (davon 58 Prozent mit dem Pkw), im reichsten Einkommensviertel dagegen mehr als 51 Kilometer (62 Prozent mit dem Pkw).⁶⁴

Deutliche Unterschiede bei den Aufwänden für Mobilität gibt es auch bei der Verteilung nach den höchsten Bildungsabschlüssen. Personen mit Pflichtschulabschluss geben mit knapp zehn Prozent insgesamt am wenigsten ihres Haushaltseinkommens für Mobilität aus. Für den Kauf und die Instandhaltung von Kraftfahrzeugen geben Menschen mit Lehrabschluss besonders viel

Nicht Familiensituation und Lebensform, sondern gut ausgebaute Geh- und Radwege sowie ein dichtes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln sind entscheidend bei der Wahl der Mobilitätsform.

Die Lage des Wohnorts hat größeren Einfluss auf das Mobilitätsverhalten als die Lebensform



aus, und zwar 15 Prozent des Haushaltseinkommens. Absolventinnen und Absolventen von Universitäten und Fachhochschulen investieren hingegen mit zwei Prozent ihres Einkommens doppelt so viel in den Öffentlichen Verkehr wie der Durchschnitt.⁷⁶

Werte als Faktoren der Mobilität

Es gibt aber auch zwischen Personen mit ähnlichem Voraussetzungen große Unterschiede im Mobilitätsverhalten. Einerseits sind Rahmenbedingungen wie der Wohnstandort ein wichtiger Faktor. Der starke Einfluss der guten Erschließung vor allem des Arbeitsweges durch den Öffentlichen Verkehr und die Radinfrastruktur auf die Verkehrsmittelwahl unterstreicht die Wichtigkeit einer nachhaltigen Raumplanung.¹³ Andererseits spielen gesellschaftliche und kulturelle Wertevorstellung, Beruf oder der Freundes- und Bekanntenkreis eine große Rolle.

Eine ursprünglich aus der Zielgruppenforschung stammende Methode, die versucht Einstellungs- und Verhaltensunterschiede zwischen Personen herauszuarbeiten, ist die Typologie nach Sinus-Milieus.^{13, a} Sinus-Milieus sind Gruppen, die sich in ihrer Lebensauffassung und Lebensweise ähneln. Die Sinus-Milieus unterscheiden sich zwischen verschiedenen Ländern und berücksichtigen dabei neben Einkommens- und Bildungsgrad auch Grundorientierungen. Für Österreich werden aktuell zehn Sinus-Milieus unterschieden. Ein Beispiel: Angehörige des Sinus-Milieus „Traditionelle“ haben mittlere oder niedrige Einkommen beziehungsweise Bildungsabschlüsse. Diese Gruppe fokussiert besonders auf Sicherheit, Ordnung und Stabilität. In diesem Sinus-Milieu ist „Kostenersparnis“ von besonderer Relevanz.¹³ Angehörige dieses Milieus können daher über finanzielle Anreize gut erreicht werden. Möchte man etwa erreichen, dass Traditionelle weniger Treibhausgase verursachen, wäre günstiger Öffentlicher Verkehr statt der Pendelpauschale vermutlich eine treffsichere Maßnahme.

Die Einteilung von Informationstypen auf Grundlage der Sinus Milieus ermöglicht zielgruppenspezifische Maßnahmen und Kampagnen. Die sogenannte pro:motion Typologie leitet aus den Sinus-Milieus sechs verschiedene Informationstypen ab, die sich nicht nur im Informationsverhalten, sondern auch in ihren Werthaltungen,

Beispiele der Mobilitätswende



Foto: Klimabündnis OÖ/Hannah Meyr

Als Erwachsene Radfahren lernen

Für viele Frauen ist Radfahren keine Selbstverständlichkeit. Kulturelle Regeln oder mangelnder Zugang zu einem Fahrrad stellen für Frauen aus manchen Herkunftsländern große Barrieren dar, mit dem Rad zu fahren oder es zu erlernen. Spezielle Angebote dafür gibt es beispielsweise beim Klimabündnis Oberösterreich unter dem Projekt „Radheldinnen“ und im Zuge der transdisziplinären Forschungsprojekte „MigRad – Migrantinnen erobern das Fahrrad“ und „Frauen in Fahrt“ in Wien. Es stellte sich heraus, dass Vorbilder, gemeinsame Radfahr-Erlebnisse und der Zugang zu einem Fahrrad wichtige Schlüsselstellen sind, um das Radfahren nachhaltig im Alltag zu verankern. Bestandteile der Kurse sind deshalb auch gemeinsame Ausflüge und das Üben der Nutzung von Sharing-Fahrrädern.

den Ansprüchen an Mobilität und im Mobilitätsverhalten unterscheiden. Zusätzlich kann die Bereitschaft, das eigene Mobilitätsverhalten zu ändern, dieser Typologie zugeordnet werden. Die Typologie beginnt bei spontanen Menschen, die Informationen rasch, aber etwas oberflächlich – „on the go“ – aufnehmen, geht über „hoch informierte Nachhaltige“, die sich gerne umfassend informieren bis zu den „digital illiterates“, die kaum digitale Informationen nachfragen und sich sehr stark mit den „Traditionellen“ der klassischen Sinus Milieus überschneiden.⁴¹

Auf dieser Basis können zielgerichtete Maßnahmen und Kommunikationsformen ergriffen werden, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel, Gehen und Radfahren zu fördern. Durch die hohe Anpassung an die Zielgruppe sind derartige Maßnahmen effektiver und versprechen eine hohe Änderungsrate hin zu klimaverträglichem Mobilitätsverhalten. Bei der Gruppe der „Spontanen“ sind es beispielsweise kreative und spielerische Ansätze, bei den „hochinformierten Nachhaltigen“ wiederum öko-soziale Argumente, die zu einer Änderung des bevorzugten Verkehrs-

mittels führen. Veränderte Rahmenbedingungen, die Autofahren ineffizienter werden lassen, sind bei den „Effizienz-Orientierten“ besonders geeignet. Diese Informationstypen können auch nach ihrer Verteilung in urbanen oder ländlichen Räumen zugeordnet werden. Das erleichtert auch darauf abgestimmte Maßnahmen.⁴¹

Es lassen sich so auch geschlechtsspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten analysieren: Frauen verfügen in etwa gleich oft über Fahrräder wie Männer und sie besitzen öfter Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr. Insgesamt sind unter Frauen Formen moderater bewegungsaktiver Mobilität weit verbreitet. Frauen, die täglich zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, finden sich am häufigsten in den mittleren und unteren Einkommensschichten. Sparsamkeit und Freude an körperlicher Bewegung spielen als Motivation eine wichtige Rolle, direkte ökologische Beweggründe sind unter diesen Frauen nachrangig. Bei der Autonutzung unterscheiden sich Frauen deutlich von Männern. Verwenden Männer den Pkw primär für Arbeitswege, halten sich bei Frauen Wege zur Arbeit und zum Einkauf die Waage.⁶⁵

Wohnort hat starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl

Stark beeinflusst wird die Verkehrsmittelwahl unter anderem vom Wohnort. Menschen in peripheren Regionen sind in ihrer Mobilität sehr stark vom Auto abhängig, wie die ÖROK-Erreichbarkeitsanalyse zeigt. Mit dem Pkw können in Österreich 97 Prozent der Bevölkerung das nächste regionale Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreichen. In der Hälfte der Bezirke Österreichs sind es 100 Prozent. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichten im Jahr 2016 hingegen nur 72 Prozent der Bevölkerung das nächste regionale Zentrum in weniger als einer halben Stunde. Außerhalb Wiens ist die öffentliche Erreichbarkeit des nächsten regionalen Zentrums in Vorarlberg mit 80 Prozent am höchsten, vor Salzburg mit 74 Prozent und am niedrigsten in Kärnten, wo im Jahr 2016 nur 58 Prozent der Bevölkerung das nächste regionale Zentrum mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen konnten. Werte von nahezu 100 Prozent erreichen neben Wien auch die meisten Landeshauptstädte, auffallend niedrige Werte weisen aber auch viele Umgebungsbezirke der größeren Städte auf. Das Burgenland hat die Besonderheit, dass der Öffentliche Verkehr stark auf die Erreichbarkeit Wiens ausgerichtet ist. Das erleichtert zwar das Pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln, näher gelegene Zentren sind aber oftmals nur schwer öffentlich erreichbar.⁴⁸ Das spiegelt sich auch im Motorisierungsgrad wider: Während in Vorarlberg auf 1.000 Personen 477 private Pkw kommen und in Salzburg 471, sind es in Kärnten 581 private Pkw pro 1.000 Personen und im Burgenland 608.⁷⁴

Es sollten daher nicht weiter Siedlungsstrukturen gefördert werden, die vor allem die Nutzung eines Pkw erfordern.¹³ Einige Subventionen im Verkehrsbereich sind nicht nur aus ökologischer Sicht kontraproduktiv, sondern auch aus sozialer Sicht: So profitieren vom Pendelpauschale Gutverdienende in höheren Steuerklassen weit stärker, weil es die Steuerbemessungsgrundlage verringert. Von Förderungen für den Öffentlichen Verkehr sowie der Stadt und Region der kurzen Wege profitieren dagegen auch Personen mit niedrigem Einkommen. Konkret bedeutet das beispielsweise: kürzere Taktung von Bussen, gut beleuchtete Haltestellen in dichteren Abständen

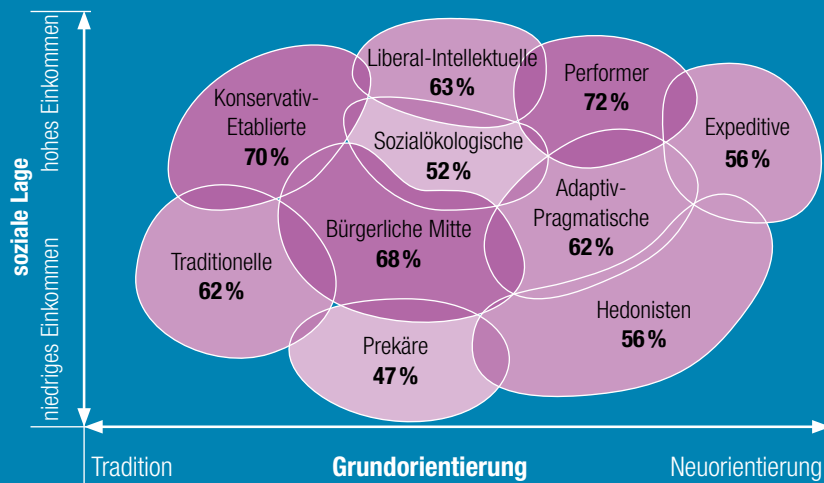


Passgenaue Mobilitätsangebote durch Sinus-Milieus

Die Hochschule Biberach in Deutschland liefert ein Beispiel für die Anwendung von Sinus-Milieus bei der Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts. Aufbauend auf einer Analyse der Lebensstile der Hochschulmitglieder wurde ein Maßnahmenmix für eine klimaverträgliche Mobilität entwickelt. Zum Beispiel wurde eine hochschuleigene E-Roller-Flotte angeschafft, die besonders für die Gruppe der „Expeditiven“ gedacht ist. Diese wollen zwar klimaverträglich unterwegs sein, Flexibilität und reibungsloses Funktionieren ist ihnen aber wichtiger. Weitere Maßnahmen sind der Ausbau von Wohnmöglichkeiten direkt am Campus und die Einführung von Mitfahrbänken entlang der Hauptkorridore außerhalb der Stadt. Insgesamt konnten so die rund 1.200 Pkw-Parkplätze um 50 Prozent reduziert werden.

Soziale Milieus haben Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten

Anteil der Bevölkerung in Deutschland, der täglich oder mehrmals pro Woche ein Auto verwendet



Milieus	Anteil in der Bevölkerung
Konservativ-Etablierte	10 %
Liberal-Intellektuelle	7 %
Performer	8 %
Expeditive	9 %
Sozialökologische	7 %
Bürgerliche Mitte	13 %
Adaptiv-Pragmatische	11 %
Traditionelle	11 %
Prekäre	9 %
Hedonisten	15 %

Quelle: VCO 2022, Welch 2018, Wegener 2022 Grafik: VCO 2022

zum Wohnort, sichere Fußwege und Ausbau sicherer Rad-Infrastruktur.

Wandel durch spielerische Ansätze

Partizipation und Zielgruppenorientierung sind Strategien, die eine Verhaltensänderung zusätzlich unterstützen. Die auf die Werthaltungen abzielenden Milieus und Typologien zeigen, dass es unterschiedlicher Strategien bedarf, um die Vielfalt der Menschen zu erreichen. Darüber hinaus ist die Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern notwendig, um zu einem tatsächlichen Verhaltenswandel zu kommen: Eine entsprechende Beteiligung erhöht die Akzeptanz gegenüber Maßnahmen.²⁹

Ein Ansatz verfolgt die Möglichkeit etwas auszuprobieren zu können.²⁹ Das kann auch über spielerische Elemente in üblicherweise nichtspielerischen Tätigkeiten geschehen – die sogenannte Gamification. Aufgaben, Punktevergabe, Vergleiche und Ähnliches können dazu anregen, ein nachhaltigeres Mobilitätsverhalten auszuprobieren – ein etwa bei den Angehörigen des spontanen „on the go“-Typus erfolgversprechender Ansatz. „Beat the street“ ist ein Spiel, bei dem die Teilnehmenden durch Berühren von Lesegeräten mit einer Chipkarte nachweisen, dass sie eine Strecke zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt haben, Punkte zur Belohnung sammeln und Preise gewinnen. Das Spiel wurde etwa im Jahr 2019 im Londoner Bezirk Hounslow ausprobiert. Mehr als 28.000 Menschen nahmen teil und legten in

sechs Wochen mehr als 155.000 Kilometer zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Obwohl nur zehn Prozent der Bevölkerung teilgenommen hatten, ging der Autoverkehr während der morgendlichen und nachmittäglichen Rushhour deutlich zurück. Nach dem Spielende gaben 75 Prozent der Befragten an, wöchentlich mindestens 150 Minuten moderate körperliche Aktivität zu erreichen. Vor Beginn des Versuchs waren es nur 62 Prozent gewesen.²⁸

Ein heimisches Beispiel für erfolgreiche Gamification ist „Österreich radelt“. Dabei können Einzelpersonen, Firmen, Vereine und Schulen ihre geradelten Kilometer eintragen und Preise gewinnen.¹⁸ Im Sommerhalbjahr des Jahres 2022 legten mehr als 36.000 Teilnehmende fast 30 Millionen Kilometer mit dem Fahrrad zurück und sparten gegenüber Autofahrten mehr als 5.000 Tonnen Treibhausgas ein.¹⁸

Durchschnittlich verwenden 61 Prozent der Bevölkerung in Deutschland täglich oder mehrmals pro Woche ein Auto, je nach sozialem Milieu ist die Auto-nutzung unterschiedlich hoch.

>> Nachhaltige Mobilität gerecht gestalten

- Nachhaltige Mobilität ist kostengünstiger. Verfügbarkeit von Öffentlichem Verkehr entlastet die Haushalte finanziell und gewährleistet Teilhabe.
- Subventionen wie das Pendelpauschale sind sozial ungerecht und auch aus ökologischer Perspektive zu reformieren.
- Werthaltungen berücksichtigen und zielgruppenspezifische Maßnahmen setzen, um die Transformation hin zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem voranzutreiben.

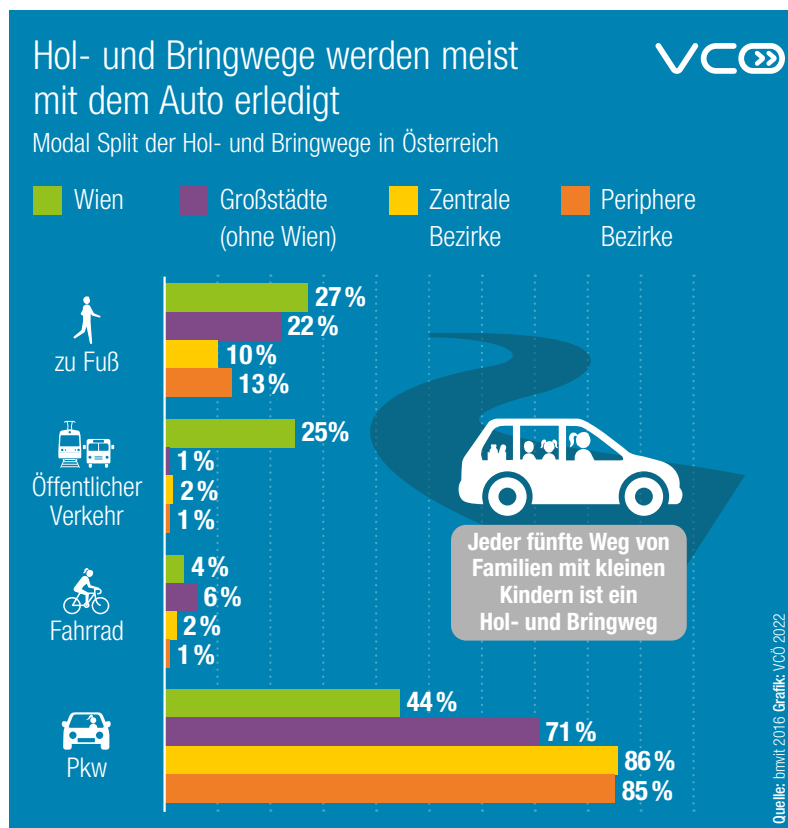
Gender- und Diversity-Perspektive bringt vielfältige Erkenntnisse

Geschlecht ist nicht mehr nur in zwei Kategorien zu denken. Geschlechter sind vielfältig. Die Vielfalt bringt neue Erkenntnisse für die Verkehrsplanung: Das Unterwegssein lässt sich genauer beschreiben, um passgenaue Mobilitätslösungen zu erarbeiten.

Die gesellschaftlichen Realitäten zeigen, dass Geschlecht mehr ist als die zweigeschlechtliche Vorstellung von „Frau“ und „Mann“. Geschlechtervielfalt macht darauf aufmerksam, dass Körper und Identitäten über die binäre Normvorstellung hinausgehen können. Menschen in unserer Gesellschaft sind ganz generell von großer Vielfalt geprägt: Frauen, Männer, inter- und transgeschlechtliche Menschen, Junge und Ältere, Menschen mit und ohne Behinderung(en), Menschen mit unterschiedlichen ethnischen Herkunft(en), Religionen und Weltanschauungen, Menschen unterschiedlicher sexueller Orientie-

rungen – sie sind im öffentlichen Raum unterwegs und nutzen Mobilitätsangebote. Diese Eigenschaften bilden – analog zu den Antidiskriminierungsbestimmungen – meist die Kerndimensionen von „Diversity“: Alter, Geschlecht, Ethnizität, soziale Herkunft, sexuelle Orientierung, physische und psychische Verfassung sowie Religion beziehungsweise Weltanschauung. Diese Kerndimensionen wirken jedoch so gut wie nie nebeneinander, sondern sie stehen vielmehr miteinander in Wechselwirkung und können sich überlagern. Das auch im deutschsprachigen Raum verwendete englische Wort „Gender“ soll auf Aspekte wie etwa Beruf, Kleidung, Eigenschaften, aber auch Erwartungen und Handlungsmuster hinweisen, die in einer bestimmten Kultur oder Gesellschaftsform als typisch für ein bestimmtes Geschlecht angesehen werden. Dabei müssen das biologische Geschlecht (Englisch: Sex) und das soziale Geschlecht (Gender) nicht übereinstimmen.

Je nach Wohnort werden unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt. Während Wien den höchsten Anteil beim Öffentlichen Verkehr hat, sind es beim Fahrrad die anderen Großstädte.



Geschlechterrollen prägen unser Unterwegssein und unser Mobilitätsverhalten

Unterschiede zwischen den Geschlechtern ergeben sich in der Mobilität aus der unterschiedlichen Verfügbarkeit der Verkehrsmittel sowie aus den unterschiedlichen Alltagen. Pflege-, Haus-, Familien- und Betreuungsarbeiten – spricht die unbezahlte „Care-Arbeit“ – haben einen starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.³⁸ Diese unbezahlte Arbeit wird Frauen nicht nur nach wie vor gesellschaftlich zugeschrieben, sondern auch tatsächlich überwiegend von ihnen übernommen. Die letzte Zeitverwendungsstudie wurde in Österreich im Zeitraum 2008 bis 2009 durchgeführt

und zeigt, dass Frauen täglich drei Stunden und 42 Minuten für Haushaltsarbeiten verwenden, Männer hingegen nur weniger als zwei Stunden.⁷⁷ Ob sich dieses Verhältnis seither grundlegend verändert hat, werden die Ergebnisse der Neuauflage zeigen, die voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 veröffentlicht werden.

Personen, die im Alltag Betreuungsarbeiten übernehmen, haben wesentlich komplexere Wegeketten als jene, die hauptsächlich zwischen Wohnsitz und Arbeitsplatz verkehren. Sie bringen – meist zusätzlich zum Arbeitsweg – ihre Kinder in den Kindergarten oder zur Schule, zu Sportvereinen oder zu Freizeiteinrichtungen, sie müssen zu Angehörigen und in deren Auftrag zu Ärztinnen und Ärzten, in die Apotheke oder andere Besorgungen erledigen.

In Begleitung von Kindern, älteren oder in ihrer Bewegung eingeschränkter Menschen sehen sie sich einer Vielzahl an Herausforderungen gegenüber: etwa mangelndes Platzangebot für Kinderwagen und Gepäck in den öffentlichen Verkehrsmitteln oder Einstiegsbarrieren. Auch die oft im ländlichen Raum vorhandenen Bushaltestellen ohne Wartehäuschen und Sitzgelegenheiten machen das Unterwegssein mit Kindern herausfordernd.

Unterschiedliche Mobilitätsvoraussetzungen

Die räumlichen Voraussetzungen wie Straßen, Wege, Siedlungen und das Vorhandensein von Mobilitätsangeboten bestimmen maßgeblich, wie Personen mobil sein können. Sind keine sicheren Geh- und Radwege vorhanden, ist die nächste Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs zu weit entfernt oder Bus und Bahn fahren nicht zu den benötigten Zeiten, dann steigt die Attraktivität des Pkw. Menschen jedoch, die keinen Führerschein besitzen oder die über keinen eigenen Pkw verfügen, sind abhängig von diesen Rahmenbedingungen und infrastrukturellen Voraussetzungen. Darunter sind statistisch gesehen überdurchschnittlich viele Frauen. Sie verwenden weniger regelmäßig das Auto, obwohl die Verfügbarkeit nahezu gleich ist wie bei Männern.¹³ Dabei spielt die höhere Teilzeitquote unter Frauen eine Rolle. Die Teilzeitquote der Frauen lag im Jahr 2021 bei knapp 50 Prozent.⁷⁵ 79 Prozent aller Teilzeitbeschäftigten im Jahr 2021 waren Frauen.

Der Öffentliche Verkehr nimmt auf die



Stadtplanung für alle

In der Stadtplanung werden die Bedürfnisse von Frauen und anderen marginalisierten Gruppen oft vernachlässigt. Gender Planning versucht konsequent alle Nutzenden miteinzubeziehen. Die schwedische Stadt Umeå ist dabei Vorreiterin. Zum Beispiel fiel auf, dass Spielplätze abends hauptsächlich von Buben besucht wurden. Um den Aufenthalt auch für Mädchen ansprechend zu machen, wurden kleine überdachte Plätze mit großen Hängesesseln errichtet, die durchgängig beleuchtet sind. Auch ein Tunnel wurde so umgestaltet, dass Frauen diesen ohne Angst passieren können. In Wien wurde bei der Umgestaltung des Reumannplatzes auf Wunsch vieler Mädchen eine sogenannte Mädchenbühne gebaut, auf der Tanzperformances, Konzerte und Theater stattfinden.

abweichenden Bedürfnisse von Teilzeitbeschäftigten in vielen Fällen zu wenig Rücksicht. Die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel sind vor allem in den Regionen auf Schulzeiten und auf die typischen Arbeitszeiten einer von „9 bis 17 Uhr“ vollzeiterwerbstätigen Person abgestimmt. Außerhalb dieser Kernzeiten gibt es oft zu wenig Verbindungen und zu große Intervalle. Günstigere Zeitkarten, wie Wochen- und Monatskarten sind für Vollzeitarbeitskräfte attraktiver als für Menschen in Teilzeit. Sie würden von alternativen Tarifmodellen profitieren – etwa günstigen Angeboten für zwei oder drei Tage pro Woche. Auf den Bedarf von Teilzeitbeschäftigten ist bei öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten ausreichend Rücksicht zu nehmen.

Lücken in der Datenbasis

Entscheidungsprozesse in der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung bauen auf einer modellhaften Abbildung des Verkehrsgeschehens auf. Studien liefern Daten zur Mobilität der Bevölkerung und geben Auskunft zu den quantitativen Kennziffern

der Mobilität. Sie erheben etwa die Anzahl der Wege nach Zwecken, Daten zum Pkw-Besitz, zum Besitz von Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel und die Verkehrsmittelwahl zur Analyse des Modal Split. Wesentliche Aspekte des Mobilitätsverhaltens bleiben aus Gründen der Vereinfachung jedoch ausgeblendet. Es fehlen üblicherweise Fragen zu den Lebenszusammenhängen und unterschiedlichen Lebensphasen der befragten Personen, die sich nicht einfach durch die Erhebung des Familienstands und der Haushaltszusammensetzung erfassen lassen. Wenn in den quantitativen Befragungen etwa konkret nach den Zusammenlebensformen gefragt würde, könnten Familienformen wie „Kinder mit Doppelresidenzen“ differenziert erfasst werden. Die damit einhergehenden Betreuungs- und Begleitwege ließen sich davon ableiten. So könnten die in Zahlen messbaren Indikatoren durch beschreibende ergänzt werden und könnten gemeinsam in die Verkehrsplanung einfließen. Der Lebenskontext und Angaben wie zur Beschaffenheit und Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln und Haltestellen sowie zur

Ein gutes öffentliches Verkehrsangebot und sichere Geh- und Radwege ermöglichen selbständige Mobilität und reduzieren Hol- und Bringdienste.

Qualität von Rad- und Gehwegen zeichnen erst ein umfassendes Bild des Unterwegsseins und zu den vielfältigen Motiven und Einflussfaktoren der Mobilität von Menschen.

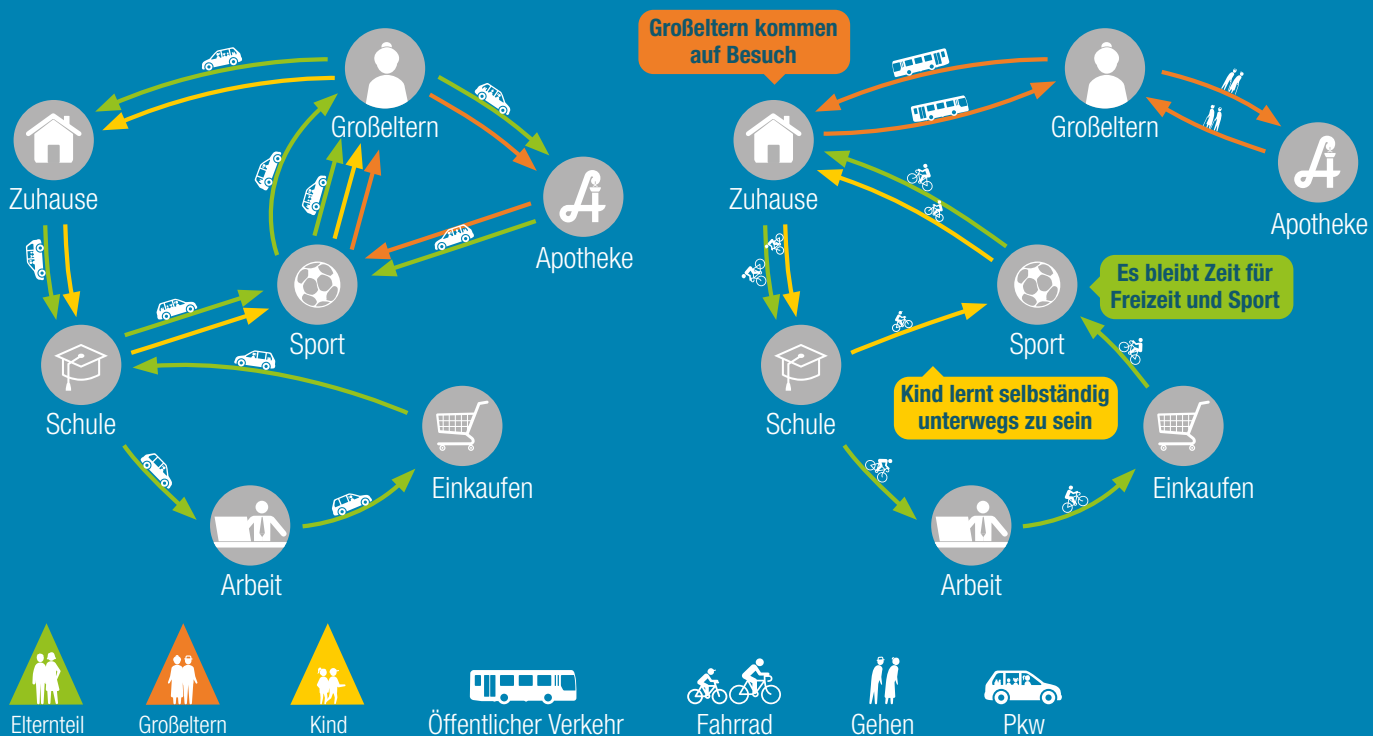
Eine weitere Lücke ergibt sich bei der Abbildung des Geschlechts der Teilnehmenden am Mobilitätssystem. Die statistische Erfassung des biologischen Geschlechts bei Erhebungen durch die Abfrage von nur „männlich“ und „weiblich“ ist angesichts vielfältiger Lebensrealitäten unvollständig. Dabei spielt das Geschlecht eine nicht zu unterschätzende Rolle bei der Interpretation von quantitativen – also den messbaren – Daten. Eine präzisere Erhebung ließe sich jedoch einfach bewerkstelligen. Die in Österreich im Impfwesen verwendeten Fragebögen können dabei als Vorbild verwendet werden. Bei den Fragebögen für Schutzimpfungen werden für die Variable „Geschlecht“ aktuell folgende sechs Antworten angeboten: weiblich, männlich, divers, inter, offen, kein Eintrag.⁶⁹

Auch für komplexe Wegeketten klimaverträgliche Mobilität ermöglichen



Autozentriertes Verkehrssystem

Nachhaltiges Mobilitätssystem



Sicherheit: individuelle Erfahrungen und strukturelle Dimensionen

Zahlreiche Einflüsse bestimmen das persönliche Sicherheitsempfinden im Verkehr. Einerseits kann der objektiv schlechte oder ungenügende Zustand von Verkehrsinfrastruktur wie Geh- oder Radwegen für Unsicherheit sorgen. Orte im öffentlichen Raum, wie Bushaltestellen oder U-Bahn-Stationen, können zudem bei Menschenleere oder in der Nacht durch die subjektive Wahrnehmung oder persönliche Erfahrungen zu subjektiv gefühlten Angsträumen werden. Vor allem für Frauen und für Angehörige von Minderheiten ist das problematisch. Potenzielle Grenzüberschreitungen durch andere – von Anstarren über Belästigungen oder Beleidigungen bis hin zu körperlichen Übergriffen – wirken in so einem Setting umso bedrohlicher. Gängige Sicherheitsvorkehrungen, wie etwa Videoüberwachung, leisten nicht notwendigerweise einen Beitrag für mehr subjektive Sicherheit.⁴

Sicherheit muss daher ein integraler Bestandteil der Mobilitätsplanung sein. Das betrifft das Bereitstellen und Instandhalten von verkehrssicherer Infrastruktur für das Gehen und Radfahren ebenso wie eine Gestaltung des öffentlichen Raums und öffentlicher Verkehrsmittel, die Grenzverletzungen entgegenwirkt. Eine gute Beleuchtung, die Einsehbarkeit der Szenerie oder eine bewusste Belegung – etwa durch Bündelung von Haltestellen, Taxistandplätzen und Rad-Abstellanlagen mit der dadurch erhöhten Personenfrequenz – sind Maßnahmen, die das Sicherheitsempfinden deutlich erhöhen können.⁸¹

Lösungen für viele – statt einer Lösung für alle

Die Mobilitätswende hat neben ökologischeren Lösungen auch die unterschiedlichen Möglichkeiten und Bedürfnisse von Frauen und marginalisierten Gruppen einzubeziehen. Es sollte vermehrt um Inklusivität und Rücksichtnahme gehen. Denn Mobilität ermöglicht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, ist Teil einer sozialen Daseinsvorsorge und somit Kernelement einer demokratischen, stabilen, gerechten Gesellschaft.³⁶ Wer die Genderperspektive im Mobilitätsbereich einnimmt, thematisiert einerseits die bestehenden Geschlechterverhältnisse und Hierarchien und trägt andererseits aktiv zu mehr Geschlechtergerechtigkeit bei. Die vielfältigen Alltage, Lebenssituationen und



Beispiele der Mobilitätswende

Kinder sind mit Pedibus und Bicibus aktiv mobil

Mit dem Pedibus oder dem Bicibus kommen Kinder gemeinsam zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule. In Gruppen wird entlang einer festgelegten Route zu fixen Zeiten der Schulweg bewegungsaktiv zurückgelegt. In Barcelona schon weit verbreitet, gibt es erste Bicibus-Initiativen auch in Wien. Auch bei Meet-and-Bike in Wels kommen Kinder gemeinsam mit dem Fahrrad in die Schule. Der Pedibus hingegen geht bereits in vielen Gemeinden Österreichs. Neben mehr Bewegung für die Kinder gibt es weniger Elterntaxis, damit kein Verkehrschaos vor der Schule, und der Treibhausgas-Ausstoß wird gesenkt. Auch die Begleitwege für Eltern reduzieren sich. Wenn Kinder am Schulweg lernen, selbstständig unterwegs zu sein, sind sie auch in ihrer Freizeit sicherer mobil. Außerdem wird so klimaverträgliches Mobilitätsverhalten gelernt.

Mobilitätsmuster von Menschen bilden eine wichtige Grundlage jeder Planungsentscheidung. Um Vielfalt und die Perspektive der Geschlechtergerechtigkeit in der Verkehrsplanung und in Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen, ist es erforderlich, nicht immer von „einer Lösung für alle“ auszugehen. Werden vielfältige Lebenszusammenhänge und die daraus resultierenden vielfältigen Mobilitätsmuster berücksichtigt, ermöglicht das passgenaue Mobilitätsangebote für viele.

» Verkehrsplanung sensibilisieren

- Gender Mainstreaming als grundlegende Strategie in der Verkehrsplanung und im Mobilitätssektor anwenden.
- Mobilitätserhebungen um Fragen zum Lebenskontext und Geschlechterkategorien erweitern, um diese in die Verkehrsplanung einfließen zu lassen.
- Expertise im Bereich Gender und Mobilität bei Mobilitätsvorhaben einbeziehen und Entscheidungspersonen sensibilisieren.

Lebensereignisse beeinflussen das Mobilitätsverhalten

Das Mobilitätsverhalten ändert sich meist bei Lebensumbrüchen. Mit der Geburt des ersten Kindes steigt oft die Autonutzung, im Alter kommt es mitunter zum Rückzug und zu weniger Mobilität. Frühe Mobilitätsbildung beeinflusst die Einstellungen zu den Verkehrsmitteln.

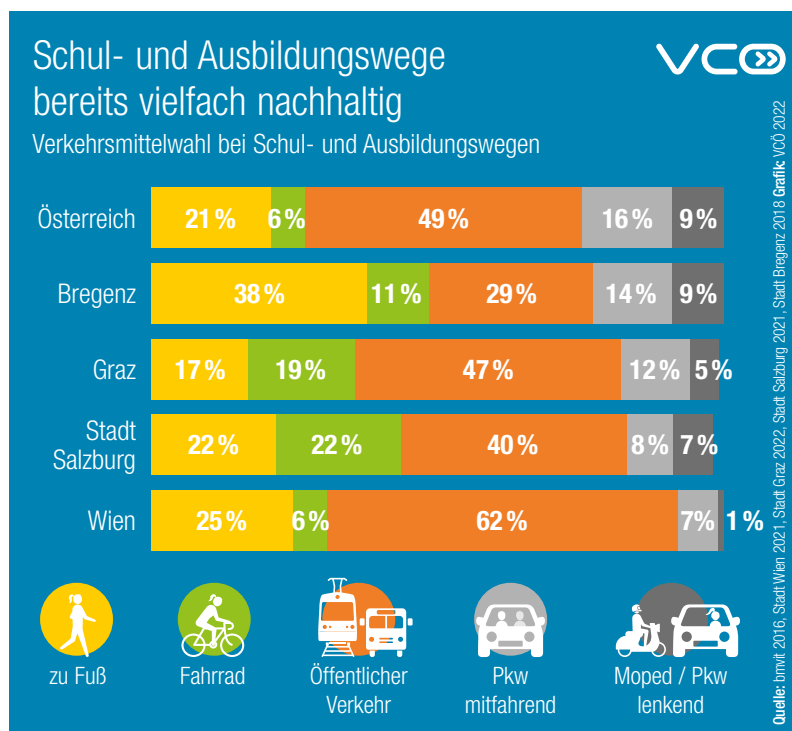
Unser Mobilitätsverhalten ist meist stabil. Neben der vorhandenen Infrastruktur beeinflussen es Bedürfnisse und Erfahrungen. Bereits in der Kindheit und Jugend wird der Grundstein persönlicher Einstellung zu den verschiedenen Arten der Fortbewegung angelegt. Eltern sind dabei die ersten Vorbilder, aber auch andere Erwachsene, insbesondere über Mobilitätsbildung in der Schule, können hier wirken.⁶² Veränderungen in der Mobilität gehen oft mit Umbrüchen im Leben einher. Biographische Schlüsselerlebnisse verändern das Verhalten: Nach einem Umzug ist neue Infrastruktur verfügbar, nach der Geburt eines Kindes werden die täglichen Wege komplexer.²⁶ Neben diesen individuellen Schlüs-

Der Weg zur Schule
oder zum Ausbildungsort
ist eine gute Gelegen-
heit, Bewegung in den
Alltag zu integrieren.
In Bregenz und in der
Stadt Salzburg wird das
schon oft gemacht.

selereignissen spielt das fortschreitende Alter eine große Rolle bei der Verkehrsmittelwahl. Kinder bis 14 und Personen über 65 Jahre sind am häufigsten zu Fuß unterwegs. Legen Kinder noch 26 Prozent ihrer Wege zu Fuß zurück, sind es bei Jugendlichen ab 15 Jahren nur noch zwölf Prozent. Erst bei den über 65-Jährigen steigt der Fußweganteil wieder auf 26 Prozent. Bei Kindern und über 65-Jährigen ist zudem mit zehn beziehungsweise acht Prozent aller Wege der Radfahr-Anteil höher als bei anderen Altersgruppen. Kinder und Jugendliche zwischen sechs und 19 Jahren nutzen mit Abstand am häufigsten den Öffentlichen Verkehr. Sie legen zwischen 30 und 40 Prozent aller Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Den größten Anteil an Pkw-Fahrten – selbstlenkend und mitfahrend – weisen mit rund 68 Prozent die 35- bis 54-Jährigen auf.³¹

Jugendliche brauchen mehr Bewegung

Sechs bis 14-Jährige legen 35 Prozent ihrer Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück, der Spitzenwert bei der bewegungsaktiven Mobilität unter allen Altersgruppen. Weitere 30 Prozent der Wege legen sechs bis 14-Jährige mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Auf 34 Prozent ihrer Alltagswege fahren sie im Auto mit. Bei Jugendlichen von 15 bis 19 Jahren sinkt der Anteil der bewegungsaktiven Mobilität auf 17 Prozent. Mit rund 40 Prozent legen die 15- bis 19-Jährigen bereits doppelt so viele Wege im Auto sitzend zurück als sie zu Fuß oder mit dem Fahrrad mobil sind. Bewegungsmangel ist bei Jugendlichen ein zunehmendes Problem. Eine Verkehrsplanung, die Gehen und Radfahren forciert, würde es auch



Jugendlichen erleichtern, sich regelmäßig zu bewegen.⁵⁴

Der abnehmende Anteil an Fuß- und Radwegen in der Verkehrsmittelwahl hat negative gesundheitliche Konsequenzen. Verglichen mit den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation WHO bewegen sich in Österreich 71 Prozent der Buben und rund 85 Prozent der Mädchen zu wenig.²⁷ Nach einer Erhebung aus dem Jahr 2018 bewegen sich nur 22 Prozent der elf- bis 13-jährigen Schülerinnen und Schüler täglich mindestens wie von der WHO empfohlen eine Stunde. Mit zunehmendem Alter nimmt das Aktivitätslevel weiter ab, bei den 15- bis 17-Jährigen sind es unter zehn Prozent. In beiden Altersstufen sind dabei weniger Mädchen als Burschen körperlich aktiv.²² Die Folgen des Bewegungsmangels reichen von Übergewicht über mangelnde körperliche Fitness und Haltungsschäden bis zu geringerer geistiger Leistungsfähigkeit. Spätfolgen im Erwachsenenalter sind der frühere Beginn von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Rückenleiden.³⁵

Junge sehen Angebote für aktive und nachhaltige Mobilität positiv

Unabhängig von den Eltern unterwegs sein zu können, ist für Jugendliche sehr wichtig. Angebote für aktive und nachhaltige Mobilität werden von ihnen positiv gesehen und auch genutzt. Unterwegs sein soll für sie leistbar sein. Jugendliche legen Wert auf einen sauberen öffentlichen Raum und begrüßen es, sich auf die Einhaltung der Verkehrsregeln verlassen zu können. Sie schätzen Orte, an denen sie ausreichend Platz zum Hinsetzen, Erholen und Ausruhen finden. Welche Verkehrsmittel im Jugendalter bevorzugt werden, hängt von einer Reihe von Faktoren ab. Verfügbarkeit des Verkehrsmittels, Erreichbarkeit, Kosten-Nutzen-Abwägung, Sicherheit, Verlässlichkeit des Verkehrsmittels, Wissen und Erfahrung bezüglich Nutzung, Selbstwirksamkeit und Einstellung, sowie die Wertschätzung, die mit dem Verkehrsmittel verbunden ist. Pünktlichkeit ist der wichtigste Aspekt bei der Bewertung des Öffentlichen Verkehrs. In öffentlichen Verkehrsmitteln spielen zudem die Freundlichkeit des Personals, in erster Linie ein Umgang auf Augenhöhe, sowie Sauberkeit und der Wunsch nach kostenlosem WLAN eine wichtige Rolle. Vor



#gemmason: Jugendliche gestalten Mobilität

Unter dem Namen #gemmason wurde in Osttirol ein Jugendbeteiligungsprozess zur Zukunft des Bezirks gestartet. Es zeigte sich, dass Mobilität ein zentrales Thema bei Jugendlichen ist. Daraufhin wurden in der „gemmasonchallenge“ Vorschläge gesammelt, wie die zukünftige Mobilität für Jugendliche aussehen kann. In einem Mobilitätsmonat konnten sie einen Monat lang die unterschiedlichen Mobilitätsarten in der Region testen. Manche entdeckten dadurch den E-Scooter als geeignetes Verkehrsmittel für die erste und letzte Meile zur Bushaltestelle und können so eigenständiger mobil sein. Über einen Fragebogen wurden die Hürden und Lücken der unterschiedlichen Mobilitätsformen erhoben. Die Jugendlichen erfahren damit, dass ihre Stimme gehört wird und sie Zukunft mitgestalten können.

allen das Gefühl als Verkehrsteilnehmende nicht respektiert zu werden – etwa wenn ihnen der Vorrang am Zebrastreifen verwehrt wird oder sie in öffentlichen Verkehrsmitteln beiseitegeschoben werden – bereitet Unbehagen und beeinflusst das Verhältnis zu einer Fortbewegungsart negativ.²⁵ Besonders in Städten ist das Thema Sicherheit, beispielsweise Angst vor unangenehmen Begegnungen mit anderen Personen, präsenter als am Land. Unter Kindern in der Stadt sind neben der Sicherheit – etwa Angst vor unbekannten Personen, älteren Jugendlichen und Mobbern – besonders Umstiege und überfüllte Verkehrsmittel ein Thema.

Frühe Mobilitätsbildung legt den Grundstein

Die primäre Verkehrssozialisation erfahren Kinder meist von den Eltern. Wenn Kinder älter werden und selbständig unterwegs sein können, erfahren sie eine zweite Verkehrssozialisation auf Basis eigener Erfahrungen zu Fuß, mit dem Rad und dem Öffentlichen Verkehr.⁶² Pädagoginnen und Pädagogen stellen eine wichtige Zielgruppe dar,

die es als Multiplikatorinnen und Multiplikatoren zu erreichen gilt. Sie können Mobilität in Bildungs- und Freizeiteinrichtungen verstärkt zum Thema machen und Mobilitätsbildung den Kindern zielgruppengerecht näherbringen. Die Initiative „klimaaktiv mobil“ des Klimaministeriums unterstützt dabei Schulen und Kindergärten und stellt Unterrichtsmaterial für alle Altersgruppen bereit. So wurden bis zum Jahr 2022 mehr als 500 Bildungseinrichtungen in ganz Österreich erreicht.⁴⁰ Das in diesem Rahmen angebotene Mobilitätsmanagement-Programm zeigte sich in einer Evaluierung höchst effektiv. Im Schuljahr 2020/21 wurden dadurch 700.000 Pkw-Kilometer auf andere Mobilitätsformen verlagert und 50 Prozent der teilnehmenden Schulen und Kindergärten setzten Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität rund um die Bildungseinrichtung – etwa indem sie Fahrrad-Abstellplätze schufen oder Schulbeginn und Schulende mit den Fahrplänen des Öffentlichen Verkehrs abstimmten.³⁰

Aber auch außerschulische Kinder- und Jugendeinrichtungen fördern klimaverträgliche Mobilität. So beraten ausgebildete Jugendmobil

Coaches gefördert von klimaaktiv mobil Gemeinden, Städte und Regionen wie Jugendliche bei der Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen vor Ort einbezogen werden können. Im Jugendzentrum ECHO in Graz eröffnete zum Beispiel eine Fahrradwerkstatt als freizeitpädagogisches Angebot. Jugendliche haben die Möglichkeit technisches Wissen zu erwerben, Fahrradreparaturen durchzuführen und setzen sich auch gleichzeitig mit vielfältigen Aspekten des Klimaschutzes auseinander, wie Recycling, Upcycling, klimaneutrale Fortbewegung mit dem Fahrrad. Solche Maßnahmen binden Kinder und Jugendliche aktiv in einen Partizipations- und Gestaltungsprozess ein und fördern das Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität.⁵³

Schlüsselergebnisse können das Mobilitätsverhalten verändern

Durch relevante Schlüsselerlebnisse ändern sich oft Anforderungen, Bedingungen und Bedürfnisse und damit einhergehend wandelt sich häufig auch das Mobilitätsverhalten.²⁶ Diese Ereignisse umfassen in den meisten Fällen: Haushalts- und Familienbiografie, Bildungs- und Erwerbsbiografie oder Wohnbiografie.⁶¹

Eine britische Haushaltsbefragung zeigte, dass das Eingehen einer Beziehung, der Erwerb des Führerscheins oder der (Wieder)Eintritt ins Erwerbsleben zu mehr Autonutzung führen. Lebensereignisse, die zu weniger Wegen mit dem Auto führen, sind der Verlust des Partners oder der Partnerin sowie Arbeitslosigkeit. Ein Wechsel des Arbeits- oder Wohnorts sowie die Geburt eines Kindes kann sowohl mehr als auch weniger Autonutzung auslösen.¹² Ein zentrales Schlüsselereignis, das oftmals mit der Anschaffung eines (weiteren) Pkw einhergeht, ist die Geburt des ersten Kindes.⁶⁰

Solche Schlüsselereignisse lassen sich nutzen, um eingefahrenes Mobilitätsverhalten zu verändern. Entscheidend dafür sind die Vorbereitungsphase sowie eine kurze Periode nach der Veränderung. Eltern und insbesondere (angehende) Mütter sind etwa während der Schwangerschaft und in den ersten Monaten nach der Geburt besonders offen für Informationen zu einem gesunden und nachhaltigen Lebensstil.⁵⁹ Teilnehmende eines Projekts, bei dem sie in persönlichen Umbruchsphasen zur Nutzung von Alternativen

Beispiele der Mobilitätswende

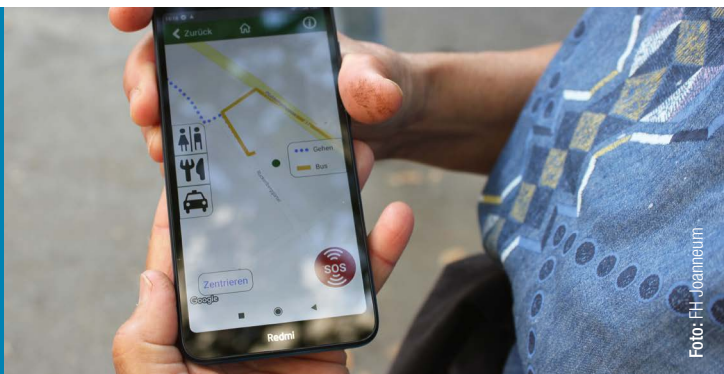
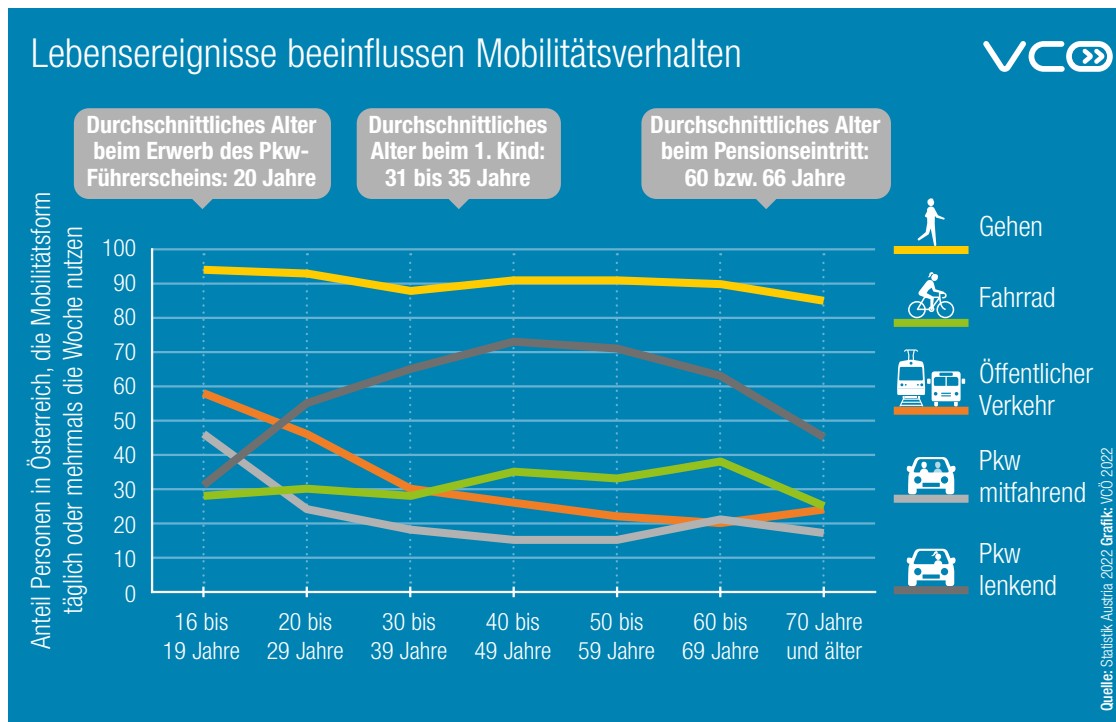


Foto: FH Joanneum

App Soulmate hilft älteren Menschen selbständig mobil zu sein

Älteren Menschen selbständige Mobilität ermöglichen ist das Ziel der App „Soulmate“. Der digitale Begleiter am Smartphone hilft älteren Menschen sicher am Ziel anzukommen, auch wenn die Orientierung vielleicht schwerfällt. Die App wurde speziell für und mit älteren Menschen entwickelt. Sie bietet Routenplanung fürs Gehen, Radfahren und den Öffentlichen Verkehr und gibt Bescheid, wenn die geplante Route verlassen wird. Es können unter anderem Rastmöglichkeiten, öffentliche Toiletten oder Taxis angezeigt werden. Wird Hilfe gebraucht, können über den integrierten SOS-Button ausgewählte Kontakte per Videotelefonie verständigt werden. Diese sehen dann den Aufenthaltsort und die geplante Route und können rasch helfen.



Je nach Lebenssituation haben Menschen unterschiedliche Bedürfnisse. Das zeigt sich auch in der Wahl der Mobilitätsform.

zum Auto motiviert wurden, legten nach dem Schlüsselereignis monatlich um vier Prozent mehr Fußwege zurück als davor. In einer unbeeinflussten Kontrollgruppe sank hingegen der Anteil der Fußwege um fünf Prozent.⁷⁸

Attraktive Infrastruktur für Gehen im Alter besonders wichtig

Ältere Menschen – laut Weltgesundheitsorganisation WHO Personen ab 60 Jahren – stellen eine sehr inhomogene Gruppe dar. In Bezug auf Mobilität lassen sich im Wesentlichen zwei Typen unterscheiden: Mobile ältere Menschen, die aktiv und bewusst den öffentlichen Raum nutzen und immobile ältere Menschen, die sich in den privaten Raum zurückziehen.⁵⁷ Untersuchungen zeigen, dass mit zunehmendem Alter die Anzahl der Wege abnimmt.⁶ Mit einer Verringerung der Aktivitäten reduziert sich auch der Aktionsradius auf bis zu unter einen Kilometer um den Wohnort. Ob und mit welchen Verkehrsmitteln ältere Menschen unterwegs sind, hängt insbesondere von den Rahmenbedingungen ab, die sie vorfinden.²

Gehen wird mit zunehmendem Alter immer wichtiger, alle anderen Verkehrsarten nehmen kleinere Anteile an der Mobilität ein. Eine barrierefreie, attraktive Gehinfrastruktur ist daher besonders wichtig, um älteren Menschen eine

selbständige Mobilität zu ermöglichen.³¹ Lebenswerter öffentlicher Raum für ältere Menschen berücksichtigt altersbedingte Veränderungen: nachlassende Sehkraft, erhöhte Empfindlichkeit gegenüber Blendung, schlechteres Richtungshören, verminderte Beweglichkeit und Gelenkigkeit oder reduzierte Gehgeschwindigkeit.⁵⁶ Neben den genannten Beeinträchtigungen steigt mit zunehmendem Alter auch das Risiko von weiteren einschränkenden Erkrankungen wie Demenz betroffen zu sein. Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raumes gewinnt daher zunehmend an Bedeutung.²

>> Aktive Mobilität von Jung bis Alt ermöglichen

- Ansprüche von Kindern und Jugendlichen an Mobilität in der Planung von Mobilitätsangeboten berücksichtigen und Mobilitätsbildung etablieren.
- Schlüsselereignisse und Lebensumbrüche nutzen, um Mobilitätsverhalten zu ändern und zielgerichtet über nachhaltige Mobilität zu informieren.
- Attraktive und sichere Infrastruktur für Gehen und Radfahren schafft die Voraussetzung für nachhaltige und gesunde Mobilität für Jung und Alt.

Verkehrssystem muss für alle Menschen funktionieren

Unser Mobilitätssystem schließt Menschen mit motorischen, sensorischen, kognitiven oder psychischen Behinderungen ganz oder teilweise aus. Das verwehrt diesen Menschen viele Möglichkeiten einer selbstbestimmten Lebensgestaltung. Design for All sorgt für Barrierefreiheit.

Etwa 1,3 Millionen über 15-jährige Personen waren laut einer Erhebung in Österreich im Jahr 2015 von dauerhaften, körperlichen, psychischen und/oder kognitiven Beeinträchtigungen betroffen. Eine Million Menschen hat Probleme mit der Beweglichkeit, davon 271.000 schwerwiegende, die bestenfalls unter großen Schwierigkeiten 500 Meter auf ebener Strecke gehen oder zwölf Stufen steigen können. Rund 40.000 Personen sind auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen. Von dauerhaften Beeinträchtigungen bei der Bewegung sind 29 Prozent der Frauen und 24 Prozent der Männer ab 60 Jahren betroffen.^{7, 24}

216.000 Menschen haben keine oder nur eine eingeschränkte Sehfähigkeit, 157.000 können nicht oder nur schlecht hören. Von nervlichen oder psychischen Problemen waren 270.000

Personen betroffen, 60.000 von geistigen Problemen oder Lernproblemen. 26 Prozent der Menschen mit Behinderungen nennen den Öffentlichen Verkehr als einen Bereich, in dem sie mit Benachteiligungen konfrontiert sind. Es gibt aber auch beim Gehen und Radfahren zahlreiche Behinderungen.⁷

Zahlreiche Hürden erschweren die Mobilität mit Behinderung

Voraussetzung für ein nachhaltiges, für alle nutzbares Mobilitätssystem, ist Barrierefreiheit. Sie ist erreicht, wenn Funktionalität für alle gegeben ist und Verkehrsmittel ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.⁹ Planungsfehler behindern jedoch Menschen mit Behinderung in ihrer Mobilität. Gehsteige und Radwege sind oft

Auf Bedürfnisse von Menschen mit körperlichen und psychischen Behinderungen wird vielerorts zu wenig Rücksicht genommen.

Menschen mit Behinderungen haben vielfältige Bedürfnisse an Mobilität



Menschen mit Sehbehinderungen

- große Kontraste
- größere Schriftgrößen
- Möglichkeit zur Annäherung an Texte und Bildschirme



Blinde Menschen

- akustische Sprachausgabe
- akustische Ansage
- taktile Informationen



gehörlose Menschen

- Informationen in ÖGS und schriftlich
- im Notfall Warnungen mittels optischer Signale



Menschen mit Hörbehinderungen

- induktive Höranlagen mit entsprechender Kennzeichnung



Menschen, die Rollstühle benutzen

- befahrbare Oberflächen
- Klapprampen oder mechanische Rampen zum Einsteigen in Fahrzeuge
- Aufzüge und Rampen zum Überwinden von Höhenunterschieden
- Infotafeln
- Taster und Haltegriffe in gut erreichbaren Höhen
- Platz zum Wenden mit einem Wendekreis von mindestens 140 cm



Menschen mit Lernschwierigkeiten

- leichte Sprache in geschriebener und gesprochener Form
- alternative Angebote zu Apps



Menschen mit psychischen Erkrankungen

- Rückzugsräume und Ruhezeiten
- Bereiche, die frei von Reizüberflutungen sind



Menschen mit chronischen Darm-erkrankungen

- ausreichend funktionierende öffentliche WC-Anlagen



Menschen mit Mehrfachbehinderungen

- konsequente Beachtung des Mehr-Sinne-Prinzips

zu schmal, um sie problem- und gefahrlos mit Rollator, Rollstuhl oder Handbike zu benutzen. Fahrzeuge, Zeitungsstände oder Wahlplakate auf Gehsteigen oder an Masten erschweren sowohl Menschen mit Problemen bei der Beweglichkeit als auch sehbehinderten Menschen das Vorankommen. Busbuchten können teilweise nicht gut angefahren werden und Abstände zum Bordstein erschweren das Ein- und Aussteigen.⁴⁴ Kopfsteinkleinpflaster behindert Personen mit Rollator oder Rollstuhl.⁴⁹

Barrierefreiheit erfüllt vielfältige Bedürfnisse

Viele Websites und Smartphone-Apps für den Öffentlichen Verkehr sind für Personen mit Sehbehinderungen und blinde Menschen nicht nutzbar.⁵⁰ Bei barrierefreier Gestaltung können Apps etwa das Lesen von Fahrplänen, Infotafeln und Straßenbezeichnungen durch Vergrößerungen oder Sprachausgabe erleichtern.¹⁶ Generell benötigen Menschen mit Sehbehinderung gut lesbare Informationen, gute Beleuchtung, kontrastreiche Raumelemente, keine spiegelnden oder reflektierenden Wände und Böden und eine gut sichtbare Kennzeichnung von Hindernissen.⁷²

Pflanzentröge oder ähnliche Hindernisse, die sich nicht ausreichend vom Boden abheben, können zu Stolperfallen werden.⁴⁹ Blinde Menschen, die über kein Restsehvermögen verfügen, orientieren sich mittels Gehör und Tastsinn. Für sie sind daher tastbare Orientierungselemente und Beschriftungen wichtig, gut hörbare Ampelsignale und Durchsagen sowie die bauliche Absicherung von Gefahrenstellen. Eine besondere Herausforderung sowohl für blinde als auch gehörlose Menschen stellen Kreisverkehre dar. Diese haben in der Regel keine Ampelanlagen für eine gefahrlose Querung. Verschärfend wirkt hier, dass eine Orientierung per Gehör unmöglich ist. Der sich im Kreis bewegend Verkehr liefert keine hörbaren Hinweise, ob und wann ein Fahrzeug abbiegt.¹⁵

Gehörlose und schwerhörige Menschen benötigen im Öffentlichen Verkehr visuelle Informationen auf Bildschirmen, sowohl auf den Bahnsteigen als auch in den Garnituren. Verspätungen, Bahnsteigänderungen oder Probleme mit dem Anschluss sollten nicht nur per Lautsprecher durchgesagt werden.⁶⁸ Ein positives Beispiel ist in

Beispiele der Mobilitätswende

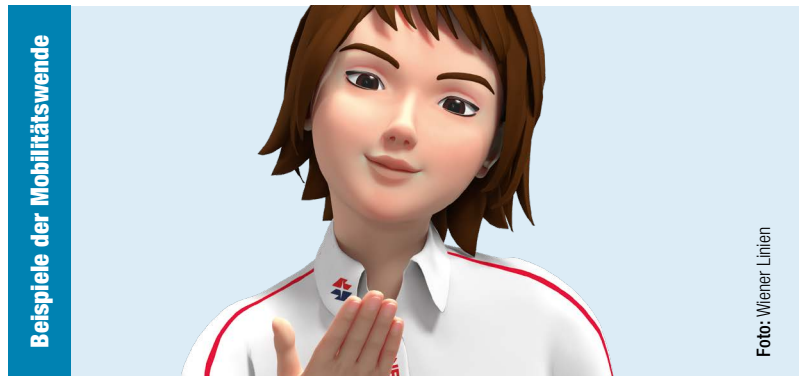


Foto: Wiener Linien

Lautsprecherdurchsagen in Gebärdensprache am Smartphone

Als weltweit erstes öffentliches Verkehrsunternehmen haben die Wiener Linien den Avatar Iris entwickelt, der Betriebsinformationen und Störungsmeldungen in Gebärdensprache übersetzt. Ein Symbol in der App zeigt an, dass eine Übersetzung verfügbar ist. In einem Gebärdenvideo übersetzt der Avatar 3D-animiert die Meldung. So können Echtzeit-Informationen für die rund 10.000 gehörlosen Menschen in Österreich einfacher zugänglich gemacht werden. Ihre Muttersprache ist die österreichische Gebärdensprache. Etwa 80 Prozent tun sich deshalb schwer beim Lesen von komplexen Texten auf Deutsch. Die Übersetzung in Gebärdensprache ermöglicht den barrierefreien Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

diesem Zusammenhang eine Smartphone-App der Wiener Linien, die sich seit September 2022 im öffentlichen Testbetrieb befindet. Lautsprecherdurchsagen werden dabei für Gehörlose in Echtzeit in Gebärdensprache übersetzt.⁸⁴

Menschen mit Lernschwächen oder psychischen Beeinträchtigungen erleben schon vor Fahrtbeginn Barrieren: 90 Prozent der Menschen mit Lernschwierigkeiten besitzen kein Smartphone, das für viele Mobilitätslösungen Voraussetzung ist. Sie benötigen niederschwellige, einfache, leicht verständliche Lösungen.⁴⁹ Das Überqueren von Straßen ohne Zebrastreifen oder Ampelanlagen ist für viele ein Problem. Für Menschen mit Autismus ist es oft schwierig, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Vollbesetzte Züge und Busse sind eine sensorische Herausforderung. Menschen mit diesen Beeinträchtigungen fahren oft nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wenn ruhige Bereiche fehlen und sie Gedränge nicht ausweichen können. Wenn Menschen ohne sichtbare Beeinträchtigung einen Sitzplatz beanspruchen, fehlt es oft an Akzeptanz unter den anderen Fahrgästen.⁴⁹

Demenz als zunehmende Herausforderung für die Gewährleistung von Mobilität

Aktuellen Schätzungen zufolge leben in Österreich 115.000 bis 130.000 Menschen mit Demenz. Durch die Alterung der Bevölkerung wird sich diese Anzahl bis zum Jahr 2050 verdoppeln.³² Am Beginn einer Demenz können die betroffenen Personen oft noch sicher Auto fahren. Das ändert sich aber im Verlauf der Krankheit.⁵² Menschen mit Demenz brauchen Unterstützung, um den richtigen Bus oder den richtigen Zug zu finden oder an der richtigen Haltestelle auszusteigen. Sie vergessen oft ihre Fahrkarte oder können sich nicht erinnern, wo sie diese eingesteckt haben. Die Betroffenen können trotzdem selbständig mit Bus oder Bahn unterwegs sein, wenn das Personal auf Anzeichen der Demenz achtet und Hilfe anbietet. Dafür benötigt es jedoch Bewusstseinsbildung und Schulungen in Verkehrsbetrieben.

Prinzipiell finden sich Menschen mit Demenz in einfach zu „lesenden“ und reizarmen Umgebungen, die nicht mit vielen Straßenschildern überladen sind, leichter zurecht. Sie orientieren

sich vor allem an markanten Punkten und profitieren von einer klar strukturierten Umgebung und verkehrsberuhigten Gehverbindungen.⁷⁹ Als Gehende sind Demenzkranke besonders Gefahren ausgesetzt, weil sie manchmal plötzlich die Fahrbahn betreten und die Geschwindigkeit der Autos nicht richtig einschätzen.³ Mehr Fußgängerzonen, Begegnungszonen und ein Tempolimit von 30 Stundenkilometern innerorts würden hier die Gefahr von schweren oder tödlichen Verletzungen deutlich verringern.

Design for All bietet allen Vorteile

Voraussetzung für ein nachhaltiges Mobilitätssystem, das physische, sensorische und psychische Beeinträchtigungen berücksichtigt, ist Barrierefreiheit.⁴⁹ Sie ist erreicht, wenn Funktionalität für alle gegeben ist – und nicht nur für Menschen mit bestimmten Einschränkungen.⁹ Denn von Design for All – also inklusivem und barrierefreiem Design – profitieren nicht nur Menschen mit Einschränkungen, sondern alle Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums. Als allgemeine Faustregel gilt: Barrierefreiheit ist essenziell für zehn Prozent, notwendig für 40 Prozent und komfortabel für 100 Prozent. Eine Absenkung des Gehsteigs im Kreuzungsbereich auf Fahrbahnhöhe ist für viele Personen im Rollstuhl oder mit Rollatoren maßgeblich. Müttern mit Kinderwagen sowie Lieferanten mit großen Lasten wird das Vorankommen erleichtert und für Reisende mit Rollkoffern erhöht sich durch die Absenkung die Bequemlichkeit.

Design for All umfasst die Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs ebenso wie die des öffentlichen Raums: Ampeln mit akustischen und taktilen Hilfen oder Behindertenparkplätze sind ebenso wichtig wie geeignete Informations- und Leitsysteme. Städtebauliche, kommunikative, intellektuelle und soziale Barrieren sind zu beseitigen.⁸ Gut ausgebaute Radwege können auch Menschen mit eingeschränkter Bewegung nutzen. In den Niederlanden legen Menschen mit körperlichen Behinderungen 16 Prozent aller Wege mit Dreirädern, Handbikes, Elektro-Mobilen und ähnlichen Fahrzeugen zurück, weil die Radwege entsprechend breit und sicher gestaltet sind.¹⁷ Auch ältere Menschen nutzen dort das Fahrrad besonders häufig, der Anteil der Wege bei den Über-65-Jährigen beträgt rund 20 Prozent.⁵⁸



Foto: Shutterstock/Roman Zaiets

Barrierefreiheit als Norm: Design for All in Breda

Die niederländische Stadt Breda verfolgt das Prinzip Design for All: Barrierefreiheit wurde so in der Stadt zur Norm. Bei der Planung neuer Projekte werden Menschen mit Behinderung aktiv in jeder Phase eingebunden. Die Zugänglichkeit von über 800 Geschäften und Gaststätten wurde überprüft und wenn nötig verbessert. Der neue Bahnhof ist vollständig barrierefrei gestaltet. Menschen mit Behinderungen stehen barrierefreie Kleinbusse und elektrische Rollstühle zur Verfügung, um ihnen die Fortbewegung in der Stadt zu erleichtern. Alle Busse und Bushaltestellen sind stufenlos zugänglich und auch digitale Informationen und Navigations-Apps für Smartphones sind barrierefrei gestaltet. Für ihr Engagement hat die Stadt den Access City Award der EU gewonnen.

Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen brauchen längere Grünphase



	Geschwindigkeit	Zeit für Überquerung 3-spüriger Fahrbahn	Zeit für 1 Kilometer	Strecke in 10 Minuten
Person mit starken Mobilitätseinschränkungen	1,8 km/h	19,0 Sek.	33 Min.	300 m
Person mit kleinem Kind, ältere Personen	2,5 km/h	13,7 Sek.	24 Min.	417 m
Kinder zwischen 6 und 10 Jahren	4 km/h	8,6 Sek.	15 Min.	667 m
Erwachsene Person, blinde Person, Person im Rollstuhl - langsam	4,7 km/h	7,3 Sek.	13 Min.	783 m
Erwachsene Person im Durchschnitt	5,4 km/h	6,3 Sek.	11 Min.	900 m
Erwachsene Person, blinde Person, Person im Rollstuhl - schnell	6,1 km/h	5,6 Sek.	10 Min.	1.017 m
Jugendliche	6,5 km/h	5,3 Sek.	9 Min.	1.083 m

Straßenquerung innerhalb der Ampelphase: machbar unsicher nicht machbar

Quelle: Stadt Wien 2013, Stadt Wien 2011, VCO 2013, Lüdskötter 2022 Grafik: VCO 2022

Fortschritte in Städten sichtbar

Während im städtischen Nahverkehr die Barrierefreiheit bereits besser wird, bleiben Österreichs ländliche Regionen zurück.¹⁰ In Wien etwa sind bereits 73 Prozent aller Ampelanlagen mit Zusatzeinrichtungen für sehbehinderte und blinde Menschen ausgestattet. Alle Busse sind barrierefrei, ab dem Jahr 2026 sollen nur noch barrierefreie Straßenbahnen im Einsatz sein.¹⁰ In den U-Bahnstationen gibt es flächendeckend Aufzüge und/oder Rampen sowie Blindenleitsysteme.⁷⁰ Alle neu errichteten Bus- und Straßenbahnstationen sind barrierefrei. Ausreichend breite hindernisfreie Flächen vor den Türen erlauben in jeder Station den Einsatz der Klapprampen für Rollstühle von allen eingesetzten Fahrzeugtypen. Außerdem gibt es ein taktiles Orientierungssystem, das blinde Menschen direkt zu einem Wartebereich vor der ersten Fahrzeugtür leitet. Dieser Regelplan für die barrierefreie Gestaltung der Stationen wurde in Zusammenarbeit mit Behindertenverbänden entwickelt.⁸³

Aufholbedarf am Land vorhanden

Am Land fehlt vielfach der barrierefreie Zugang zum Öffentlichen Verkehr und die Nutzung vieler regionaler Buslinien ist mit Rollstühlen nicht möglich.⁴⁹ Das liegt auch darin begründet, dass viele Anforderungen an barrierefreie Linienfahrzeuge rechtlich nicht oder nur teilweise verbindlich sind – etwa, dass bei Linienbussen mindestens eine für Rollstuhlfahrende benutzbare Tür vorhanden sein soll.²³ Um dieses Stadt-Land-Gefälle zu verringern, sollten Bund, Länder, Städte und Gemeinden ausschließlich barrierefreie Verkehrsdienstleistungen und Verkehrslösungen in Auftrag geben.⁴⁹

Ampelschaltungen orientieren sich an Durchschnittswerten. Mobilität für alle bedeutet auch, allen Menschen eine sichere Straßenquerung zu ermöglichen.

>> Barrierefreie Mobilität für alle

- Umfassende Barrierefreiheit bei der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen vorschreiben.
- Prinzipien von Design for All in der Planung von Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten berücksichtigen.
- Menschen mit Beeinträchtigungen und Behinderungen frühzeitig in die Planungsprozesse einbeziehen.

Literatur, Quellen, Anmerkungen

Literatur, Quellen

- 1 Abdul-Hussain S., Hofmann R.: Dimensionen von Diversität. Erwachsenenbildung.at, 2013. URL <https://erwachsenenbildung.at/themen/diversitymanagement/grundlagen/dimensionen.php> – Stand: 11.10.2022
- 2 Ausserer K., u.a.: Gehen aus der Perspektive von Jung und Alt. Wien: MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, 2014
- 3 Berkowitsch C., u.a.: Mobilitätsbezogene Bedarfslagen von Demenzerkrankten, Angehörigen und Betreuenden. Wien: TU Wien, IVS-Schriften, 2018
- 4 Bohland P., u.a.: gerecht mobil. Gendergerechte Mobilität in der Praxis. Berlin: LIFE Bildung Umwelt Chancengleichheit e.V., 2022. URL https://gerecht-mobil.de/wp-content/uploads/sites/8/2022/05/gerechtmobil_druck.pdf – Stand: 15.09.2022
- 5 Böhm S., u.a.: Against Automobility. Norwich: Blackwell Publishing, 2006
- 6 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT): Mobilität im Alter. Ein Handbuch für PlanerInnen, EntscheidungsträgerInnen und InteressensvertreterInnen. Wien: 2013
- 7 Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz: Bericht der Bundesregierung über die Lage der Menschen mit Behinderung in Österreich. Wien: 2016
- 8 Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK): Barrierefreiheit und Verkehr - Rechtsgrundlagen und Institutionen. Wien: 2022 URL https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:f6466fc6-1af1-478d-969e-0f946e0edddb/Barrierefreiheit_und_Verkehr.pdf – Stand: 10.10.2022
- 9 Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz: Barrierefreiheit. Wien: 2019 URL <https://www.sozialministerium.at/Themen/Soziales/Menschen-mit-Behinderungen/Barrierefreiheit.html> – Stand: 10.10.2022
- 10 Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz: Evaluierung des Nationalen Aktionsplanes Behinderung 2012–2020. Wien: 2020
- 11 Bundesministerium für Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz: Bericht der Bundesregierung über die Lage der Menschen mit Behinderung. 2019. URL <https://www.sozialministerium.at/Themen/Soziales/Menschen-mit-Behinderungen/Bericht-der-Bundesregierung-ueber-die-Lage-der-Menschen-mit-Behinderung.html> – Stand: 26.07.2022
- 12 Chatterjee K., u.a.: ESRC Secondary Data Analysis Initiative Project: Life Transitions and Travel Behaviour. Bristol: Centre for Transport & Society, 2014 URL https://travelbehaviour.files.wordpress.com/2014/06/litb_end_seminar_full_final.pdf – Stand: 07.10.2022
- 13 Dangschat J. S.: Verkehrsmittelnutzung, soziales Milieu und Raum. Hannover: Verlag der ARL, 2020
- 14 Design for All Europe: Vision and Mission. URL <https://dfaeurope.eu/what-is-eidd-dfa-europe/aims-and-tasks-mission/> – Stand: 26.07.2022
- 15 Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.: Kreisverkehre - Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für blinde und sehbehinderte Fußgänger. Berlin: 2016. URL <https://www.dbsv.org/broschueren.html?file=files/ueber-dbsv/publikationen/broschueren/DBSV-Broschuere-Kreisverkehre.pdf&cid=2828> – Stand: 13.10.2022
- 16 Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.: Verkehr und Umwelt. 2022. URL <https://www.dbsv.org/verkehr-umwelt.html> – Stand: 10.10.2022
- 17 Dutch Cycling Embassy: Inclusive infrastructure. Tweet 09.08.2020, 13.01 Uhr. URL https://twitter.com/cycling_embassy/status/1292415642826674177?lang=en – Stand: 10.10.2022
- 18 Energieinstitut Vorarlberg: Österreich radelt. 2022. URL <https://www.radelt.at/> – Stand: 06.10.2022
- 19 European Commission: Women in Transport – EU Platform for change. URL https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues/women-transport/women-transport-eu-platform-change_en#modal – Stand: 26.07.2022
- 20 European Union Agency for Fundamental Rights: LGBTI Survey Data Explorer. URL <https://fra.europa.eu/en/data-and-maps/2020/lgbti-survey-data-explorer> – Stand: 26.07.2022
- 21 Falkinger C., Gerhardus A.: Man plant für das, was man kennt: Die große Vision einer wünschenswerten Mobilität für alle und wie man sie erreicht. Polis Magazin, 2022. URL <https://www.polis-mobility.de/magazin/beitraege/die-grosse-vision-einer-wuenschenswerten-mobilitaet-fuer-alle-und-wie-man-sie-erreicht.php> – Stand: 26.07.2022
- 22 Fonds Gesundes Österreich: Österreichische Bewegungsempfehlungen. Wien: 2020
- 23 Forschungsgesellschaft Mobilität - FGM: Leitfaden für barrierefreien Öffentlichen Verkehr. Arbeitsbehelf und Zielvorgaben für einen Öffentlichen Verkehr für Alle. Wien: bmvit, 2009
- 24 Fuchs J., u.a.: Einschränkungen bei Alltagsaktivitäten und Unterstützungsbedarfe – Auswertungen der Studie GEDA 2019/2020EHIS. Berlin: Journal of Health Monitoring, 2022. https://www.gbe-bund.de/gbe/owards.prc_show_pdf?p_id=30287&p_sprache=d&p_uid=gast&p_aid=62470623&p_lfd_nr=1 – Stand: 07.10.2022
- 25 Füssl E., u.a.: Teenagers: Quality of Life, Traffic and Mobility. FWF Einzelprojekt P 23194, 2014
- 26 Gärling T., Axhausen K. W.: Introduction: Habitual travel choice. Transportation, 2003
- 27 Guthold R., u.a.: Global trends in insufficient physical activity among adolescents: a pooled analysis of 298 population-based surveys with 1-6million participants. Lancet Child Adolesc Health, 2020
- 28 Harris M. A., Crone D.: Using Gamification to Encourage Active Travel. Journal of Transport & Health, 2021
- 29 Haselsteiner E., u.a.: CHANGE! Mobilitätswende in den Köpfen – Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen! Wien: BMK, 2020
- 30 Herry Consult, klimaaktiv mobil: Beratungsprogramm Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen. Quantitative Evaluierung Programmphase 2020-2021. Eckdaten zur Berechnung der Umwelteffekte. Wien: 2021
- 31 Herry Consult: Österreich unterwegs 2013/2014. Ergebnisbericht zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien: BMVIT, 2016
- 32 Höfler S., u.a.: Österreichischer Demenzbericht 2014. Wien: Bundesministerium für Gesundheit und Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, 2015
- 33 Hortalano Ortega A., u. a.: Women in Transport Research and Innovation: A European Perspective. Sustainability, 2021
- 34 Jobst J.: Hate Crimes : Hassverbrechen im öffentlichen Raum an Migrant_innen und deren Auswirkungen. Universität Graz, 2020. URL <https://unipub.uni-graz.at/obvugr/download/pdf/4868551?originalFilename=true> – Stand: 26.07.2022
- 35 Kinderschutzbund NRW: Bewegungsmangel bei Kindern. Ursachen, Folgen und Veränderungsmöglichkeiten. URL https://www.kinderschutzbund-nrw.de/pdf/denk_Bewegungsmangel.pdf – Stand: 07.10.2022
- 36 Kläver A.: Frauen, Gender und Mobilität. Potsdam: Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung, 2021. URL <https://www.iass-potsdam.de/de/blog/2021/06/frauen-gender-und-mobilitaet> – Stand: 12.10.2022
- 37 Knoflacher H.: Grundlagen der Verkehrs- und Siedlungsplanung. Verkehrsplanung. Wien: Böhlau Verlag, 2007
- 38 Knoll B., u.a.: Mobilität von Personen mit Betreuungsaufgaben. Qualitative Studie (Gender Modul) zur österreichweiten Mobilitätsbefragung „Österreich unterwegs 2013/2014“. Wien: BMVIT, 2016. URL https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:24dc3e40-91e6-4b85-8956-8b9c59228b4b/Mobilitaet_von_Personen_mit_Betreuungsaufgaben.pdf – Stand: 06.10.2022
- 39 Knoll B.: Vielfalt in der Verkehrsplanung als Chance. VCO – Mobilität der Zukunft, 2022. URL <https://vcoe.at/news/details/vielfalt-in-der-verkehrsplanung-als-chance> – Stand: 26.07.2022
- 40 Lina M., u.a.: Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche. Aktionsideen für und von Bildungseinrichtungen. Wien: BMK, 2022. URL https://www.klimaaktiv.at/dam/jcr:7c344e62-b41f-4f42-9aa2-cd8e2fca970/KAM_Mobilit%C3%A4tsmanagement_Kinder_und_Jugendliche.pdf – Stand: 13.10.2022
- 41 Markvica K., u.a.: Promoting active mobility behavior by addressing information target groups: The case of Austria. Journal of Transport Geography, 2020
- 42 Mayaud J.: The diversity data gap in on-demand microtransit. 2021. URL <https://sparelabs.com/en/blog/diversity-data-gap-microtransit> – Stand: 26.07.2022
- 43 Mobilität der Zukunft: Die österreichischen Mobilitätslabore: Mobilitätswende? Gehen wir sie an! URL <https://mobilitaetderzukunft.at/de/artikel/mobilitaetslabore/> – Stand: 26.07.2022
- 44 Mobilitätsagentur Wien: Haltestellen im Straßenraum. Wien. URL <https://www.wien-zufuss.at/barrierefreiheit/haltestellen-im-strassenraum/> – Stand: 10.10.2022
- 45 Momentum: Weibliche Crash Test Dummies: „Frauen sind nicht einfach kleinere Männer“. 2020. URL <https://www.moment.at/story/weibliche-crash-test-dummies-frauen-sind-nicht-einfach-kleinere-maenner> – Stand: 26.07.2022
- 46 Morenos C.: From the Global City to the 15 Minute City. Paris: Éditions de L'Observatoire, 2020

- 47 Öamtc, Institut für Verkehrssystemplanung (TU Wien): Studie: Was bewegt Österreichs Pendler zum Umsteigen? Wien, 2021. URL <https://www.oamtc.at/presse/studie-was-bewegt-oesterreichs-pendler-zum-umsteigen-43528943> – Stand: 26.07.2022
- 48 Österreichische Raumordnungskonferenz: Erreichbarkeitsanalyse 2018 (Datenbasis 2016) - Analysen zum ÖV und MIV. Wien: 2018. URL https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/publikationen/Schriftenreihe/203/OEROK-SR_203_web.pdf – Stand: 21.09.2022
- 49 Österreichischer Behindertenrat: Impulspapier für den Klimarat zum Handlungsfeld Mobilität. Wien: 2022. URL https://klimarat.org/wp-content/uploads/0%CC%88s-terreichischer-Behindertenrat_-Impulspapier-zur-Mobilita%CC%88t_2022_04_19.pdf – Stand: 10.10.2022
- 50 Österreichischer Behindertenrat: Impulspapier für den Klimarat zum Handlungsfeld Mobilität. Wien: 2022. – Stand: 10.10.2022
- 51 Perez C.C.: We Need to Close the Gender Data Gap By Including Women in Our Algorithms. 2020. URL <https://time.com/collection/davos-2020/5764698/gender-data-gap/> – Stand: 26.07.2022
- 52 pflege.gv.at: Mobil bleiben mit Demenz. Wien: Sozialministerium. URL <https://pflege.gv.at/mobil-bleiben-mit-demenz> – Stand: 13.10.2022
- 53 Pilz C., Kainz K.: Jugendmobilitätsprojekte aus Österreich. Beispiele zur Umsetzung. Wien: BMK, 2020
- 54 Posch P.: Die Mobilität von Jugendlichen in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. A&W blog, 2017. URL <https://awblog.at/die-mobilitaet-von-jugendlichen-in-wien-niederoesterreich-und-dem-burgenland/> – Stand: 13.10.2022
- 55 RiConfigure: Democratizing Innovation. URL <http://riconfigure.eu/> – Stand: 26.07.2022
- 56 Ruby M., Spoerer E.: In Motion. Humanwissenschaftliche Beiträge zur Sicherheit und Ökologie des Verkehrs. Sichere Mobilität. Verkehrsteilnehmer im Spannungsfeld von Anforderung und Leistung. Köln und Salzburg: 2005
- 57 Rudinger G., Käser U.: Smart Modes: Senioren als Fußgänger und Radfahrer im Kontext alterstypischer Aktivitätsmuster. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2007
- 58 Schaap N., u.a.: Cycling and walking: the grease in our mobility chain. The Hague: Netherlands Institute for Transport Policy Analysis, 2016
- 59 Schäfer M., u.a.: Life Events as Windows of Opportunity for Changing Towards Sustainable Consumption Patterns? Journal of Consumer Policy, 2012
- 60 Scheiner J., Holz-Rau C.: A comprehensive study of life course, cohort, and period effects on changes in travel mode use. Transport Research Part A: Policy and Practice, 2013
- 61 Scheiner, J.: Gendered key events in the life course: effects on changes in travel mode choice over time. Journal of Transport Geography, 2014
- 62 Schützhofer B., u.a.: Verkehrssicherheitsarbeit mit Jugendlichen an der Schwelle zur motorisierten Verkehrsteilnahme – welchen Beitrag kann die Verkehrspsychologie dazu leisten? Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2017
- 63 Schwedes O.: Verkehr im Kapitalismus. Bielefeld, Transskript, 2021
- 64 Schweizerische Eidgenossenschaft - Bundesamt für Raumentwicklung ARE: Verkehrsverhalten der Bevölkerung - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Neuchâtel: 2017. URL https://www.aren.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/dokumente/mikrozensus/verkehrsverhalten-der-bevolkerung-ergebnis-se-des-mikrozensus-mobilitat-und-verkehr-2015.pdf.download.pdf/Mikrozensus_Verkehrsverhalten%20der%20Bev%C3%B6lkerung%202015_de.pdf – Stand: 21.09.2022
- 65 Segert A.: Geschlechtsspezifische Alltagsmobilität und soziale Milieus. Wien, Institut für Höhere Studien, 2013
- 66 Shrestha B.P., u. a.: Review of Public Transport Needs of Older People in European Context. Journal of Population Ageing, 2017
- 67 Singh Y. J.: Is smart mobility also gender-smart? Journal of Gender Studies, 2019
- 68 Sonos Schweizerischer Hörbehindertenverband sonos: Barrierefreie Mobilität. Winterthur. URL <https://hoerbehindert.ch/information/barrierefreiheit/mobilitaet> – Stand: 10.10.2022
- 69 Stadt Wien: Aufklärungs- und Dokumentationsbogen Corona-Schutzimpfung. Wien: 2022. URL <https://impfservice.wien/wp-content/uploads/Corona-Aufklaerungs-Dokumentationsbogen.pdf> – Stand: 15.09.2022
- 70 Stadt Wien: Barrierefreier Verkehr. Wien. URL <https://www.wien.gv.at/menschen/barrierefreiestadt/verkehr.html> – Stand: 10.10.2022
- 71 Stadt Wien: Wien bekommt erstes Supergrätzl in Favoriten. URL <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/supergratzl-favoriten.html> – Stand: 10.09.2022
- 72 Stadtmarketing Austria: Barrierefreiheit - eine Bereicherung der Stadt nicht nur für Menschen mit Beeinträchtigung. Salzburg: 2017. URL <https://www.stadtmarketing.eu/barrierefreiheit/> – Stand: 10.10.2022
- 73 Statistik Austria: Demographisches Jahrbuch 2020. Wien: 2022
- 74 Statistik Austria: Zu Jahresende 2021 rund 5,13 Mio. Pkw in Österreich zugelassen; um drei Viertel mehr Elektro-Pkw als im Jahr davor. Pressemitteilung: 12.748-046/22. Wien: 2022. URL <https://www.statistik.at/fileadmin/announcement/2022/05/20220224KfzBestand2021.pdf> – Stand: 06.10.2022
- 75 Statistik Austria: Gender-Statistik: Erwerbstätigkeit. URL https://www.statistik.at/fileadmin/pages/360/Infotext_Gender-Statistik_Erwerbsstaetigkeit.pdf – Stand: 15.09.2022
- 76 Statistik Austria: Verbrauchsausgaben - Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2019/2020. Wien: 2021
- 77 Statistik Austria: Zeitverwendung 2008/09. Ein Überblick über geschlechtsspezifische Unterschiede. Wien: 2009. URL https://www.bundeskanzleramt.gv.at/dam/jcr:92183c40-82ea-4174-bad2-adf06f4d21c7/zeitverwend_2008.pdf – Stand: 06.10.2022
- 78 SWITCH Consortium: The SWITCH Campaign Guide - Practical advice for campaigns to promote a switch from car-based travel to active modes of travel. Köln: 2016. URL https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2019/06/switch_campaign_guide_kindle.pdf – Stand: 07.10.2022
- 79 unterwegs-mit-demenz.at: Demenzfreundliche Stadtplanung und -gestaltung. Wien: B-NK, 2022. URL <https://unterwegs-mit-demenz.at/demenzfreundliche-stadtplanung-und-gestaltung/> – Stand: 13.10.2022
- 80 VCÖ: Die Mobilität von Frauen ist vielfältiger. Wien: 2022. <https://vcoe.at/publikationen/magazin/detail/vcoe-magazin-2022-02-die-mobilitaet-von-frauen-ist-vielfaeltiger> – Stand: 11.10.2022
- 81 VCÖ: Gesunde Städte durch gesunde Mobilität. Wien: 2022. URL <https://vcoe.at/gesunde-staedte> – Stand: 12.10.2022
- 82 VCÖ: Zersiedelung schafft soziale Probleme in der Mobilität. Wien: 2018. URL <https://vcoe.at/publikationen/blog/detail/zersiedelung-schafft-sozProbl> – Stand: 26.07.2022
- 83 Wiener Linien: Haltestellen im öffentlichen Raum. Regelpläne und Anwendungsbeispiele für den Neubau. Wien: 2021
- 84 Wiener Linien: Weltneuheit: Testbetrieb unseres Gebärdens-Avatars Iris startet. Wien: 2022. URL <https://www.wienerlinien.at/news/weltneuheit-testbetrieb-unseres-geb%C3%A4rdenavatars-iris-startet> – Stand: 13.10.2022
- 85 Zara Zivilcourage & Anti-Rassismus-Arbeit: Rassismus-Report 2021. Wien: 2022. URL https://assets.zara.or.at/media/rassismusreport/ZARA-Rassismus_Report_2021.pdf – Stand: 26.07.2022

Anmerkungen

- a Die Sinus-Milieus sind eine Marke des deutschen Sinus-Instituts. In Österreich werden vom Marktforschungsinstitut Integral seit 2001 in qualitativen und quantitativen Untersuchungen Sinus Milieus erstellt.

VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft

- 2022 Gesellschaftliche Vielfalt im Verkehrssystem
Gesellschaftliche Kosten des Verkehrs reduzieren
Gesunde Städte durch gesunde Mobilität
- 2021 Infrastrukturen für die Verkehrswende
Öffentlicher Verkehr – Mobilität und Klimaschutz
Verkehrswende – Good Practice aus anderen Ländern
Mehr Platz für bewegungsaktive Mobilität
- 2020 Mobilitätsfaktoren Wohnen und Siedlungsentwicklung
Güterverkehr auf Klimakurs bringen
Klimafaktor Reisen
Arbeitswege auf Klimakurs bringen
- 2019 Energiewende im Verkehr – erneuerbar und elektrisch
Wie Städte die Mobilitätswende voranbringen
Aktive Mobilität als Säule der Mobilitätswende
In Gemeinden und Regionen
Mobilitätswende voranbringen
- 2018 Mobilitätswende braucht mehr Öffentlichen Verkehr
Sharing und neue Mobilitätsangebote
Rebound- und Seiten-Effekte im Verkehrssystem
Mobilität als soziale Frage
- 2017 Transformation von Mobilität und Transport unterstützen
Ausgeblendete Kosten des Verkehrs
Personenmobilität auf Klimakurs bringen
Energie für erdölfreie Mobilität
- 2016 Verkehrssystem sanieren für die Zukunft
Nachhaltige Mobilität für regionale Zentren
Fokus Freizeitverkehr
Urbane Verkehr der Zukunft
- 2015 Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität
Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität
Klima und Energie – Potenziale im Verkehr
Multimodale Mobilität erfolgreich umsetzen
- 2014 Weniger Verkehr durch nachhaltigen Konsum
Infrastrukturen für zukunftsfähige Mobilität
Lebensraum Stadt und Mobilität
Qualität im Öffentlichen Verkehr
- 2013 Wirtschaft beleben durch nachhaltige Mobilität
Zukunft der Mobilität in der Region
Mobilität und Transport 2025+
Die Stadt auf Schiene bringen
- 2012 Gesundheitsfaktor Mobilität
Technologien für nachhaltige Mobilität
Klimaschutz, Rohstoffkrise und Verkehr
Mehr Lebensqualität in Städten durch nachhaltige Mobilität
- 2011 Erfolgreicher Öffentlicher Verkehr
Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität
Verkehr fair steuern
Gesamtbilanz Verkehr – Rohstoffe, Fahrzeuge, Infrastruktur
- 2010 Wie Wohnen Mobilität lenkt
Energiewende – Schlüsselfaktor Verkehr
Budgetentlastung durch nachhaltigen Verkehr
Öffentlicher Verkehr – Weichenstellungen für die Zukunft
- 2009 Globaler Güterverkehr – Herausforderung für Europa
Multimodale Mobilität als Chance
Potenziale von Elektro-Mobilität
Soziale Aspekte von Mobilität
- 2008 Sichere Straßen durch Vision Zero
Ballungsräume – Potenziale für nachhaltige Mobilität
Verkehr 2020 – Ziele und Entwicklungen
Klimaschutz im Verkehr
- 2007 Automobilität – Die Grenzen als Chance
Einfluss der Raumordnung auf Verkehrsentwicklung
Pricing – Verkehr nachhaltig steuern
Mobilität und Verkehr im demografischen Wandel
- 2006 Fokus Energieeffizienz im Verkehr
Radfahren – Potenziale und Trends
Lkw-Maut auf allen Straßen – Daten und Fakten
Fokus Flugverkehr – Folgen des Wachstums
- 2005 Ökonomisch effizienter Verkehr – Nutzen für alle
Brennpunkt Verkehrssicherheit – Österreich im EU-Vergleich
Effizienter Güterverkehr – Profit für Wirtschaft und Umwelt
Öffentlicher Verkehr mit Zukunft
- 2004 Gesundheit und Verkehr
Wirtschaftsfaktor. Öffentlicher Verkehr
Kinder – die Verlierer im Verkehr
Mobilitätsmanagement – Nutzen für alle
- 2003 Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur.
Chance und Risiko für Regionen
Mobilität 2020. Trends-Ziele-Visionen
Verkehrslärm – Problemlösungen und Maßnahmen
Grenzen überwinden im Verkehr
- 2002 Gefährdung des Wassers durch Verkehr und Transport
Die verkehrssichere Gemeinde – Benchmarks und Maßnahmen
EU-Erweiterung – verkehrspolitische Chance für Österreich
Neue Technologien für sichere und barrierefreie Mobilität
- 2001 Klimafaktor Verkehr
Wettbewerb im Öffentlichen Verkehr
Sicher gehen in Stadt und Dorf
Mobilitätsmanagement für Schulen
- 2000 Mit Sicherheit mobil
Wohlstand durch effizienten Verkehr
Lkw-Maut und Straßengebühren
Kommunikation und Marketing für umweltorientierte Mobilität
Auto-Umweltliste
- 1999 Mobilität lernen – sicher und umweltbewusst
Jugend & Mobilität
Senioren & Mobilität
Auto-Umweltliste
- 1998 Leistungsfähiger Verkehr
Unterwegs zur Universität
Freizeitmobilität
Auto-Umweltliste
- 1997 Flugverkehr – Wachstum auf Kosten der Umwelt
Klimafaktor Mobilität
Carsharing
Arbeitswege neu organisieren
Auto-Umweltliste
- 1996 Flexibler Öffentlicher Verkehr
Frauen & Mobilität
Einkaufsverkehr
Alpentransit – Güterzüge statt Lkw-Kolonnen
Auto-Umweltliste
- 1995 Wege zum autofreien Wohnen
Straßen zum Radfahren
Straßen für Kinder
Auto-Umweltliste
- 1994 Sanfte Mobilität in Europas Städten
Straßenbahn 2000
Wege zum Autofreien Tourismus
Auto-Umweltliste
- 1993 Kostenwahrheit im europäischen Verkehr
Elektrofahrzeuge
Vorrang für Fußgänger
Auto-Umweltliste
- 1992 Elektromobil-Liste
Europa der Fußgänger
Auto-Teilen. Modelle intelligenter Autonutzung
Auto-Umweltliste
- 1991 Vom verkehrsgerechten Kind zum kindgerechten Verkehr
Sanfte Mobilität. Strategien gegen den Verkehrsinfarkt
Solare Aussichten. Der Markt und die Möglichkeiten um das Solar-Mobil
Auto-Umweltliste
- 1990 Verkehr – Vom Erkennen zum Handeln
Das Fahrrad im Verkehr
Unterwegs zur Universität und Hochschule
Solarmobile & Photovoltaik

Gesellschaftliche Vielfalt im Verkehrssystem

Die Planung von Mobilitätsangeboten und Infrastruktur orientiert sich meist an einer fiktiven durchschnittlichen Person, die weitgehend einem gesunden Mann mit klassischen Vollzeit-Arbeitszeiten entspricht. Dabei sind die Ansprüche an die Mobilität genauso vielfältig wie die Gesellschaft, wie diese VCÖ-Publikation mit Daten, Fakten und konkreten Beispielen zeigt.

So unterscheiden sich Bedürfnisse je nach Lebensabschnitt. Sowohl für Kinder und Jugendliche als auch für ältere Personen spielt ein an sie angepasstes öffentliches Verkehrsangebot eine besonders große Rolle für die Selbständigkeit. Menschen mit körperlichen, psychischen oder kognitiven Behinderungen haben ihrerseits spezielle Ansprüche an die Barrierefreiheit im Öffentlichen Verkehr ebenso wie im öffentlichen Raum. Das gilt auch für Migrantinnen und Migranten sowie Angehörige von sexuellen oder religiösen Minderheiten, die besondere Ansprüche an ihre persönliche Sicherheit stellen. Frauen – die sehr oft Kinder und andere Angehörige versorgen müssen und auch deshalb öfter Teilzeit arbeiten – haben meist komplexere Wegketten als Männer. Darauf nimmt der in Städten hauptsächlich sternförmig zwischen Zentrum und Rändern organisierte Öffentliche Verkehr aber ebenso zu wenig Rücksicht wie die in ländlicheren Regionen außerhalb der Stoßzeiten ausgedünnten Fahrpläne.

Die Planung für eine sozial gerechte und zukunftsfähige Mobilität orientiert sich an den vielfältigen Bedürfnissen und eröffnet so mehr Menschen Chancen, anstatt sie auszuschließen. Folgen der Öffentliche Verkehr und die Gestaltung des öffentlichen Raums Designs, die für alle Menschen funktionieren, profitieren alle Nutzerinnen und Nutzer. Barrierefreiheit ist für eine wachsende Anzahl von Menschen essenziell, für viele Menschen hilfreich und für alle komfortabel.

Social diversity in the transport system

Developers of mobility services and infrastructure usually have a fictitious average person in mind, mostly a healthy man with traditional full-time working hours. However, mobility demands are as diverse as society itself, as this VCÖ publication shows with data, facts, and specific examples.

Needs differ depending on the stage of life. For children and young people as well as for older people, a public transport system adapted to their needs plays a key role in facilitating independence. People with physical, mental or cognitive disabilities have special accessibility needs in public transport systems and in public spaces. The same is true for migrants and members of sexual or religious minorities, who have special concerns about their personal safety. Women, who very often have to care for children and other dependants and therefore also work part-time more often, usually have more complex trip chains than men. However, public transport systems in cities, which largely run in a star shape between the center and the outskirts, take too little account of this, as do the timetables in more rural regions, which are reduced outside peak times.

Planning for socially just and sustainable mobility takes account of diverse needs, creating opportunities for more people rather than excluding them. If public transport systems and public spaces promote design that works for everyone, all users will benefit. Accessibility is essential for a growing number of people, helpful for many and comfortable for all.



greenprint*
klimapositiv gedruckt



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“ des Österreichischen Umweltzeichens. gugler*print, Melk, UWZ-Nr. 609, www.gugler.at

