

Kurzfassung

Inklusionsbarometer Mobilität 2022

Einfache Sprache

Die Aktion Mensch wollte wissen, wie sich Menschen mit Beeinträchtigung von einem Ort zum anderen bewegen. Und, ob es Dinge gibt, die dabei stören. Aus diesem Grund hat die Aktion Mensch dem Unternehmen „Ipsos“ im März 2022 den Auftrag gegeben, eine Befragung zu starten: Das Unternehmen hat Menschen mit und ohne Beeinträchtigung online gefragt, wie sie sich fortbewegen, zum Beispiel zu Fuß, mit Fahrrad, Bus, Bahn, E-Roller, Car-Sharing, Miet-Auto, Taxi, Zug oder Privat-Auto. Die Aktion Mensch und Ipsos wollten von den Menschen auch Dinge wissen, die damit zusammenhängen: Zum Beispiel gibt es genug Fuß- und Radwege, sind die Wege groß genug, gibt es genug Haltestellen für Bus und Bahn, sind die Haltestellen barrierefrei, gibt es genug Parkplätze, Behinderten-Parkplätze, Lade-Stationen für E-Autos und mehr.

„Menschen mit Beeinträchtigung“ bedeutet: Menschen, die lange krank sind oder bei denen Arme, Beine, Kopf oder Organe nicht so gut funktionieren wie bei anderen Menschen (Internationale Klassifikation der Funktionsfähigkeit, Behinderung und Gesundheit kurz ICF).

Wenn diese Menschen zum Beispiel eine Treppe nicht steigen können oder wenn sie nicht die Hilfe bekommen, die sie brauchen, werden sie behindert. Wenn das häufig oder immer passiert, spricht man von Menschen mit Behinderung.

Ipsos stellte insgesamt 1.000 Menschen mit Beeinträchtigung und 500 Menschen ohne Beeinträchtigung dieselben Fragen. Alle diese Menschen leben in Deutschland und sind älter als 16 Jahre.

Zehn Menschen mit Beeinträchtigung arbeiteten gleichberechtigt mit der Aktion Mensch und Ipsos an der Untersuchung, als sogenannte Ko-Forscher*innen. Sie haben mitbestimmt und gemeinsam entschieden, welche Fragen gestellt werden sollen. Die gemeinsame Arbeit an der Untersuchung war immer barrierefrei.

Durch die Befragung der Menschen haben die Aktion Mensch, Ipsos und die Ko-Forscher*innen mehr darüber herausgefunden, wie sich Menschen mit Beeinträchtigung von einem Ort zum anderen bewegen und ob sie dabei behindert werden.

Wovon es abhängt, ob Menschen sich gut von einem Ort zum anderen bewegen können

Gemeinsam haben Ipsos, die Aktion Mensch und die Ko-Forscher*innen darüber nachgedacht, welche Fragen sie den Menschen in dieser Untersuchung stellen wollen. Dabei haben sie gemerkt: Ob und wie Menschen mit Beeinträchtigung sich von einem Ort zum anderen bewegen, hängt von bestimmten Dimensionen ab. Diesen unterschiedlichen Dimensionen haben sie „Überschriften“ gegeben:

Überschrift	Beispiel-Fragen zu dieser Dimension
Verfügbarkeit	Gibt es genug Fuß- und Fahrrad-Wege, Busse, Bahnen, Lade-Stationen für E-Autos? Wie oft fahren die Busse und Bahnen? Wie weit ist es zur nächsten Haltestelle?
Zugänglichkeit	Kann ich die Busse, Bahnen und Wege auch nutzen? Sind sie barrierefrei?
Zeit und Kosten	Wie viel Zeit brauche ich, um von einem Ort zum anderen zu kommen? Habe ich genug Geld, um die Kosten zu bezahlen, zum Beispiel für Benzin, Fahrkarten, Fahrrad-Reparatur?
Soziale Aspekte	Wie verhalten sich andere Menschen, wenn ich reise? Sind sie freundlich oder genervt? Wie fühle ich mich beim Reisen? Sicher, selbstständig? Reise ich gern?
Nachhaltigkeit	Wie kann ich reisen, ohne das Klima zu stark zu belasten? Wie kann ich umweltbewusst von einem Ort zum anderen kommen?
Digitalisierung	Welche Apps, digitalen Dienste oder Webseiten kann ich für meine Reise nutzen? Zum Beispiel zur Planung meiner Reise, zum Navigieren, für Informationen, während ich unterwegs bin, zum Mieten von E-Rollern, Carsharing-Autos oder zum Kauf von Fahrkarten? Sind diese digitalen Angebote barrierefrei, übersichtlich und leicht verständlich?

Wichtige Dimensionen und weniger wichtige Dimensionen

Einige dieser Dimensionen sind wichtiger als andere. Zum Beispiel die Dimension **Zugänglichkeit**: Ist der einzige Bus im Ort nicht barrierefrei, dann kann ihn ein Mensch im Rollstuhl nicht nutzen. Dann ist es egal, ob der Bus regelmäßig und pünktlich kommt und nur wenig Geld kostet. Auch die **Verfügbarkeit** ist eine sehr wichtige Dimension: Fünf Kilometer zur nächsten Haltestelle, wo dann nur einmal in der Stunde ein Bus kommt, ist keine Lösung.

Aus diesem Grund sind einige Dimensionen stärker in den Gesamt-Index eingeflossen und andere weniger stark. Das heißt zum Beispiel, dass die sehr wichtige **Zugänglichkeit** mit 30 Prozent am stärksten in den Gesamt-Index eingerechnet ist. Die **Verfügbarkeit** ist immer noch mit 20 Prozent eingeflossen. **Zeit und Kosten** und **soziale Aspekte** sind mit jeweils 15 Prozent eingerechnet. **Nachhaltigkeit** und **Digitalisierung** sind mit jeweils nur 10 Prozent in den Gesamt-Index eingerechnet.

Was bedeutet Index und wie lese ich die Index-Zahlen?

Ein „Index“ kann wie eine Schulnote funktionieren. Die Schulnote 1 steht für „sehr gut“ und ist die beste Note. Je nachdem welche Note eine Person zum Beispiel im Schulfach Mathematik bekommen hat, weiß sie, wie gut oder schlecht sie ist.

Der „Index“ im Inklusionsbarometer Mobilität will etwas ähnliches erreichen. Das Ziel ist, eine Art Note im Fach „Mobilität von Menschen mit Beeinträchtigung“ herauszufinden. Also wie gut oder schlecht Menschen mit Beeinträchtigung von einem Ort zum anderen kommen.

Durch den Index werden aber keine Menschen oder Verkehrs-Unternehmen benotet. Der Index sagt etwas darüber aus, wie die befragten 1.500 Menschen geantwortet haben.

Der Index geht von 0 bis 100. Bei einem Index von 100 sind alle befragten Menschen sehr zufrieden: Sie finden, dass alles funktioniert und es keine Probleme gibt. Bei der Befragung haben sie nur die besten Antworten gegeben. Bei einem Index von 0 funktioniert nichts. Die befragten Menschen haben immer die schlechteste Antwort auf die Fragen gegeben.

Zwei Lese-Beispiele:

- 1.** Bei der Dimension **Digitalisierung** ist der Index bei Menschen mit und ohne Beeinträchtigung bei etwa 33. Das bedeutet, dass hier noch viel zu tun ist. Man könnte diese Zahl in etwa mit der Schulnote 4- oder 5+ vergleichen.
- 2.** Bei der Dimension **Verfügbarkeit** ist der Index bei Menschen mit und ohne Beeinträchtigung bei etwa 66. Das bedeutet, dass in diesem Bereich einiges schon ganz gut funktioniert. Man könnte diese Zahl mit der Schulnote 3+ oder 2- vergleichen.

So können Sie den Index also lesen: Je höher der Index, desto besser. Je niedriger der Index, desto schlechter.

Dimension-Index und Gesamt-Index

Jede der sechs Dimensionen hat noch Unter-Dimensionen. Zu den verschiedenen Unter-Dimensionen sind die Menschen im Online-Fragebogen befragt worden. Die Einteilung der Dimensionen, Unter-Dimensionen und Fragen war wie folgt:

- 6 Haupt-Dimensionen
- 17 Unter-Dimensionen
- 45 Fragen im Online-Fragebogen

Dimension	Unter-Dimension	Dimension-Index	Wichtigkeit	Gesamt-Index
Verfügbarkeit (Gibt es genug ...)	Busse, Bahnen (Öffentlicher Personennahverkehr) (3 Fragen zu diesem Thema)	Menschen mit Beeinträchtigung 66,5	20 Prozent	Menschen mit Beeinträchtigung 59,8 Menschen ohne Beeinträchtigung 63,4
	Straßen und Parkplätze (2 Fragen zu diesem Thema)	Menschen ohne Beeinträchtigung 66,2		
	Rad- und Fußwege (1 Frage zu diesem Thema)			
Zugänglichkeit (Kann ich die Dinge nutzen?)	Wahrnehmung von Barrieren im öffentlichen Raum und ÖPNV (6 Fragen zu diesem Thema)	Menschen mit Beeinträchtigung 60,8	30 Prozent	
	Barrierefreiheit (7 Fragen zu diesem Thema)	Menschen ohne Beeinträchtigung 67,8		
	Informationen (4 Fragen zu diesem Thema)			
Zeit und Kosten (Wie viel Zeit und Kosten brauche ich zum Reisen?)	Zeit (1 Frage zu diesem Thema)	Menschen mit Beeinträchtigung 54,8	15 Prozent	
	Kosten (1 Frage zu diesem Thema)	Menschen ohne Beeinträchtigung 59,2		
Soziale Aspekte (Verhalten der Mitmenschen, persönliche Gefühle beim Reisen)	Selbstständigkeit und spontanes, ungeplantes Reisen (7 Fragen zu diesem Thema)	Menschen mit Beeinträchtigung 65,2	15 Prozent	
	Hilfsbereitschaft von anderen Menschen (Bus- und Bahn-Personal, Reisende) (2 Fragen zu diesem Thema)	Menschen ohne Beeinträchtigung 72,7		
	Sicherheitsgefühl beim Reisen (1 Frage zu diesem Thema)			
Nachhaltigkeit	Klimaschutz und Reisen (1 Frage zu diesem Thema)	Menschen mit Beeinträchtigung 65,4	10 Prozent	
	Bewertung Rad- und Fußwege (1 Frage zu diesem Thema)			
	Weniger Autos, mehr Busse und Bahnen (1 Frage zu diesem Thema)	Menschen ohne Beeinträchtigung 65,6		
Digitalisierung	Reiseplanung mit dem Smartphone (3 Fragen zu diesem Thema)	Menschen mit Beeinträchtigung 33,2	10 Prozent	
	Online-Fahrkartenkauf und Online-Buchung von Sharing-Angeboten (2 Fragen zu diesem Thema)			
	Online-Abfrage zur Barrierefreiheit (2 Fragen zu diesem Thema)	Menschen ohne Beeinträchtigung 34,5		

Ergebnisse **der Untersuchung**

Die Untersuchung zeigte insgesamt: Menschen mit Beeinträchtigung sind weniger zufrieden als Menschen ohne Beeinträchtigung, wenn sie sich von einem Ort zum anderen bewegen. Menschen mit Beeinträchtigung haben also weniger oder schlechtere Möglichkeiten, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen.

Die weiteren Ergebnisse der Untersuchung nach Dimensionen eingeteilt:

Verfügbarkeit

In größeren Städten gibt es mehr Möglichkeiten, von einem Ort zum anderen zu kommen, zum Beispiel mit Bussen, Bahnen, E-Rollern, Sharing- oder Miet-Autos. In Dörfern und kleineren Städten gibt es weniger solcher Möglichkeiten. Auch wie oft Busse oder Bahnen kommen, ist in der Stadt besser. In der Stadt müssen Menschen auch nicht so weit bis zur nächsten Haltestelle laufen. Das heißt: Die Menschen in größeren Städten können zwischen verschiedenen Angeboten wählen, sie haben es nicht so weit bis zur nächsten Haltestelle, und sie müssen nicht so lange auf den nächsten Bus oder die nächste Bahn warten. Bei den Menschen auf dem Land ist es genau andersherum.

Bei diesen Fragen zur Verfügbarkeit, also ob es genug Busse, Bahnen, Straßen oder Parkplätze gibt, haben Menschen mit Beeinträchtigung fast genauso wie Menschen ohne Beeinträchtigung geantwortet.

Zugänglichkeit

Menschen mit Beeinträchtigung stoßen häufiger auf Barrieren und Hindernisse, wie zum Beispiel auf Treppen, kaputte Fahrstühle, gesperrte oder zugestellte Wege, zu enge Gänge, fehlende Rampen, zu kurze Grün-Phasen für Fußgänger*innen an Ampeln, schlechte Straßen, die rutschig sind oder Schlaglöcher haben. Auch fehlende Schilder, schlecht lesbare Fahrpläne, unübersichtliche Apps oder Internetseiten und komplizierte Fahrkarten-Automaten können eine Barriere sein. Diese Barrieren und Hindernisse machen es schwer, sich frei von einem Ort zum anderen zu bewegen. Menschen mit Beeinträchtigung werden von diesen Barrieren und Hindernissen häufiger behindert als Menschen ohne Beeinträchtigung.

Zeit und Kosten

Menschen mit und ohne Beeinträchtigung finden die Kosten zu hoch, um sich von einem Ort zum anderen zu bewegen. Insgesamt finden **mehr** Menschen mit Beeinträchtigung die Kosten für Verkehr zu hoch.

Bei der Zeit ist es ähnlich: **Mehr** Menschen mit Beeinträchtigung finden, dass sie zu viel Zeit dafür brauchen, um von einem Ort zum anderen zu kommen als Menschen ohne Beeinträchtigung.

Wer viel Zeit braucht und hohe Kosten hat, um von einem Ort zum anderen zu kommen, der bleibt dann doch eher zu Hause. Menschen verzichten dann eher darauf, Freunde zu treffen oder ins Kino zu gehen.

Soziale Aspekte

Hier unterscheiden sich die Antworten von Menschen mit und ohne Beeinträchtigung am stärksten. Menschen mit Beeinträchtigung sagten häufiger, dass sie ungern unterwegs sind, als Menschen ohne Beeinträchtigung. Deutlich mehr Menschen mit Beeinträchtigung finden, dass sie nur schlecht selbstständig und spontan reisen können. Sie erleben außerdem Beratungs-Personal für Bus und Bahn als weniger freundlich und hilfsbereit als Menschen ohne Beeinträchtigung. Menschen mit Beeinträchtigung fühlen sich auch seltener sicher, wenn sie unterwegs sind.

Nachhaltige Mobilität

Menschen mit und ohne Beeinträchtigung, ob älter oder jünger, ob Stadt oder Land – sie alle haben ähnliche Meinungen zu Umwelt- und Klimaschutz: Insgesamt wünschen sie mehr Reise-Möglichkeiten, die Umwelt und Klima besser schützen.

Digitalisierung

Die befragten Menschen nutzen digitale Angebote selten, wie zum Beispiel Online-Fahrkarten-Kauf, Navigation oder Fahrplan-Auskunft im Internet. Vermutlich wissen viele Menschen noch nicht, welche digitalen Angebote beim Reisen helfen können. Es gibt Unterschiede abhängig vom Alter: Jüngere Menschen nutzen digitale Verkehrsangebote häufiger als ältere Menschen.

Insgesamt zeigt die Untersuchung, dass sich Menschen ohne Beeinträchtigung recht gut von einem Ort zum anderen bewegen können. Menschen mit Beeinträchtigung stoßen dagegen häufiger auf Probleme und Barrieren. Städte sind barrierefreier als ländliche Regionen – vor allem die Busse und Bahnen.

Wie mehr Menschen selbstbestimmt und barrierefrei reisen können

Wenn neue Bus- und Bahn-Linien, Fuß- und Radwege, Straßen und Apps für das Unterwegssein entstehen, dann sollte mehr darauf geachtet werden, dass sie alle Menschen nutzen können. Außerdem sollte Barrierefreiheit umfassender gedacht werden: Bisher denken viele nur an Rampen, Fahrstühle oder Blinden-Leit-Systeme. Doch auch Menschen mit Lernschwierigkeiten oder psychischen Beeinträchtigungen brauchen Barrierefreiheit, zum Beispiel leicht lesbare Fahrpläne, leicht verständliche Apps und Internetseiten. Alle Anbieter von Bussen und Bahnen müssen hier noch viel tun.

Die öffentliche Verwaltung (zum Beispiel Stadt-Verwaltung) hat die Aufgabe, genug Möglichkeiten anzubieten, um von einem Ort zum anderen zu kommen. Es gibt aber auch immer mehr private Unternehmen für Busse, Bahnen, Miet-Fahrräder, Car-Sharing oder E-Roller-Vermietung. Wenn diese öffentlichen und privaten Angebote sinnvoll miteinander verbunden sind, haben alle etwas davon. Sie müssen natürlich auch für alle nutzbar sein. Besonders auf dem Land könnten die Menschen dann besser reisen.

Apps, Internetseiten, Navigations-Geräte oder Fahrkarten-Automaten können das Reisen einfacher machen. Sie müssen aber barrierefrei und leicht verständlich sein. Sie sollten außerdem möglichst einheitlich sein. Wenn in der Nachbarstadt oder im anderen Bundesland alles anders ist, dann ist das Reisen schwerer und komplizierter. Ältere Menschen brauchen Schulungen, damit sie die digitalen Helfer besser verstehen und nutzen können.

Beratung an Bahnhöfen, an Informations-Schaltern von Mensch zu Mensch, also von Service-Mitarbeiter*innen zu Fahrgästen, ist und bleibt trotzdem sehr wichtig.

Mehr Barrierefreiheit würde weniger Zeit und Geld kosten. Das gilt für Verkehrs-Unternehmen genauso wie für Fahrgäste. Verkehrs-Unternehmen müssten dann nur einmal Geld ausgeben, für **eine** barrierefreie Reise-Möglichkeit für alle. Die Kosten für extra Wege, besondere Fahrdienste oder Spezial-Fahrzeuge wären überflüssig.

Die meisten Menschen wissen nicht, wie viel Zeit, Geld und Kraft Menschen mit Beeinträchtigung beim Reisen aufwenden müssen. Deswegen sollten alle Menschen davon erfahren. Von einem Ort zum anderen zu reisen, ist ein Menschenrecht!

Wenn alle Menschen frei, selbstständig und einfach von einem Ort zum anderen reisen können, dann macht diese Freiheit die Menschen stark. Sie können ihr Leben aktiv, selbstbestimmt und frei führen, so wie sie es wollen.

Inklusives Reisen für alle bedeutet auch gleichzeitig mehr Umwelt- und Klimaschutz. Menschen mit Beeinträchtigung haben oft keine andere Wahl, als das Auto zu nutzen: Denn oft sind Busse und Bahnen nicht barrierefrei oder es gibt gar keine in der Nähe. Wenn aber alle öffentlichen Verkehrsmittel barrierefrei sind, dann können alle Menschen sie nutzen – auch Menschen mit Beeinträchtigung. Dadurch schützen wir die Umwelt und das Klima. Inklusion und Klimaschutz gehören zusammen!

Im Moment denken wir sowieso darüber nach, wie wir unsere Umwelt und das Klima besser schützen können. Wir denken darüber nach, wie Mobilität und Reisen in Zukunft aussehen kann. Mehr Inklusion und Barrierefreiheit sollten dabei immer mitgedacht werden. Denn bei Umwelt- und Klimaschutz ist Inklusion beim Reisen ein wichtiger Teil der Lösung.