



Inklusionsbarometer Mobilität 2022

DAS WIR GEWINNT

AKTION
MENSCH



www.aktion-mensch.de/inklusionsbarometer-mobilitaet

Erstellt von:



Vorwort



Christina Marx

Leiterin Aufklärung und Kommunikation
bei der Aktion Mensch

Welche Rolle Mobilität in unserem Leben spielt, macht sich vor allem in Krisenzeiten bemerkbar: Der Ukraine-Krieg zwang viele Millionen Menschen, ihre Heimat zu verlassen. Energiepreise und damit Mobilitätskosten verteuern sich. Die Corona-Pandemie hat gezeigt, wie schnell Bewegungsfreiheit sowie die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel eingeschränkt werden können: Durch Maßnahmen zur Eindämmung des Virus bewegten sich viele Menschen nicht mehr so fort, wie sie es gewohnt waren.

Die beiden Ereignisse zeigen auch, dass Mobilsein ein Privileg ist, an dem nicht alle von uns gleichermaßen teilhaben können. Faktoren wie sozioökonomischer Status, Alter sowie etwaige Beeinträchtigungen prägen die individuellen Möglichkeiten. **Gerade für Menschen mit einer physischen oder kognitiven Beeinträchtigung ist Mobilität immer noch stark eingeschränkt.** Gründe hierfür sind neben mangelnder Barrierefreiheit ein höherer Zeit- und Kostenaufwand oder fehlende Angebote.

Mobilität kann Orte und Menschen verbinden, aber auch trennen. Sie schafft Begegnung, verhindert diese jedoch, wenn sie nicht funktioniert. **Die persönliche Mobilität frei entfalten zu kön-**

nen, bildet einen Schlüssel zu mehr Teilhabe an der Gesellschaft und zu gelungener Inklusion.

Die Aktion Mensch widmet sich diesem wichtigen Thema nun erstmals in einer eigenen Studie. Das Inklusionsbarometer Mobilität 2022 gibt einen repräsentativen Überblick über den Stand der inklusiven Mobilität in Deutschland. Dafür haben wir Menschen mit Beeinträchtigung und Menschen ohne Beeinträchtigung zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Die Ergebnisse offenbaren Unterschiede und zeigen, wo Menschen mit Beeinträchtigung benachteiligt werden. Wir haben Menschen mit Beeinträchtigung nicht nur zu ihrer Mobilität befragt, sondern sie von Anfang an in die Erstellung der Studie einbezogen. So konnten wir sicherstellen, dass darin für sie besonders relevante Fragestellungen Berücksichtigung finden. Darüber hinaus haben wir vier renommierte Gastautor*innen gebeten, die Studienergebnisse zu einigen Themen aus ihrer Sicht einzuordnen. Denn Mobilität umfasst auch Aspekte von Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Sicherheit.

Diese Studie möchte zum Diskurs über die Zukunft der Mobilität beitragen, dem sich die Gesellschaft derzeit stellen muss. Es bedarf einer Mobilitätswende, die sowohl gesellschaftliche Entwicklungen berücksichtigt als auch einen gleichberechtigten Zugang zu Mobilitätsangeboten für alle Menschen sicherstellt, unabhängig von Beeinträchtigungen oder Wohnort. Das Inklusionsbarometer möchte Handlungsoptionen aufzeigen, indem es die inklusive Gestaltung von Mobilität als wichtige Grundlage für eine erfolgreiche Mobilitätswende postuliert.

Christina Marx

Leiterin Aufklärung und Kommunikation
bei der Aktion Mensch

Grußwort



Quelle: Behindertenbeauftragter/
Henning Schacht.

Jürgen Dusel

Jurist und seit 2018 Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen

Liebe Leser*innen,

Mobilität treibt uns um – im doppelten Sinne des Wortes. Wir alle sind darauf angewiesen, so stressfrei wie möglich zur Arbeit, zum Ehrenamt, zu Behörden oder auch mit Freund*innen ins Kino oder in die Kneipe zu kommen. Mobilität ist die Grundlage von Teilhabe in allen Lebensbereichen.

Leider gibt es in Deutschland – um im Bild zu bleiben – einige Baustellen. Nicht zuletzt das Stadt-Land-Gefälle beim Thema Mobilität ist allgegenwärtig. Schlechte oder gar keine Zugverbindungen, schlechte Straßen, fehlende Infrastruktur – all das sind Themen, die nicht selten den Alltag erschweren. Für Menschen mit Behinderungen ist die Situation häufig noch komplizierter und noch frustrierender. Da kann etwas, das für andere nur ein kleines Ärgernis ist, schnell zu einer unüberwindbaren Barriere werden.

Das Inklusionsbarometer Mobilität gibt hier wichtige Einblicke, indem es verschiedene Lebensbereiche und Dimensionen beleuchtet. Und das ist wichtig: Denn beim Thema Barrierefreiheit und Mobilität denken viele zuallererst an den Nah- und Fernverkehr.

Zweifelsohne ein Kernthema, denn nicht umsonst sieht das Personenbeförderungsgesetz eine Verpflichtung zur vollständigen Barrierefreiheit für den ÖPNV seit dem 1. Januar 2022 vor. Es ist inakzeptabel, dass dies nicht erreicht wurde, hieran muss weiter mit Hochdruck gearbeitet werden.

Aber es ist auch wichtig, das große komplexe Bild zu betrachten. Neben der Fortbewegung mit der Bahn sind Menschen mit Behinderungen natürlich auch auf anderen Wegen unterwegs: zu Fuß, auf dem Rad oder auch mit dem Auto. Mit eigenen Autos und Fahrrädern oder auch mit Fahrzeugen von Sharing-Dienstleistern.

Dies alles funktioniert nur, wenn Infrastruktur und Angebote barrierefrei sind: Und hier beginnt nicht selten das Problem. Es geht um schlechte Straßen, zu kurze und auf den motorisierten Individualverkehr optimierte Ampelschaltungen, Stufen und Treppen, zu enge Fußwege, zum Beispiel für Menschen mit Rollstuhl. Es geht um nicht barrierefreie Apps bei Sharing-Dienstleistern. In meinem Büro melden sich immer wieder Bürger*innen, die ein mangelndes Bewusstsein dafür beklagen, dass wild abgestellte Fahrzeuge im öffentlichen Raum eine Behinderung sind. Oder dass Ladesäulen für E-Autos nicht barrierefrei sind.

Das alles zeigt deutlich: Die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen unterscheiden sich nicht sehr von Menschen ohne Behinderungen: Sie wollen sich selbstständig und flexibel bewegen und vor allen Dingen wollen auch sie die Möglichkeit haben, sich klimaneutral fortzubewegen. Das wird ihnen oftmals verwehrt, weil nicht selten der Verbrenner als einziges Fortbewegungsmittel bleibt.

Das Thema Mobilität muss also ganzheitlich gedacht werden, nicht nur als wirtschaftliches oder als klimapolitisches Thema. Die gleichberechtigte Teilhabe an Mobilität ist eine soziale Frage, auch das zeigen die Befragungen deutlich. Dort, wo Menschen auf Aktivitäten verzichten, weil sie es schlichtweg nicht ohne großen Stress von A nach B schaffen, wenn sie immer wieder andere um Hilfe bitten müssen, dort haben wir ein großes Problem.

Helfen kann hier nur, Barrierefreiheit von A bis Z mitzudenken, mitzuhandeln, nicht nur in der Gesetzgebung, sondern auch in der Umsetzung. Egal, ob im öffentlichen oder im privaten Sektor. Und das geht nur, wenn Menschen mit Behinderungen beteiligt werden, ihre Expertise eingeholt wird.

Eines sollten wir uns vor Augen führen: Barrierefreiheit ist kein Bonbon für gute Zeiten, eine Option, etwas, um das wir uns kümmern, wenn „die wichtigen Themen“ abgearbeitet sind. Eine barrierefreie und damit moderne Mobilitäts-Infrastruktur wird darüber entscheiden, ob wir in einem fortschrittlichen und zukunftsfähigen Land leben werden – oder eben nicht.

Ich wünsche mir dieses zukunftsfähige und barrierefreie Land und werde mich auch weiterhin hierfür einsetzen. Die Aktion Mensch hat mit diesem Inklusionsbarometer Mobilität einen wichtigen Beitrag als erste empirische Grundlage für erforderliches Handeln vorgelegt. Sie erreicht hoffentlich möglichst viele Akteur*innen und Entscheidungsträger*innen.

Viel Erfolg bei Ihrem weiteren Wirken in unserer gemeinsamen Sache!

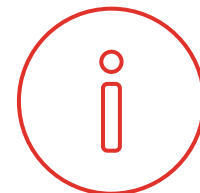


Jürgen Dusel

Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen



Inhalt



Vorwort	3
<hr/>	
Grußwort	4
<hr/>	
Zentrale Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität 2022	8
<hr/>	
1. Einleitung: Einblicke in das Mobilitätserleben von Menschen mit Beeinträchtigung	10
<hr/>	
2. Zusammenfassung des Inklusionsbarometers Mobilität 2022	15
Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität 2022 in Einfacher Sprache	19
<hr/>	
3. Mobilität und Inklusion	22
<hr/>	
4. Methodisches Vorgehen des Inklusionsbarometers Mobilität	26
4.1 Erhebung und Befragungszeitraum	26
4.2 Partizipativer Forschungsansatz	27
4.3 Studienteilnehmer*innen	28
4.4 Aufbau des Index für das Inklusionsbarometer Mobilität 2022	37
<hr/>	
5. Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität auf Bundesebene	43
5.1 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Verfügbarkeit	46
5.2 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Zugänglichkeit	52
5.3 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Zeit und Kosten	58
Ottmar Miles-Paul: Barrierefreie Mobilität – Schlüssel zur sozialen Teilhabe	68
5.4 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Soziale Aspekte	70
Katja Diehl: Die Mobilität der Zukunft muss geschlechtergerecht aufgestellt werden – als erster Schritt	80
5.5 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Nachhaltigkeit	82
Kilian Frey: Verkehrswende für ALLE	86
5.6 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Digitalisierung	89
Olga Nevska: Intelligent und vernetzt: Auf zur geteilten Mobilität für alle!	100
<hr/>	

6.	Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität nach Metropolregionen	102
6.1	Hamburg	103
6.2	Berlin	105
6.3	Ruhrgebiet	106
6.4	Düsseldorf	107
6.5	Köln	108
6.6	Frankfurt	109
6.7	Stuttgart	110
6.8	München	111
<hr/>		
7.	Herausforderungen und Lösungen auf dem Weg in eine mobil-inklusive Zukunft	112
<hr/>		
8.	Literaturverzeichnis	118
<hr/>		
	Impressum	122
<hr/>		

Zentrale Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität

Verfügbarkeit



26%

Nur ein Viertel der Menschen mit Beeinträchtigung auf dem Land findet die Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel gut.



52%



Nur die Hälfte der Autofahrenden mit Beeinträchtigung findet ausreichend barrierefreie Parkplätze.

Zugänglichkeit



28% zu
17%



Menschen mit Beeinträchtigung nehmen viel häufiger wahr, dass Aufzüge und Rolltreppen nicht funktionieren.



53%

Nur die Hälfte der Deutschen versteht Hinweisschilder oder Durchsagen im öffentlichen Verkehr.

30% zu
17%



Menschen mit Beeinträchtigung sind häufiger als Menschen ohne Beeinträchtigung durch kurze Ampelphasen eingeschränkt.

Zeit und Kosten



26%



Jede*r Vierte mit Beeinträchtigung empfindet den Zeitaufwand für Wege als zu hoch.



Jede*r Fünfte mit Beeinträchtigung kann sich den Weg zu Freizeitaktivitäten nicht leisten.



Menschen mit Beeinträchtigung verlassen seltener das Haus, Behörden und Ärzte suchen sie jedoch häufiger auf.



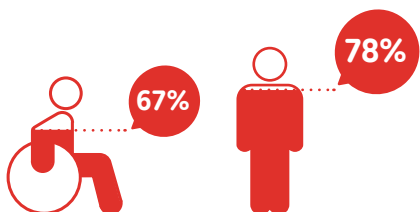
Soziale Aspekte



Jeder dritte Mensch mit Beeinträchtigung traut es sich manchmal nicht zu, selbstständig unterwegs zu sein.



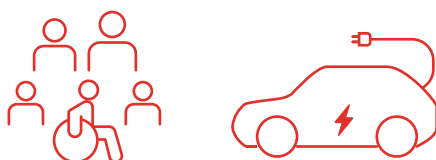
Doppelt so viele Menschen mit Beeinträchtigung fühlen sich in manchen Situationen unsicher und alleingelassen.



Menschen mit Beeinträchtigung sind weniger gerne unterwegs als Menschen ohne Beeinträchtigung.



Nachhaltigkeit



Zwei Drittel der Deutschen wollen klimafreundlich unterwegs sein.



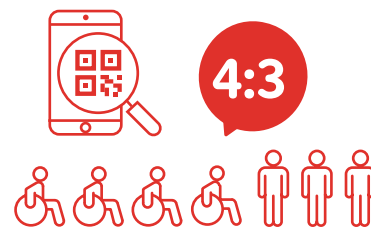
Mehr als zwei Drittel der Deutschen wollen, dass es mehr Rad- und Fußwege in Städten gibt.



Digitalisierung



Menschen mit Beeinträchtigung machen doppelt so häufig digitale Arzt- oder Behördengänge.



Unter 60-Jährige mit Beeinträchtigung kaufen häufiger digitale Fahrkarten als unter 60-Jährige ohne Beeinträchtigung.

1. Einleitung: Einblicke in das Mobilitätserleben von Menschen mit Beeinträchtigung

„Na, das steht doch da. Können Sie nicht lesen?“ Jutta S. durchzuckt es, wenn jemand so mit ihr spricht. Sie weiß, dass die Leute keine Antwort auf diese Frage erwarten. Doch in ihr meldet sich ein Erklärungsbedürfnis. Zu antworten: „Ja, ganz recht. Ich kann nicht so gut lesen. Und auch nicht so gut schreiben. Deshalb habe ich gefragt, was da auf der Anzeigetafel steht.“



Geringe Literalität heißt oft, von anderen abhängig zu sein

Frau S. hat sich im Laufe ihrer 63 Lebensjahre daran gewöhnt, andere Menschen nach Informationen zu fragen, wenn sie mit Bus und Bahn unterwegs ist. Überwindung kostet es sie manchmal aber trotzdem. Weil sie nicht von anderen abhängig sein möchte, versucht sie, öffentliche Verkehrsmittel zu meiden. Manchmal kommt sie aber nicht drum herum. Bus- und Bahnfahrten strengt Frau S. an. Steht sie an der Haltestelle oder am Gleis, findet sie unübersichtliche, viel zu klein gedruckte Fahrpläne vor. Sitzt sie in Bus oder Bahn, fällt es ihr schwer, die elektronischen Anzeigen zu lesen und zu verfolgen. Von der Leuchtschrift tun ihr die Augen weh, und die Informationen wechseln zu schnell. Die Lautsprecher-Ansagen sind dafür kaum ein angemessener Ersatz: Meistens sind sie schwer zu verstehen, weil sie rauschen oder die Ansager*innen sehr schnell sprechen. Gänzlich verloren fühlt Frau S. sich, wenn es im Rahmen ihrer Reise zu kurzfristigen Änderungen kommt. Ihr Zug fällt aus oder sie muss umsteigen – zu welchem Gleis muss sie dann? Steigt sie auch wirklich in den richtigen Zug?

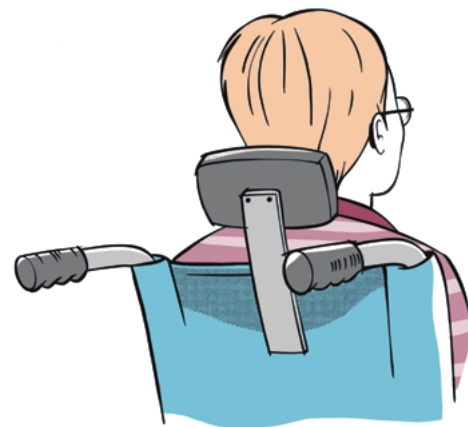
Sie ist froh, dass sie einen Führerschein hat und nur selten in solche Stresssituationen kommt. Ohne Auto ginge es auf dem Land in Niedersachsen nicht. Frau S. fährt mit dem Auto einkaufen, zum Arzt, zu Veranstaltungen oder besucht Freund*innen und Familie. Bekannte Wege sind kein

Problem für sie. Kennt sie sich einmal nicht aus, benutzt sie über eine Sprachassistenten ihr Navigationssystem. Wenn die Fahrt länger dauert, muss sie diese zwar gezielt planen, aber auch das funktioniert gut mit dem Navi. Wie dankbar ist sie, dass es inzwischen diese technische Möglichkeit gibt.

Manchmal geht es auch ganz ohne Technik und Motor. Frau S. ist gerne mit dem Fahrrad unterwegs und erkundet neue Wege in der Natur. Allerdings nur, wenn sie ihr Mann oder ein*e Freund*in begleitet. In fremden Gegenden alleine unterwegs zu sein, könnte dazu führen, dass sie sich verirrt.

Zu unsicher, um alleine unterwegs zu sein

Isabell R.¹ ist viel mit dem Fahrdienst unterwegs. Die junge Frau arbeitet in einer Werkstatt für Menschen mit Behinderung in einer baden-württembergischen Großstadt. Der Fahrdienst bringt sie morgens in ihrem E-Rollstuhl hin und holt sie am Abend wieder ab. Sonst hat Frau R. während der Woche keine Termine. Diese könnte sie auch gar nicht einhalten, denn Frau R. kann nur digitale Uhrzeiten lesen. An vielen Orten gibt es aber nur analoge Uhren, auch in ihrer Werkstatt.



Wenn Frau R. nicht arbeitet, ist sie meistens zu Hause. Sie traut sich nur selten, die eigenen vier Wände zu verlassen. Mit dem Personal ihrer Wohneinrichtung hat sie vereinbart, dass sie das nur macht, wenn sie den Weg zu ihrem Ziel kennt. Würde sie alleine unbekannte Wege zurücklegen, könnte das für sie gefährlich werden. Denn Frau R. hat kein räumliches Sehvermögen und kann rechts und links nicht gut unterscheiden. Für sie ist es schwierig einzuschätzen, wie lange sie braucht, um eine Straße zu überqueren. Auch Wegbeschreibungen kann sie nur bedingt folgen.

Weil Frau R. sich mit ihren 30 Jahren insgesamt sehr unsicher fühlt, wenn sie alleine das Haus verlässt, begleitet sie draußen in der Regel eine Fachkraft aus ihrer Wohneinrichtung. Viele Dinge funktionieren dann schneller – zum Beispiel Busfahren. Das tut Frau R. zwar selten, aber wenn, dann übernimmt ihre Begleitperson das Gespräch mit dem / der Fahrer*in und erklärt, was zu tun ist, damit Frau R. in den Bus kommt. Wenn sie das selbst machen würde, könnte es sein, dass man sie nicht versteht oder nicht geduldig genug ist zu warten, bis sie ausgeredet hat. Weiß der / die Busfahrer*in Bescheid, senkt er / sie den Bus ab und fährt die Rampe aus, sodass Frau R. hineinrollen kann. Je voller der Bus, desto stressiger für sie. Denn obwohl sie Leute mag, wird es bei zu vielen Fahrgästen eng für ihren E-Rollstuhl. Während der Busfahrt wackelt der auch oft sehr stark und schüttelt Frau R. richtig durch. Das findet sie nicht besonders angenehm.

¹ Dieser Name wurde von der Redaktion der Aktion Mensch geändert, um die Anonymität der Befragten zu wahren.

Lieber als dass sie den Bus nimmt, fährt sie deshalb mit der Bahn. Das kommt allerdings noch seltener vor als Busfahren. Denn jede Bahnfahrt ist mit Organisationsaufwand verbunden. Es muss nicht nur eine Hubrampe bestellt werden, sondern auch ein*e Mitarbeiter*in der Bahn kommen, der*die sie über die Gleise bringt, um sie über die Rampe in den Zug steigen zu lassen. Das ist Frau R. oft zu kompliziert und zu stressig.



Mit Hündin, Bein- und Fußprothese durch den Alltag

Andreas P. ist viel draußen unterwegs. Vor allem seine Mischlingshündin Lucie treibt ihn regelmäßig vor die Tür. Steht die nächste Gassirunde an, steigt der 55-Jährige in seine Prothesen. Seit er bei einem Autounfall den linken Unterschenkel und Teile des rechten Fußes verlor, verzichtet er eigentlich auf Aktivitäten, bei denen er lange laufen muss. Geschenke-Shopping in der Stadt übernimmt etwa sein Partner. Spaziergänge mit Lucie sind jedoch eine willkommene Ausnahme. Wenn Herr P. zu Fuß mit ihr unterwegs ist, wählt er Strecken, an denen es genügend Bänke für Pausen gibt. Geht er eine Runde ohne Bänke, nimmt er Nordic-Walking-Stöcke mit. Die tun es genauso, möchte er sich ausruhen. Außerdem hilft er sich mit ihnen, wenn ein Weg uneben ist. Und das kommt häufig vor.

Manchmal ist Herr P. zu müde, um mit Lucie spazieren zu gehen. Mit seinen Prothesen kann er sich zwar wie vor dem Autounfall fortbewegen, körperlich strengt ihn das aber schneller an als früher. Die Prothesen reizen bei jeder Bewegung die Kontaktstellen zur Haut. Das ist im Laufe der Jahre besser geworden, doch manchmal entzündet sich die Haut trotzdem. Außerdem verrutschen die Prothesen während des Tragens immer wieder, sodass Herr P. sie oft nachjustieren muss. Deshalb schnappt er sich lieber das Fahrrad und radelt neben seiner Hündin her.

Ist Herr P. weder zu Fuß noch auf dem Rad unterwegs, fährt er viel mit dem Auto. Er hat einen Pkw mit Automatikschaltung, der sich auch mit einem Fuß gut bedienen lässt. So erledigt er den Lebensmitteleinkauf, fährt zu Arztterminen oder zum Sport. Öffentliche Verkehrsmittel nutzt er selten, obwohl die Stadt in Brandenburg, in der er wohnt, gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden ist. Da für Lucie jedoch Maulkorbpflicht herrscht und er selbst viel umsteigen müsste, lässt er es bleiben. Umsteigen wäre für ihn damit verbunden, Stufen zu gehen. Sie hochzu-steigen ist unproblematisch – hier hat Herr P. genug Widerstand, wenn er den Fuß aufsetzt. Möchte er sie allerdings hinuntersteigen, erfordert das hohe Konzentration, weil er durch die Unterschenkelprothese kaum Gefühl im linken Bein hat. Er hält sich deshalb immer am Geländer fest. Doch auch das hilft nicht unbedingt: Einmal ist ihm auf einer Treppe im Fitnessstudio die Unterschenkelprothese vom Bein gesprungen und weggefliegen.

Geh- und Sehbehinderung und trotzdem mobil – außer mit der Bahn

Hartmut S. bewegt sich seit einem Arbeitsunfall im Rollstuhl durch das Leben. Dieser ist bei Weitem nicht sein einziges Fortbewegungsmittel: Herr S. fährt Elektro-Scooter, Auto, Handbike und mit einem Freund tourt er gelegentlich auf einem Rennrad für Menschen mit Behinderung durch die Region. Der 58-Jährige ist auch mit Beeinträchtigung mobil. Er macht sich bewusst unabhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln. Bei denen erlebt er nämlich immer wieder, wie viel in Sachen Barrierefreiheit noch getan werden muss.



So gibt es bei Herrn S. in Brandenburg viele Straßen, die rechts und links von hohen Bäumen gesäumt sind. Das sieht schön aus, hat aber den Nachteil, dass die Äste teilweise so in die Straßen hineinragen, dass Busse nicht richtig an ihre Haltestellen heranfahren können. Da nützt es auch nichts, dass inzwischen viel mehr Bordsteine als früher an die Höhe des Buseinstiegs angeglichen sind – Menschen mit Mobilitätseinschränkung kommen trotzdem nicht hinein. Die Deutsche Bahn hat im ganzen Land viele verschiedene Bahnsteig- und damit Einstiegshöhen. Steigt Herr S. in Berlin aus, ist der Höhenabstand zwischen Bahnsteig und Bahn plötzlich größer als an seinem Einstiegsort. Falls er überhaupt in den Zug hereingelassen wird. Denn wenn er spontan reisen möchte und sich nicht anmeldet, verwehrt ihm die Bahn häufig die Mitnahme. Nimmt sie ihn mit, sind es oft Fahrgäste und keine Bahn-Mitarbeiter*innen, die ihn beim Einstieg unterstützen. Häufig funktionieren die barrierefreien Toiletten nicht. Er passt mit seinem Rollstuhl nicht einmal durch die Waggontür und muss draußen im Gepäckabteil mitfahren.

Herr S. nutzt deshalb am liebsten seine eigenen Fahrzeuge. Er freut sich aber auch schon auf das London-Taxi, das künftig bei ihm im Ort fährt. Das bietet durch seine besondere Form und Sitzanordnung bis zu sechs Personen Platz, darunter einem Menschen im Rollstuhl. Dieser kann einfach seitlich über eine Rampe hineinfahren und sich im Inneren sogar drehen.

Das erste Inklusionsbarometer Mobilität

Die vier Beispiele veranschaulichen, wie sich Menschen mit verschiedenen Beeinträchtigungen tagtäglich in Deutschland fortbewegen und wie unterschiedlich mobil sie hierbei sind. Die Beispiele können allerdings nur ausschnitthaft abbilden, auf welche Barrieren sie in ihrem Alltag verglichen mit Menschen ohne Beeinträchtigung stoßen. Schließlich gestaltet sich die Lebenswelt jedes Menschen höchst individuell. Genauso individuell gestalten sich folglich die Herausforderungen, die beim Unterwegssein entstehen. **Die Aktion Mensch möchte mit dem Inklusionsbarometer Mobilität 2022 dazu beitragen, für eben diese Lebensrealität zu sensibilisieren.** Es gibt weiterhin viel zu tun, bis Menschen mit Beeinträchtigung jede Strecke nach ihren Wünschen, flexibel und frei von

physischen, sozialen, informationellen und finanziellen Barrieren zurücklegen können. Das soll diese Studie zeigen.

Dafür werden nachfolgend zunächst die wichtigsten Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität 2022 zusammengefasst (Kapitel 2). Die Zusammenfassung liegt sowohl in schwerer als auch in Einfacher Sprache vor.

Kapitel 3 führt inhaltlich in die Schnittstelle zwischen Mobilität und Inklusion ein. Neben der Frage, was inklusive Mobilität eigentlich bedeutet, klärt es, wie es derzeit in Deutschland um diese bestellt ist.

Kapitel 4 widmet sich dem methodischen Vorgehen: Nach einer Erklärung der Erhebungsform wird der partizipative Ansatz des Inklusionsbarometers erläutert. Denn das Marktforschungsinstitut Ipsos und die Aktion Menschen arbeiteten für die Studie mit Ko-Forschenden aus der Bevölkerung und Mobilitätsexpert*innen zusammen. Anschließend werden Stichprobe und Befragtengruppen genauer aufgeschlüsselt sowie die sechs Mobilitätsdimensionen erklärt, aus denen sich das Inklusionsbarometer Mobilität zusammensetzt.

Basierend auf diesen Dimensionen gibt Kapitel 5 die Studienergebnisse auf Bundesebene wieder. Es stellt nacheinander die Teildimensionen Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Zeit und Kosten, Soziale Aspekte, Nachhaltigkeit und Digitalisierung mitsamt der ermittelten Zahlen vor. Im Laufe der Abschnitte finden sich zusätzlich vier Beiträge, in denen ausgewiesene Expert*innen die Schwerpunkte sozialgerechte Mobilität, geschlechtergerechte Mobilität, nachhaltige Mobilität sowie digitale Mobilität beleuchten.

Da sich regional teilweise unterscheidet, wie zufrieden die Menschen mit der inklusiven Mobilität in Deutschland sind, schlüsselt Kapitel 6 die zuvor präsentierten Ergebnisse für die Metropolregionen Hamburg, Berlin, das Ruhrgebiet, Düsseldorf, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München auf.

In Kapitel 7 werden die Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität 2022 interpretiert und Empfehlungen gegeben, wie sich inklusive und barrierefreie Mobilitätsangebote ausbauen lassen. Ebenso wagt es einen Blick auf die inklusive Mobilitätsgesellschaft der Zukunft.

2. Zusammenfassung des Inklusionsbarometers Mobilität 2022





- **Für das Inklusionsbarometer Mobilität** führte das Marktforschungsinstitut Ipsos im März 2022 eine **repräsentative Online-Befragung** durch. Dazu befragte es 1.000 in Deutschland lebende Menschen mit Beeinträchtigung und 500 Menschen ohne Beeinträchtigung ab 16 Jahren. Die Befragten mit Beeinträchtigung hatten laut Selbstausskunft Beeinträchtigung(en) gemäß ICF-Kriterien, der Internationalen Klassifikation der Funktionsfähigkeit, Behinderung und Gesundheit.
- Zehn **Ko-Forschende** und zehn **Mobilitäts-Expert*innen** unterstützten die Durchführung der Studie. Alle Ko-Forschenden sind in ihrer Mobilität beeinträchtigt und begleiteten die inhaltliche Konzeption des Inklusionsbarometers, indem sie ihre Alltagserfahrungen und eigenen Ideen einbrachten. Die Expert*innen beschäftigen sich beruflich mit dem Thema Mobilität und sind in ihrem Alltag teilweise ebenfalls mobilitätseingeschränkt. Durch Dolmetschung war der digital ausgerichtete partizipative Prozess möglichst barrierefrei gestaltet.
- Gemeinsam haben Ipsos, die Aktion Mensch, Ko-Forschende und Expert*innen die **sechs Mobilitätsdimensionen** Verfügbarkeit, Zugänglichkeit, Zeit und Kosten, Soziale Aspekte, Nachhaltigkeit und Digitalisierung entwickelt, die in unterschiedlicher Gewichtung in den Gesamtindex des Inklusionsbarometers Mobilität 2022 einfließen. Die einzelnen Dimensionen sind wiederum durch verschiedene Indikatoren beschrieben. Auf Grundlage dieser Indikatoren wurden die Fragen für den Online-Fragebogen entwickelt.
- Insgesamt zeigt die Auswertung des Inklusionsbarometers Mobilität 2022, dass Menschen mit Beeinträchtigung die Mobilitätsmöglichkeiten in Deutschland deutlich negativer bewerten als Menschen ohne Beeinträchtigung.
- Bei der Beurteilung der **Verfügbarkeit** von Verkehrsmöglichkeiten spielt primär die regionale Lage des Wohnorts eine Rolle. In größeren Städten sind deutlich mehr Verkehrsangebote verfügbar als in weniger dicht besiedelten Gegenden. Der Teilindex Verfügbarkeit zeigt kaum Unterschiede im Antwortverhalten zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung.



- Menschen mit Beeinträchtigung stoßen in ihrem Alltag häufiger auf Barrieren und Hindernisse, die es ihnen erschweren, sich uneingeschränkt von A nach B zu bewegen. Hier handelt es sich neben baulichen oder physischen Barrieren auch um Barrieren bei der Informationsgewinnung. Die **Zugänglichkeit** von Verkehrsmitteln wird dementsprechend von Menschen mit Beeinträchtigung deutlich negativer bewertet als von Menschen ohne Beeinträchtigung.
- Menschen mit Beeinträchtigung empfinden im Schnitt sowohl die **Kosten** von Mobilität als auch die **Zeit**, die sie für das Unterwegssein aufwenden müssen, als höher als Menschen ohne Beeinträchtigung. Das führt dazu, dass sie auf bestimmte Aktivitäten häufiger komplett verzichten – etwa aus dem Freizeitbereich.
- In der Teildimension **Soziale Aspekte** unterscheiden sich die Antworten von Menschen mit und ohne Beeinträchtigung am stärksten. Menschen mit Beeinträchtigung machen im Schnitt häufiger negative Erfahrungen beim Unterwegssein. Das trifft auf den Umgang mit Mitmenschen und anderen Fahrgästen ebenso zu wie auf die Kommunikation mit Service-Personal. Menschen mit Beeinträchtigung fühlen sich auch seltener sicher, wenn sie unterwegs sind.
- Menschen mit und ohne Beeinträchtigung haben vergleichbare Einstellungen gegenüber **nachhaltiger Mobilität**. Auch nach Altersgruppen oder Wohnort untersucht, ähneln sich die Ansichten der Befragten. Insgesamt wünschen sich alle Menschen nachhaltige Mobilitätsangebote, egal wie gut oder schlecht ihr Zugang zu diesen ausfällt.
- Der Teilindex **Digitalisierung** legt nahe, dass die Nutzung digitaler Mobilitätsangebote wie Apps zur Reiseplanung im Alltag vieler Menschen noch nicht angekommen ist. Es gibt jedoch Unterschiede abhängig von der Altersgruppe: Jüngere Menschen nutzen digitale Verkehrsangebote in der Regel häufiger.

Insgesamt zeigt die Befragung, dass nach wie vor jene Menschen vom Mobilitätsangebot profitieren, die ohnehin nicht teilhabeingeschränkt sind. **Die Mobilitätsplanung sollte künftig die Vielfalt der Menschen stärker berücksichtigen und auf unterschiedlichste Bedarfe eingehen.**

- **Barrierefreiheit** ist dann nicht nur auf Menschen mit einer körperlichen Beeinträchtigung auszurichten, sondern etwa auch auf Menschen mit Orientierungsschwierigkeiten oder psychischen Beeinträchtigungen. Sowohl seitens öffentlicher als auch privater Anbieter gibt es hier noch viel zu tun. Im städtischen Raum ist die Barrierefreiheit bislang besser umgesetzt als in ländlichen Regionen – vor allem beim ÖPNV.

- Mehr Barrierefreiheit würde sowohl für Anbieter als auch für Fahrgäste die **Kosten** und den **Zeitaufwand** senken. Durch ein Mobilitätsangebot für alle wären kostenintensive Sonderlösungen, wie sie viele Menschen mit Beeinträchtigung häufig nutzen müssen, überflüssig.
- Den meisten Menschen ist nicht bewusst, wie viel Zeit, Geld und Energie Menschen mit Mobilitätseinschränkung aufwenden müssen, um von A nach B zu kommen. Daher ist – wie beim Thema Inklusion generell – auch im Bereich inklusiver Mobilität eine **gesellschaftliche Sensibilisierung** erforderlich. Mobilität ist kein Luxus, sondern ein Menschenrecht!
- Die **Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten** in der Stadt und auf dem Land sicherzustellen, ist vor allem Aufgabe der öffentlichen Hand. Es tummeln sich auch stetig mehr private Anbieter auf dem Mobilitätsmarkt. Es gilt, öffentliche und private Angebote sinnvoll zu verbinden. Sogenannte Mobility as a Service-Lösungen (MaaS-Lösungen) sowie soziale Fahrdienste könnten dazu beitragen, nahtlose barrierefreie Mobilitätsketten zu schaffen. Dies könnte besonders auf dem Land eine bessere Versorgung ermöglichen.
- **Digitale barrierefreie Dienste** vereinfachen die Planung der individuellen Mobilität, dürfen aber nicht zu kompliziert sein. Sie sollten überall ähnlich gestaltet sein und auf bekannte Nutzungsstrukturen setzen. Es ist wichtig, besonders ältere Verkehrsteilnehmer*innen im Umgang mit den digitalen Diensten zu schulen. Reale Mitarbeiter*innen, die vor Ort zu den Mobilitätsoptionen beraten, bleiben dennoch ein wichtiger Teil des Service.
- Menschen mit Beeinträchtigung wird nachhaltiges Reisen erschwert, wenn öffentliche Verkehrsmittel nicht verfügbar oder nicht barrierefrei und damit für sie nicht nutzbar sind. Häufig bleibt ihnen nichts anderes übrig, als auf das Auto zurückzugreifen. **Ein inklusives Mobilitätsangebot geht hingegen mit erhöhter Nachhaltigkeit einher.** Sind öffentliche Mobilitätsangebote barrierefrei, greifen mehr Menschen auf sie zurück und verzichten auf das Auto. Dabei sollten die Themen Inklusion und Nachhaltigkeit nie gegeneinander ausgespielt, sondern Lösungen gefunden werden, die beide verbinden – etwa, wenn es um die Forderung nach autofreien Innenstädten geht. Mobilität muss im Sinne der Verkehrswende neu gedacht werden. Mehr Inklusion kann diesen Prozess unterstützen.
- Mobilitätsangebote von Anfang an inklusiv zu denken und partizipativ zu gestalten, kann Menschen insgesamt befähigen, ihr Leben aktiv und selbstbestimmt zu führen.

Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität 2022 in Einfacher Sprache



Die Aktion Mensch wollte wissen, wie sich Menschen mit Beeinträchtigung von einem Ort zum anderen Ort 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.

Zehn Menschen mit Beeinträchtigung arbeiteten gleichberechtigt mit der Aktion Mensch und Ipsos an der Untersuchung als sogenannte Ko-Forscher*in-

nen. Sie haben mitbestimmt und gemeinsam entschieden, welche Fragen gestellt werden sollen. Die gemeinsame Arbeit an der Untersuchung war immer barrierefrei.

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.

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.

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 zu einem anderen zu bewegen.

Die weiteren Ergebnisse der Untersuchung sind in unterschiedliche Themen 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 sol-

cher 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.

Kosten und Zeit

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 als 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, haben ähnliche Meinungen zu Umwelt- und Klimaschutz: Insgesamt wünschen sie sich mehr Möglichkeiten so zu reisen, dass Umwelt und Klima besser geschützt werden können.

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.

Weitere Ergebnisse der Untersuchung

Insgesamt zeigt die Untersuchung, dass Menschen ohne Beeinträchtigung sich 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.

Wenn neue Bus- und Bahn-Linien, Fuß- und Radwege, Straßen und Apps für das Unterwegssein entstehen, dann sollte mehr darauf geachtet werden, dass alle Menschen sie 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, 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 kein Luxus, sondern 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 öffentliche Verkehrsmittel nicht barrierefrei oder es gibt gar keine öffentlichen Verkehrsmittel in der Nähe. Sind aber öffentliche Verkehrsmittel barrierefrei, können alle Menschen sie nutzen – auch Menschen mit Beeinträchtigung. Dadurch schützen wir die Umwelt und das Klima. Inklusion, Klima- und Umweltschutz 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 können. Dabei sollten mehr Inklusion und Barrierefreiheit wichtig sein. Bei Umwelt- und Klimaschutz ist Inklusion beim Reisen ein wichtiger Teil der Lösung.

3. Mobilität und Inklusion



Die Themen Mobilität und Verkehr stehen in den aktuellen gesellschaftspolitischen Debatten um eine sozial gerechte und umweltverträgliche Zukunft zunehmend im Mittelpunkt. Hier stellt etwa das Bundesumweltamt einen hohen Nachholbedarf fest: „Das deutsche Verkehrssystem ist sowohl unter ökologischen als auch unter sozialen Gesichtspunkten dringend reformbedürftig“ (Umweltbundesamt 2020, Seite 6).



Insbesondere Menschen mit Beeinträchtigung stoßen in ihrer persönlichen Mobilität auf schlechte Bedingungen. Wohnen sie im ländlichen Raum, fallen diese Bedingungen noch einmal schlechter aus (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021b, Seite 13). Menschen mit Beeinträchtigung erleben wie andere benachteiligte Gruppen der Gesellschaft derzeit eine „soziokulturell unausgewogene Beteiligung im Bereich der Mobilitätspolitik“ (Daubitz 2021, Seite 91). Denn „[d]as Ziel ist Mobilitätsgerechtigkeit, das heißt allen Menschen – unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, Fahrzeugverfügbarkeit und Mobilitätseinschränkungen – angemessene, alltagstaugliche Mobilität zu ermöglichen“ (Verkehrsclub Deutschland 2021, Seite 2).

Um eine sozial gerechte Mobilität zu gewährleisten, verpflichtet die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) Deutschland in Artikel 20, dreierlei für Menschen mit Behinderungen sicherzustellen: erstens eine flexible und erschwingliche persönliche Mobilität, zweitens den Zugang zu unterstützenden Technologien und Mobilitätshilfen sowie drittens die Schulung von Mobilitätskompetenzen. Artikel 9 verpflichtet die Vertragsstaaten, eine barrierefreie öffentliche Infrastruktur zu schaffen, um Menschen mit Behinderungen die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen. Seit Anfang 2022 verpflichtet auch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bundesweit zur Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr, also etwa in Bussen, U-Bahnen oder Straßenbahnen. Bislang scheint dessen Umsetzung eher die Ausnahme als die Regel zu sein. Der Teilhabesurvey des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales stellt allerdings fest, dass es an empirischen Daten zum Thema Inklusion und Mobilität mangelt (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021a).²

An diesem Punkt knüpfen das Marktforschungsinstitut Ipsos und die Aktion Mensch an: **Das hier vorgestellte erste Inklusionsbarometer Mobilität liefert Daten zum Stand der Inklusion im Bereich Mobilität in Deutschland.**

Schließlich ist „[i]ndividuelle Mobilität [...] ein zentraler Aspekt des menschlichen Daseins. Sie ermöglicht uns Freiheit, Unabhängigkeit, Selbstbestimmung und gesellschaftliche Teilhabe. Sie gestattet uns, darüber zu entscheiden, wie wir unsere Freizeit gestalten, welchen Job wir annehmen, welche Reisen wir unternehmen und welche Orte wir aufsuchen können“ (Aktion Mensch 2021b, Seite 5). Folglich ist sie nicht nur ein Bestandteil sozialer Inklusion, sondern auch ein Menschenrecht.

² Inzwischen ist der Abschlussbericht des Teilhabesurvey erschienen (BMAS 2022).



Diese Studie versteht Mobilität als „subjektive Ausprägung der Ortsveränderungsmöglichkeiten“, wobei diese Möglichkeiten stark durch räumliche, physische, ökonomische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen sowie durch die individuelle Wahrnehmung geprägt sind (Schwedes und andere 2018, Seite 5). Jeder Mensch muss unabhängig von diesen Rahmenbedingungen selbstbestimmt entscheiden können, wie und wann er sich fortbewegt (Ammoser / Hoppe 2006, Seite 9). Oder wie es der Verkehrsclub Deutschland formuliert: „Das Ziel ist Mobilitätsgerechtigkeit, das heißt allen Menschen – unabhängig von Alter, Geschlecht, ökonomischem Status, Herkunft, Lebenssituation, Wohnort, Fahrzeugverfügbarkeit und Mobilitätseinschränkungen – angemessene, alltagstaugliche Mobilität zu ermöglichen“ (Verkehrsclub Deutschland 2021, Seite 2). Das bedeutet, dass für jede*n genügend Mobilitätsangebote vorhanden, zugänglich, sicher nutzbar und erschwinglich sein müssen.

Erst wenn es zu jeder Zeit, an jedem Ort und für jede*n bezahlbar ein breites Angebot an Fortbewegungsmöglichkeiten gibt, kann im Kontext von Mobilität Teilhabe entstehen. Obwohl laut ADAC Mobilitätsindex die Mobilität in Deutschland vielfältiger wird (ADAC 2022), kann von Teilhabe hier bislang nicht gesprochen werden. **Die Teilhabe an Mobilität bildet jedoch den Grundstein für Inklusion.** Erst wenn sich alle Menschen in der Gesellschaft nach ihren persönlichen Bedürfnissen gerne, sicher, barrierefrei, zu jeder Zeit, kostengünstig und ohne schlechtes Umweltgewissen fortbewegen können, sind die Grundanforderungen an inklusive Mobilität erfüllt.

Auf Ebene des Einzelnen erhöht Teilhabe an Mobilität die persönliche Selbstwirksamkeit. Sie ermöglicht den Menschen nicht nur aktive Bewegung oder Ortsveränderungen, sondern auch „Lebensziele verfolgen und umsetzen zu können, soziale Netzwerke zu bilden und aufrecht zu erhalten, sich weiterzubilden et cetera. Somit sind auch die Potenziale von Mobilität für ein ‚gutes Leben‘ entscheidend. Die Möglichkeit einer Ortsveränderung befördert das Gefühl, selbstständig handeln zu können und nicht abhängig zu sein“ (Daubitz 2021, Seite 78 und 79). Alltägliche Begegnungen an Verkehrsknotenpunkten, in Bus, Bahn oder Taxi,

im Zuge von Reisen, bei Spaziergängen im Park oder Fahrradtouren in der Natur bauen zudem Berührungspunkte zwischen den Menschen ab und ebnen den Weg für ein inklusives Zusammenleben. Zugleich fördern diese Begegnungen im öffentlichen Raum gegenseitige Rücksichtnahme und Hilfsbereitschaft, wodurch letztlich die Lebensqualität für alle steigt. Auch vom Komfort und dem erleichterten Zugang durch Barrierefreiheit profitieren alle Menschen: neben Menschen mit einer dauerhaften oder temporären Beeinträchtigung etwa ältere Menschen, Menschen mit Rollator, Fahrrad, Kinderwagen oder schwerem Gepäck. Neue digitale Lösungen erleichtern es außerdem jenen, die nicht so gut Deutsch sprechen, unterwegs zu sein.



Insgesamt brächte ein inklusives, übersichtliches, günstiges und großzügig aufgebautes Mobilitätsnetz also viele Vorteile mit sich. Der hierfür notwendige multimodale Verkehrsmix ist allerdings weiterhin nicht absehbar. Laut Bundesverkehrsministerium entfallen bei allen zurückgelegten Wegen weiterhin „knapp 60 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr“ (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2019, Seite 12). Das umfasst Pkw, Mofas, Mopeds und Motorräder sowie Nutzfahrzeuge mitsamt Car-Sharing. Der Fahrradanteil liegt bei neun Prozent, der des Öffentlichen Verkehrs (insbesondere ÖPNV) bei zehn Prozent und der Anteil der Fußgänger*innen bei 22 Prozent. Der Anteil der Pkw wird bis zum Jahr 2030 voraussichtlich noch um zehn Prozent steigen (Aktion Mensch 2021b, Seite 15).

Gerade hier zeigt sich, wie Inklusion eine dem Thema Nachhaltigkeit verpflichtete Mobilitätswende beflügeln könnte. Wenn alle Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen, würde das den Individualverkehr verringern und so CO₂-Emissionen einsparen. Der Zeitpunkt, den inklusiven Aspekt in Mobilitätskonzepten einzubinden, könnte deshalb nicht passender sein. Wer sich diesem jetzt widmet, muss seine Angebote später nicht mehr anpassen und spart langfristig Kosten. Auch die Digitalisierung erleichtert die Umstellung auf inklusive Mobilität. Mit dem Gastbeitrag „Verkehrswende für ALLE“ geht diese Publikation genauer darauf ein, wie eine inklusive öffentliche Mobilität zu ökologischer Nachhaltigkeit führen kann (Abschnitt 5.5). Das Thema Digitale Mobilität wird im Beitrag „Intelligent vernetzt: Auf zur geteilten Mobilität für alle!“ genauer betrachtet (Abschnitt 5.6).



4. Methodisches Vorgehen des Inklusionsbarometers Mobilität

4.1. Erhebung und Befragungszeitraum



Für das Inklusionsbarometer Mobilität wurden in Deutschland lebende Menschen mit und ohne Beeinträchtigung ab 16 Jahren befragt. Die Studie wurde als **computergestützte Web-Befragung** in deutscher Sprache durchgeführt. Die Stichprobe wurde aus dem Ipsos Online Access Panel gezogen. Teilnahmevoraussetzung war somit die Verfügbarkeit eines Computers, Laptops oder Smartphones mit Internetzugang. Es ist davon auszugehen, dass ältere und / oder in stationären Einrichtungen lebende Menschen in der Stichprobe unterrepräsentiert sind.

Die **Rekrutierung** der Befragungs-Teilnehmer*innen erfolgte in einem vierstufigen Prozess. Innerhalb dieser Stufen wurden die persönlichen Angaben der möglichen Teilnehmer*innen und ihr Antwortverhalten bewertet. Menschen, deren Antworten Täuschungsversuche oder Unaufmerksamkeit nahelegten, wurden aus der Stichprobe ausgeschlossen. Die Aufwandsentschädigung der Teilnehmer*innen erfolgte über ein Punktesystem, das nach Länge und Komplexität des Fragebogens gestaffelt war. Die Einladung der ausgewählten Adressat*innen erfolgte mittels einer persönlichen E-Mail.

Die Befragung fand im Zeitraum vom 15. bis zum 28. März 2022 statt. Die durchschnittliche Interview-Dauer betrug zwölf Minuten.



Die Befragung war so barrierefrei wie möglich gestaltet: Die Interview-Fragen waren in einfacher, verständlicher Art und Weise formuliert. Bei der Schriftgestaltung kamen kontrastreiche Farben zum Einsatz. Auf die Implementierung von Bildern verzichtete die Befragung komplett, um auch Menschen mit einer starken Sehbeeinträchtigung eine Teilnahme zu ermöglichen. Die Online-Befragung wurde vor ihrem Start mit einem Screenreader auf Lesbarkeit geprüft.

4.2. Partizipativer Forschungsansatz

Die Aktion Mensch und Ipsos verfolgten im Rahmen des Projekts einen partizipativen Ansatz. Ziel war es, die Studie mit einer möglichst großen Bandbreite an Stakeholder*innen, die maßgeblich an der Umsetzung und Weiterentwicklung von Mobilität beteiligt sind, durchzuführen. Dementsprechend wirkten einerseits Ko-Forschende, andererseits Mobilitäts-Expert*innen am Projekt mit. Als Expert*innen wurden Menschen hinzugezogen, die sich aufgrund ihrer beruflichen Position mit dem Thema Mobilität auseinandersetzen. Daneben wurden Menschen, die wegen einer Beeinträchtigung in ihrer Teilhabe an aktuell möglicher Mobilität eingeschränkt sind, als sogenannte Laien- oder Ko-Forscher*innen angefragt.



Partizipation von Ko-Forschenden

Die partizipative Anlage des Projekts sah es vor, neben Projektteam-Mitgliedern von der Aktion Mensch sowie Ipsos solche Menschen als Forschungs-Partner*innen zu gewinnen, die eine Beeinträchtigung aufweisen und am generellen Fortbewegen nicht gleichberechtigt teilhaben können. Sie und ihre Alltagserfahrungen gestalteten den Forschungsprozess maßgeblich mit. Durch ihre Mitwirkung konnte beispielsweise der Fragebogen passgenauer entwickelt werden. Außerdem war es möglich, die Ergebnisse aus der Perspektive von Beeinträchtigungen auszudifferenzieren.

Das Projektteam kam während des Forschungsprozesses in verschiedenen **Videokonferenzen** zusammen. Zunächst erörterten Ipsos, die Aktion Mensch und die zehn Ko-Forschenden im Rahmen regelmäßiger Gesprächsrunden den Hintergrund und das Ziel des Inklusionsbarometers Mobilität. Das ausgedehntere Format der Forschungswerkstätten diente später dazu, konkret in die Forschung einzusteigen, den Fragebogen zu konzipieren und Ergebnisse zu interpretieren. Das Team diskutierte im Verlauf des Projekts unter anderem die folgenden Fragen:

- Welche Alltagserfahrungen machen Menschen mit Beeinträchtigung?
- Welche einzelnen Aspekte sind für ein Mobilitätsbarometer relevant?
- Wer sollte generell an einer solchen Befragung teilnehmen?
- Welche Arten von Beeinträchtigung sollten berücksichtigt werden?
- Gibt es demografische Besonderheiten der Befragungspersonen?
- Nach welchen Kriterien sollten die Befragungsergebnisse ausgewertet werden?
- Wie sind bestimmte Befragungsergebnisse zu interpretieren?
- Wie sollen die einzelnen Dimensionen der Mobilität gewichtet werden und entsprechend in die Indexberechnung einfließen?

Die Perspektiven, Ideen und Anregungen der Ko-Forschenden konnten durch die regelmäßigen Projekttreffen fortwährend in den Projektverlauf einbezogen werden. Dies ermöglichte eine dynamische Anpassung des Forschungsvorgehens.

Damit alle Ko-Forschenden unabhängig von ihren Beeinträchtigungen an den Gesprächsrunden teilhaben konnten, wurden **Maßnahmen zur Barrierefreiheit** durchgeführt: Alle Gesprächsrunden waren live unterteilt sowie in Leichter Sprache und in Gebärdensprache verfügbar. Zudem stand während der gesamten Dauer der Veranstaltung ein technischer Support bereit. Das digitale und vielfältige Partizipationsformat erlaubt es, ein breites Spektrum an unterschiedlichen Erfahrungen und Perspektiven im Inklusionsbarometer Mobilität abbilden zu können (Thönnies 2022).

Workshop mit Mobilitäts-Expert*innen

Darüber hinaus wurden zum Zeitpunkt der Fragebogenkonzeption Expert*innen, die sich beruflich mit dem Thema Mobilität beschäftigen, in den Forschungsprozess eingebunden. Die Expert*innen arbeiten in Interessenvertretungen, wissenschaftlichen Einrichtungen, Unternehmen und staatlichen oder kommunalen Institutionen. Einige der ausgewählten Expert*innen haben selbst eine Beeinträchtigung und konnten somit unterschiedliche Perspektiven zum Thema Mobilität einbringen. **Ziel des Workshops war es, ein möglichst umfassendes Bild zu den Themen Mobilität und Beeinträchtigung zu gewinnen.** Das Projektteam und die Expert*innen fassten die aufgeworfenen Aspekte gemeinsam zu Dimensionen zusammen und diskutierten deren Relevanz für die Entwicklung hin zu einer inklusiven Mobilität. Die Ergebnisse sind mit in den Aufbau des Fragebogens eingeflossen.

4.3 Studienteilnehmer*innen

Die Studienteilnehmer*innen lassen sich in zwei Befragengruppen einteilen.



Zur ersten Befragengruppe zählen Menschen, die laut eigener Angabe mindestens eine Form der Beeinträchtigung haben. Die Kategorisierung der Teilhabebeeinträchtigung erfolgte nach ICF (International Classification of Functioning, Disability and Health), eine subjektive Einschätzung hinsichtlich der Beeinträchtigung im Alltag.³ Die Abfrage orientierte sich im Wortlaut an der Teilhabestudie des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021a, Seite 32).

1.000 Menschen mit Beeinträchtigung haben am Inklusionsbarometer Mobilität teilgenommen. Diese Stichprobengröße wurde gewählt, da sie eine ausreichend große Fallzahl umfasst, um auch für einzelne Subgruppen aussagekräftige Ergebnisse zu erzielen. Von den 1.000 Teilnehmer*innen mit Beeinträchtigung haben etwa 43 Prozent einen amtlich festgestellten Grad der Behinderung von 30 oder höher.

Es gibt für Deutschland keine amtlichen Statistiken über die Gruppe von Menschen mit Beeinträchtigung, wie sie in dieser Studie definiert ist.

³ Vergleiche World Health Organization: International Classification of Functioning, Disability and Health. Online verfügbar unter <https://www.who.int/standards/classifications/international-classification-of-functioning-disability-and-health>, zuletzt geprüft am 16.9.2022

Lediglich für die Gruppe der Menschen mit anerkannter Schwerbehinderung (Grad der Behinderung von wenigstens 50) sind amtliche Statistiken verfügbar. Bei der Rekrutierung der Teilnehmer*innen wurde daher lediglich eine bevölkerungsrepräsentative Quotierung nach Bundesland durchgeführt, um eine gute Mischung der Teilnehmer*innen aus unterschiedlichen Regionen und Ortsgrößen zu gewährleisten.

Zur zweiten Befragtengruppe zählen Menschen, die laut eigener Angabe keine Form der Beeinträchtigung haben. Diese Vergleichsgruppe umfasst insgesamt 500 Befragte. Sie wurden nach den Merkmalen Alter, Geschlecht und Region quotiert. Als Grundlage der Quotierung dienen die aktuellen repräsentativen Daten des Mikrozensus.⁴

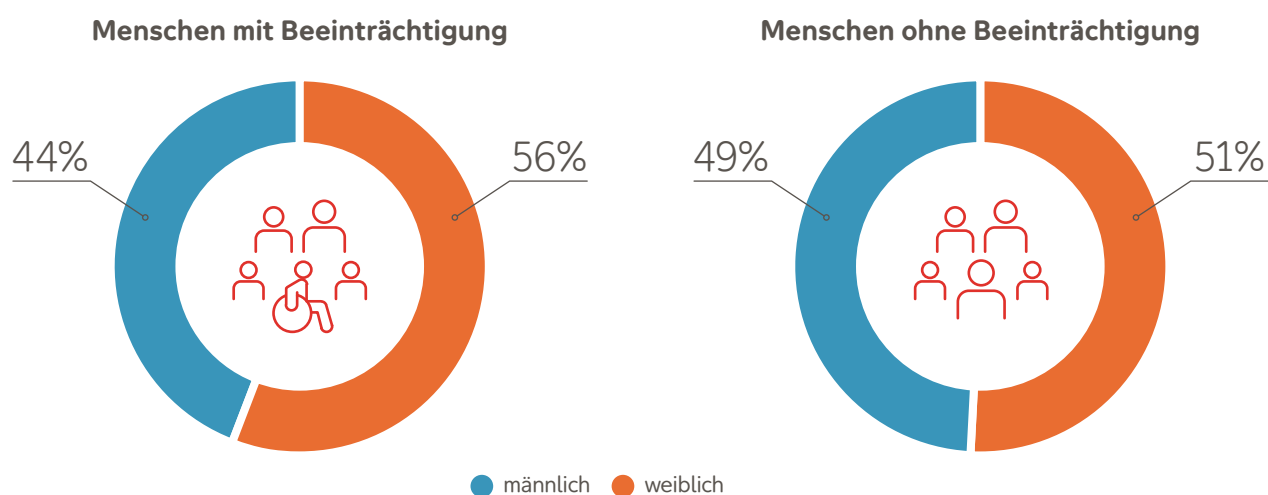
Die folgenden Grafiken zeigen die Verteilung der Studienteilnehmer*innen aus den beiden Zielgruppen anhand ausgewählter Merkmale.

Ausgewählte Merkmale der Befragten

Befragte nach Geschlecht

Die Geschlechter sind innerhalb der zwei Stichproben ähnlich gleichmäßig verteilt. Innerhalb der ersten Befragtengruppe (Menschen mit Beeinträchtigung) machen weibliche Befragte einen Anteil von 56 Prozent aus und männliche Befragte einen Anteil von 44 Prozent. In der Vergleichsgruppe (Menschen ohne Beeinträchtigung) sind 51 Prozent weibliche Befragte und 49 Prozent männliche Befragte.

Verteilung nach Geschlecht



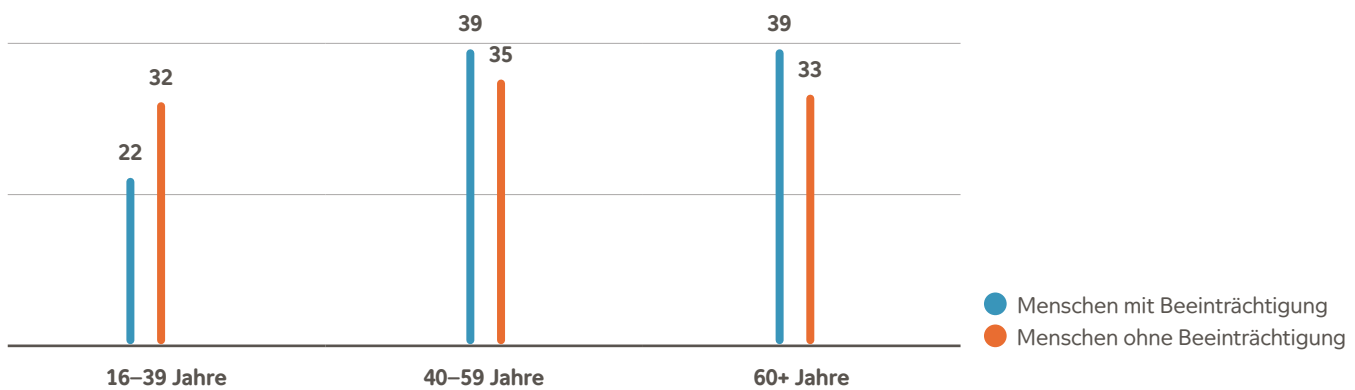
Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten. Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000); Menschen ohne Beeinträchtigung (n=500)

⁴ Der Mikrozensus ist die größte jährliche repräsentative Haushaltsbefragung der Statistischen Landesämter und des Statistischen Bundesamtes in Deutschland.

Befragte nach Alter

Der Anteil der Menschen ohne Beeinträchtigung in den drei Altersgruppen 16 bis 39, 40 bis 59 und 60+ Jahre ist mit jeweils gut einem Drittel relativ gleich verteilt. Bei den Menschen mit Beeinträchtigung befinden sich nur 22 Prozent in einem Alter zwischen 16 und 39 Jahren. Jeweils 39 Prozent der Menschen mit Beeinträchtigung lassen sich in der mittleren beziehungsweise höchsten Altersgruppe wiederfinden. Die Ergebnisse zeigen, dass Beeinträchtigungen oftmals altersabhängig sind, da sie häufig erst im Laufe des Lebens erworben werden, beispielsweise durch Erkrankungen.

Verteilung nach Altersgruppen



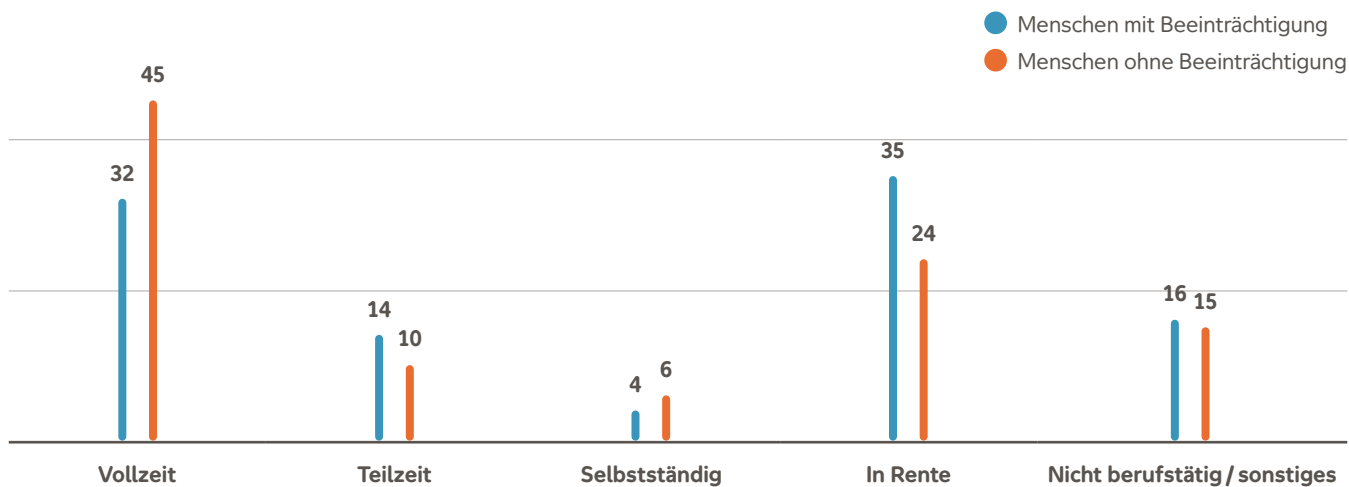
Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten. Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000); Menschen ohne Beeinträchtigung (n=500)

Befragte nach Beschäftigung

Während 45 Prozent der Menschen ohne Beeinträchtigung in Vollzeit arbeiten, tut dies bei den Menschen mit Beeinträchtigung nur knapp ein Drittel (32%). Menschen mit einer Beeinträchtigung gehen im Vergleich zu Menschen ohne Beeinträchtigung häufiger einer Teilzeitbeschäftigung nach (14% versus 10%). Die Unterschiede zwischen Frauen und Männern sind dabei eklatant: 20% der befragten Frauen mit Beeinträchtigung gegenüber sechs Prozent der Männer mit Beeinträchtigung arbeiten in Teilzeit. Bei den Befragungsteilnehmer*innen ohne Beeinträchtigung ist der Geschlechterunterschied noch größer (17% versus 2%).⁵ Gut ein Drittel der Menschen mit einer Beeinträchtigung bezieht eine Rente (35%). Bei Menschen ohne Beeinträchtigung sind es nur 24 Prozent.

⁵ Zu Gründen für die höhere Teilzeitbeschäftigungs-Quote von Menschen – insbesondere von Frauen – mit Schwerbehinderung im erwerbsfähigen Alter siehe Aktion Mensch 2021a, Seite 8.

Verteilung nach Beschäftigungsstatus



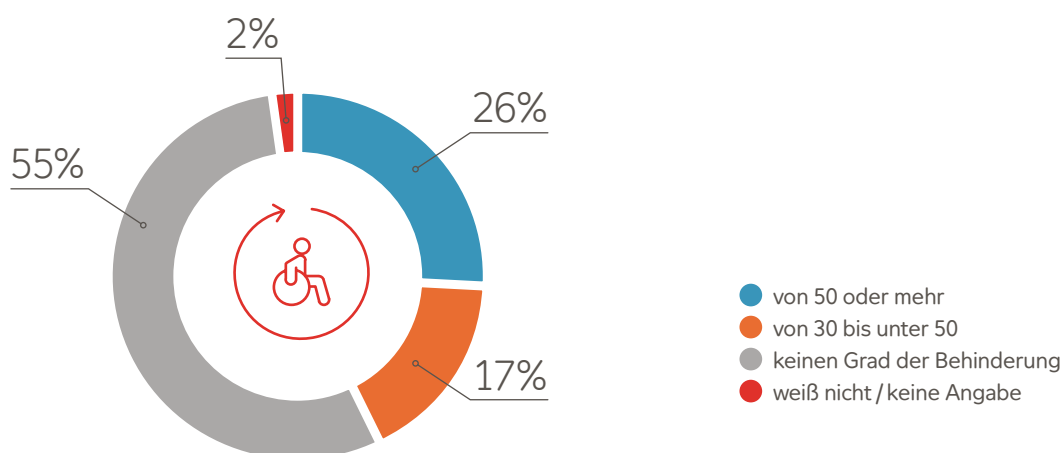
Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten. Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000); Menschen ohne Beeinträchtigung (n=500)

Ausgewählte Merkmale der ersten Befragten-Gruppe (Menschen mit Beeinträchtigung)

Grad der Behinderung

Mehr als die Hälfte der befragten Menschen mit Beeinträchtigung (55%) hat laut Selbstausskunft keinen anerkannten Grad der Behinderung. Etwa jede*r sechste Befragte (17%) hat einen Grad der Behinderung von 30 bis unter 50. Mehr als ein Viertel (26%) hat einen anerkannten Grad der Behinderung von 50 oder mehr.

Grad der Behinderung



Darstellung in Prozent | Basis: Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000)

Beeinträchtigung(en)

Mehr als die Hälfte (52%) der befragten Menschen mit Beeinträchtigung gibt an, durch Schmerzen beeinträchtigt zu sein. Eine Beeinträchtigung durch eine chronische Erkrankung (47%) oder beim Bewegen (46%) hat jeweils fast jede*r Zweite. Etwa jede*r Vierte hat eine Beeinträchtigung beim Sehen (28%) oder durch schwere seelische oder psychische Probleme (27%).

Insgesamt wurden im Rahmen der Studie zehn Formen der Beeinträchtigung abgefragt. Die erste Befragtengruppe konnte Beeinträchtigungen durch Schmerzen (1), eine chronische Erkrankung (2), eine andere Form der Beeinträchtigung oder Behinderung (3), eine Suchterkrankung (4), seelische oder psychische Probleme (5), beim Bewegen (6), beim Sehen (7), beim Hören (8), beim Sprechen (9) und beim Lernen, Denken, Erinnern oder Orientieren im Alltag (10) angeben.

Einige der Beeinträchtigungsformen wurden zu fünf Kategorien zusammengefasst, um gezielte Subgruppen-Analysen zu ermöglichen. Die Beeinträchtigungsformen „durch Schmerzen“, „beim Sprechen“ und „durch eine andere dauerhafte Beeinträchtigung oder Behinderung“ wurden von dieser Kategorisierung ausgenommen, da sie weniger eindeutig mit einer eingeschränkten Teilhabe an Mobilität einhergehen.

Selbsteinschätzung zur Stärke der Beeinträchtigung

In Anlehnung an die Herangehensweise der „Repräsentativbefragung zur Teilhabe von Menschen mit Behinderungen“ (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021a, Seite 26) wurde die subjektive Einschätzung zur Stärke der Beeinträchtigung wie zur Einschränkung im Alltag abgefragt (Abbildung Seite 34 oben). 20 Prozent der Menschen aus der ersten Befragtengruppe geben an, durch die stärkste Beeinträchtigung nur wenig beeinträchtigt zu sein, 41 Prozent sind etwas beeinträchtigt, 27 Prozent sind ziemlich beeinträchtigt und zehn Prozent sind sogar stark beeinträchtigt.

Formen der Beeinträchtigung

Beeinträchtigungen nach eigener Auskunft (Mehrfachauswahl möglich)

47% durch eine chronische Erkrankung



Chronische Erkrankung

46% beim Bewegen



Körperliche Beeinträchtigung

28% beim Sehen



Sinnes-Beeinträchtigung

14% beim Hören

27% durch schwere seelische oder psychische Probleme



Psychische Beeinträchtigung
(inklusive Suchterkrankung)

10% durch eine Suchterkrankung

11% beim Lernen, Denken, Erinnern oder Orientieren im Alltag



Kognitive Beeinträchtigung

52% durch Schmerzen

19% durch eine andere dauerhafte Beeinträchtigung oder Behinderung

7% beim Sprechen

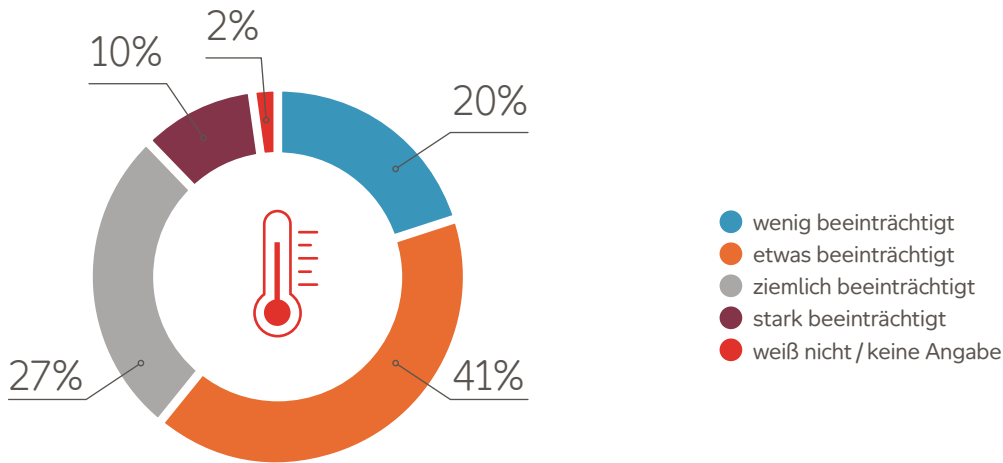


Nicht kategorisiert

Darstellung in Prozent | Basis: Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000)

Selbsteinschätzung zur Stärke der Beeinträchtigung

Frage: Wie sehr sind Sie durch Ihre stärkste Beeinträchtigung beeinträchtigt?



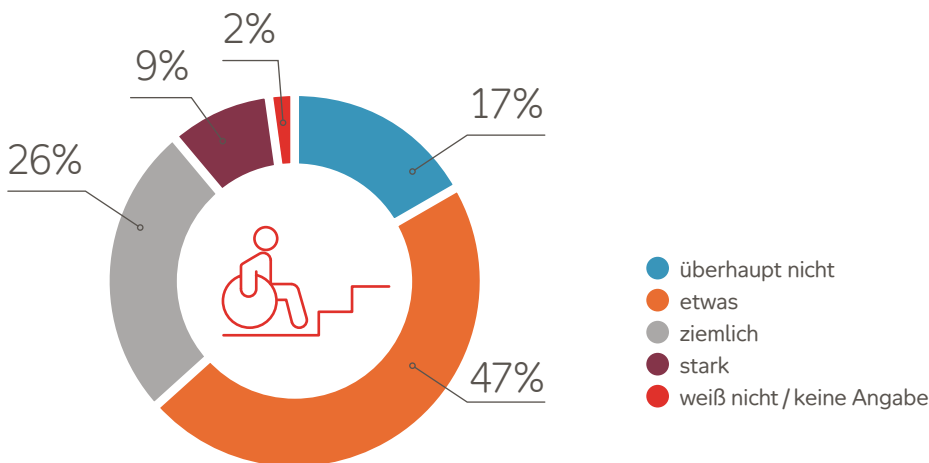
Darstellung in Prozent | Basis: Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000)

Selbsteinschätzung zu Einschränkungen im Alltag

Die persönliche Einschätzung zu Einschränkungen im Alltag durch die Beeinträchtigung ist unter den Befragten ähnlich verteilt. Während 17 Prozent durch ihre Beeinträchtigung bei Aktivitäten im Alltag überhaupt nicht eingeschränkt sind, gibt knapp die Hälfte (47%) an, etwas eingeschränkt zu sein. Weitere 26 Prozent sind ziemlich eingeschränkt und neun Prozent sogar stark eingeschränkt.

Selbsteinschätzung zu Einschränkungen im Alltag

Frage: Unabhängig von der Corona-Pandemie – Wie sehr schränkt Sie Ihre stärkste Beeinträchtigung bei Ihren Aktivitäten im Alltag ein, auch wenn Sie gegebenenfalls Hilfsmittel benutzen?



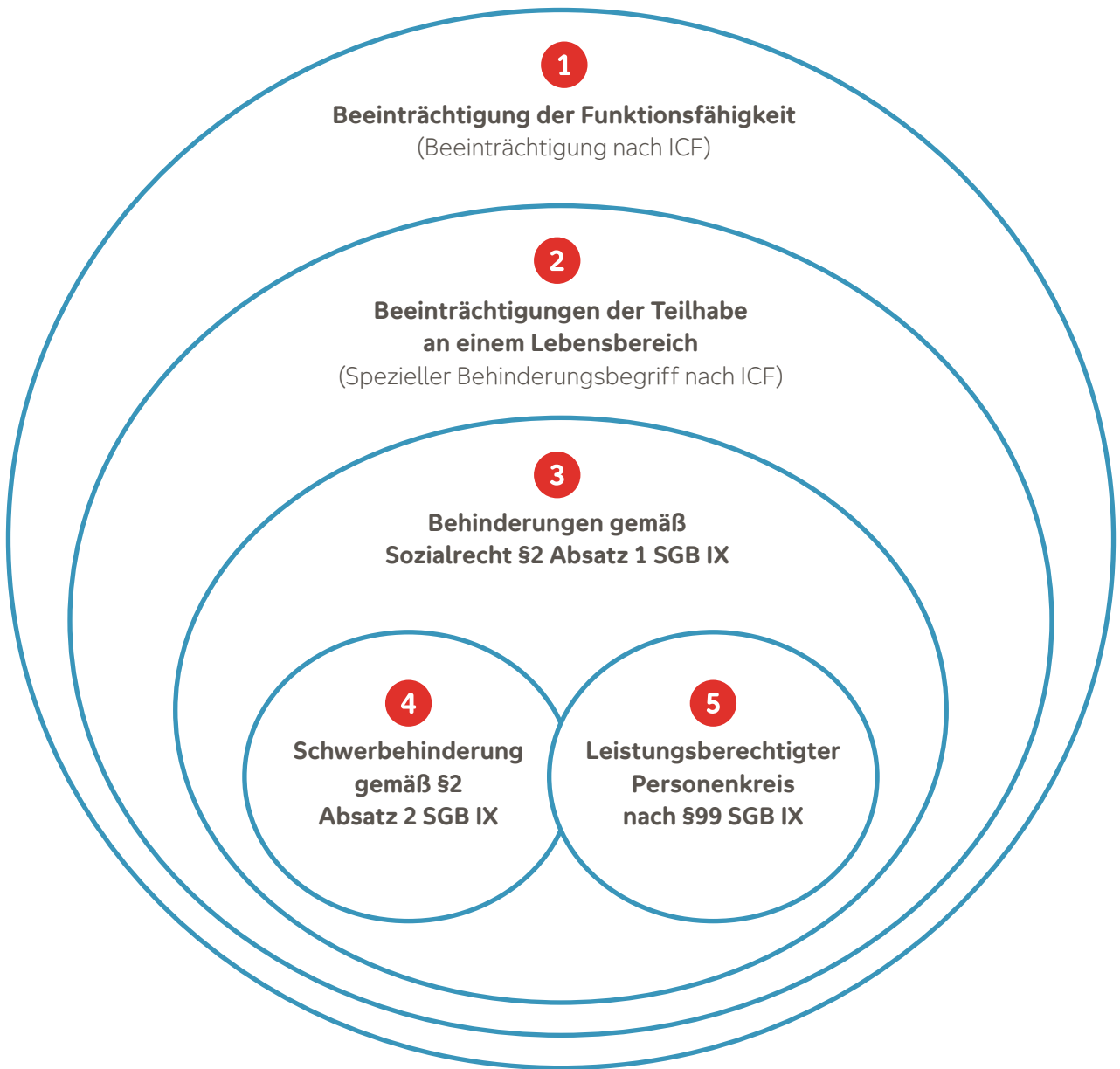
Darstellung in Prozent | Basis: Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000)

Über die Begriffsverwendung Beeinträchtigung und Behinderung



- **Seit der Ratifikation der UN-Behindertenrechtskonvention** im Jahr 2009 gilt in Deutschland ein reformierter Behinderungsbegriff, der 2018 auch Eingang in die Sozialgesetzgebung (SGB) gefunden hat: „Menschen mit Behinderungen sind Menschen, die körperliche, seelische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, die sie in Wechselwirkung mit einstellungs- und umweltbedingten Barrieren an der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft mit hoher Wahrscheinlichkeit länger als sechs Monate hindern können“ (§ 2 Absatz 1 Satz 1 SGB IX).
- Diese Definition wird auch „Soziales Modell von Behinderung“ genannt. Eine Beeinträchtigung ist demnach eine objektiv feststellbare Tatsache, aus der sich nicht automatisch eine Behinderung ableiten lässt. Die Beeinträchtigung kann aber in Wechselwirkung mit der Umwelt, dem sozialen Umfeld oder sonstigen Faktoren Barrieren hervorrufen, die einen Menschen an gleichberechtigter gesellschaftlicher Teilhabe hindern – dann liegt eine Behinderung vor (Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021a, Seite 21).
- Da viele Menschen mit Beeinträchtigung im Alltag durch Barrieren behindert werden, erleben und bezeichnen sie sich selbst oftmals als Menschen mit Behinderung.
- Die Teilnehmer*innen des Inklusionsbarometers Mobilität 2022 wurden nach ihren langanhaltenden Beeinträchtigungen gefragt. Die Studie möchte unter anderem herausfinden, wie die vorliegenden Beeinträchtigungen in Wechselwirkung mit (physischen, gesellschaftlichen und / oder informationellen) Barrieren die Befragungsteilnehmer*innen an ihrer Mobilitätsteilhabe behindern.

Einordnung von Beeinträchtigung und Behinderung
nach internationaler Konvention und deutschem Sozialrecht



Quelle: In Anlehnung an das Bundesministerium für Arbeit und Soziales 2021a, Seite 21

4.4 Aufbau des Index für das Inklusionsbarometer Mobilität 2022

Für das Inklusionsbarometer Mobilität 2022 wurde für die Befragten-
gruppen der Menschen mit Beeinträchtigung und der Menschen ohne
Beeinträchtigung anhand eines Online-Fragebogens ein Gesamtindex
ermittelt, der aus den sechs Dimensionen Verfügbarkeit, Zugänglichkeit,
Zeit und Kosten, Soziale Aspekte, Nachhaltigkeit und Digitalisierung ge-
bildet wird. Die Dimensionen sind in insgesamt 17 Indikatoren gegliedert,
sprich in Unterthemen. Die 17 Unterthemen sind wiederum durch insge-
samt 45 Items, also einzelne Fragen oder Aussagen, beschrieben.

Der Gesamtindex und die Teilindizes sind Vergleichsgrößen, das heißt
Kennzahlen, mit denen Unterschiede zwischen den Befragtengruppen
sowie Veränderungen im Zeitverlauf dargestellt werden können. Sie
sind auf einer Skala zwischen 0 und 100 normiert. Sie umfassen eine rei-
ne Zahl ohne Maßeinheit, sie sind dimensionslos. Je höher der Indexwert
ausfällt, desto höher bewerten die Befragten die Teilhabemöglichkei-
ten an Mobilität in Deutschland, desto inklusiver beurteilen sie also die
Mobilität.

Dimensionen der Mobilität

Für die Entwicklung des Inklusionsbarometers Mobilität erläuterten die
Ko-Forschenden dem übrigen Projektteam Mobilitätssituationen aus
ihrem Alltag, sodass sich wichtige Aspekte, die die Mobilität beeinflussen,
herauskristallisierten (siehe auch Abschnitt 4.2). Die Aspekte wurden in
weiteren Treffen zu vorläufigen Dimensionen verdichtet. Orientierung
brachte dabei die europäische Norm DIN EN 13816 für den Nachweis
der Service-Qualität von Verkehrsunternehmen im Öffentlichen Perso-
nennahverkehr.⁶ Nach einem allgemeinen Brainstorming im Expert*in-
nen-Workshop zu relevanten Aspekten der Mobilität in Deutschland
standen die vom Projektteam vorläufig festgelegten Dimensionen zur
Diskussion. Der mehrstufig und iterativ angelegte Prozess, bestehend
aus Literaturrecherche und dem Einbringen der Perspektiven von Per-
sonen mit Teilhabebeeinträchtigung sowie Mobilitäts-Expert*innen, führte
schlussendlich zu den folgenden sechs Mobilitätsdimensionen:

1. Verfügbarkeit
2. Zugänglichkeit
3. Zeit und Kosten
4. Soziale Aspekte
5. Nachhaltigkeit
6. Digitalisierung

⁶ Vergleiche Dekra e.V.: Zertifizierung nach DIN EN 13816. Online verfügbar unter
<https://www.dekra.de/de/din-en-13816-zertifizierung/>, zuletzt geprüft am 16.9.2022.

Unter Verfügbarkeit wird das Vorhandensein, die Taktung und Zuverlässigkeit von Verkehrsmitteln beziehungsweise Verkehrsangeboten in der unmittelbaren Wohnumgebung der befragten Personen verstanden.

Die Zugänglichkeit umfasst die Beschaffenheit der Wegstrecke bis zum Erreichen eines Verkehrsmittels, die Beschaffenheit des Verkehrsmittels selbst und den Zugang zu Informationen.

Auch der Zeitrahmen sowie die Kosten, um bestimmte Wegstrecken zu nutzen, sind relevant.

Der Frage, wie selbstständig, sicher und wohl sich die Studienteilnehmer*innen fühlen, wenn sie an Mobilität teilhaben, geht die Dimension der Sozialen Aspekte nach.

Die Dimension Nachhaltigkeit umfasst die Bewertung nachhaltiger Verkehrsangebote hinsichtlich einer eigenen potenziellen Nutzung.

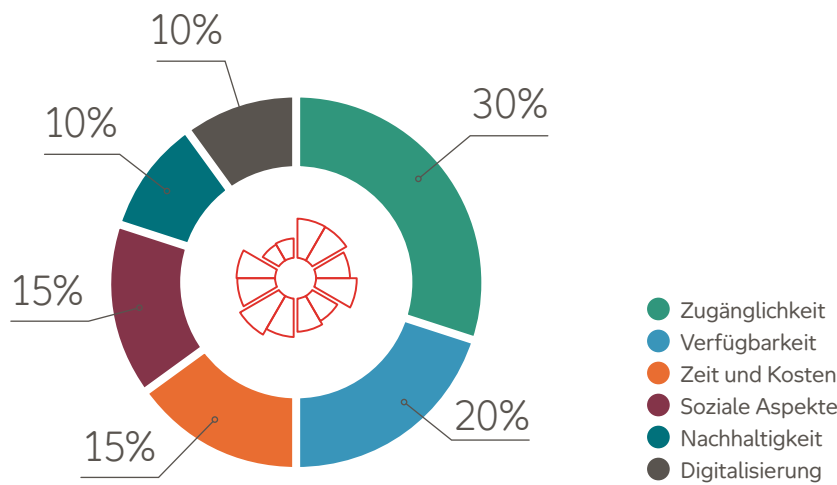
Digitale Anwendungen, wie zum Beispiel Apps zum Planen und Buchen einer Reise, stehen im Fokus der Dimension Digitalisierung.

Gewichtung der Dimensionen

Die Dimensionen haben eine unterschiedliche relative Bedeutung für die inklusive Mobilität und werden daher unterschiedlich stark in die Berechnung des Gesamtindex miteinbezogen. Die Festlegung einer entsprechenden Gewichtung erfolgte ebenfalls in Zusammenarbeit mit den Ko-Forschenden und den Mobilitäts-Expert*innen. Eine Online-Abfrage fragte die Relevanz der Dimensionen im Verhältnis zu den übrigen Dimensionen ab: Die Ko-Forschenden und Mobilitäts-Expert*innen wurden um ein Ranking der Mobilitätsthemen gebeten und brachten diese bezüglich persönlicher und gesamtgesellschaftlicher Wichtigkeit in eine Reihenfolge. Basierend auf diesen Einstufungen wurden die Teilindizes der sechs Dimensionen gewichtet und darüber der Gesamtindex des Inklusionsbarometers Mobilität gebildet. Das heißt, die Teilindizes sind unterschiedlich stark in den Gesamtindex eingeflossen.

Die Dimension Zugänglichkeit stellt die wichtigste Dimension für das Inklusionsbarometer Mobilität dar und geht zu 30 Prozent in die Berechnung des Gesamtindex ein. Die Dimension Verfügbarkeit erhält eine Gewichtung von 20 Prozent. Eine gleich starke Gewichtung in Höhe von jeweils 15 Prozent erhalten die Dimensionen Zeit und Kosten sowie Soziale Aspekte. Einschätzungen zur nachhaltigen Mobilität und zur Nutzung von digitalen Angeboten werden den anderen Dimensionen mit jeweils zehn Prozent nachgeordnet. Gemeinsam bilden die gewichteten Teilindizes der Dimensionen den Gesamtindex.

Gewichtung der Dimensionen zur Berechnung des Gesamtindex



Darstellung in Prozent

Indexbildung

Für die Mobilitätsdimensionen, also jene Themen, die nach Einschätzung von Mobilitäts-Expert*innen, Ko-Forschenden sowie anhand von Recherchen die inklusive Mobilität umfassen, wurden Indikatoren festgelegt. Die Indikatoren wurden in Items (= Aussagen) untergliedert, die Grundlage für die Konstruktion des Online-Fragebogens waren. Den Items wurden Fragetypen zugewiesen sowie in Frageformulierungen eingebettet.

Ein bis mehrere Items bilden einen Indikator. Mehrere Indikatoren führen zu einer Dimension und ihrem Teilindexwert. Jeder Teilindexwert erhält seine eigene Gewichtung. Die gewichteten Teilindizes ergeben zusammen den Gesamtindex des Inklusionsbarometers Mobilität.

Die Items und Indikatoren innerhalb der einzelnen Mobilitätsdimensionen unterscheiden sich nicht in ihrer Gewichtung. Sie sind alle gleichermaßen in den jeweiligen Teilindex der Dimensionen eingeflossen.

Entscheidungsbaum

Gesamtindex

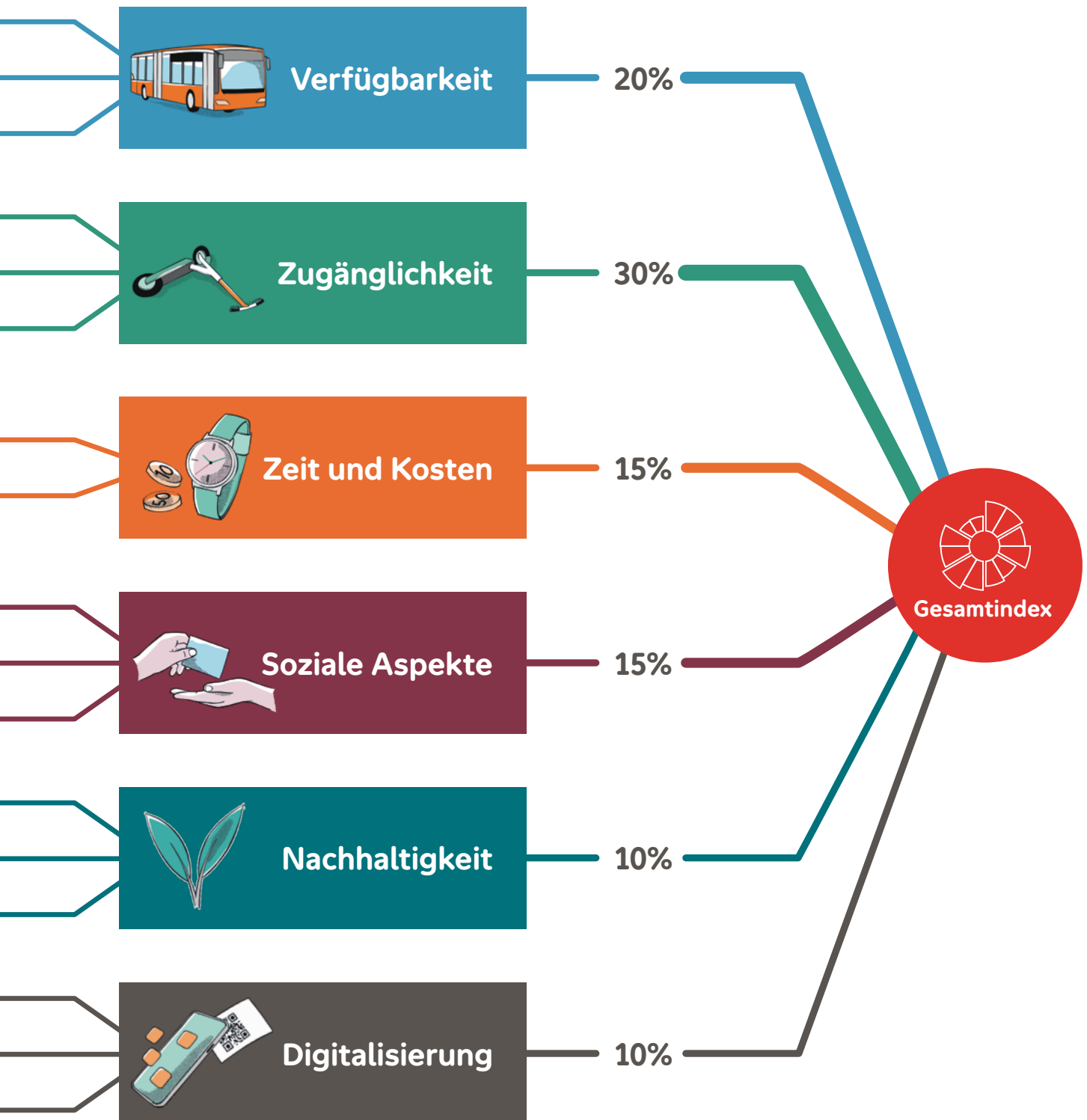
Aussagen

Indikatoren

3	Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit ÖPNV
2	Verkehrsfluss
1	Verfügbarkeit Rad- und Fußwege
6	Wahrnehmung von Barrieren
7	Einschränkung durch Barrieren
4	Zugang Informationen
1	Empfundener Zeitaufwand
1	Empfundener Kostenaufwand
7	Selbstbestimmtheit beim Reisen
2	Hilfsbereitschaft
1	Sicherheitsgefühl
1	Einstellung zur klimafreundlichen Mobilität
1	Ausbau Rad- und Fußwege
1	Ausbau ÖPNV
3	Nutzung digitale Reiseplanung
2	Nutzung digitale Verkehrsmittelbuchung
2	Online-Abfrage zur Barrierefreiheit

Dimensionen

Gewichtung





Das folgende Kapitel stellt die Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität auf Bundesebene vor. Nachdem einleitend der Gesamtindex ausgehend von den beiden Befragtengruppen betrachtet wird, fächern die weiteren Abschnitte die Ergebnisse entlang der Dimensionen auf. Da Inklusion im Fokus dieser Studie steht und das Merkmal einer persönlichen Beeinträchtigung zentral für die Einstufung der inklusiven Mobilität ist, werden alle Werte jeweils für Menschen mit und für Menschen ohne Beeinträchtigung ausgewiesen.

5. Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität auf Bundesebene

Das Inklusionsbarometer Mobilität misst, wie inklusiv Menschen mit und ohne Beeinträchtigung Mobilität und ihre verschiedenen Teilaspekte einstufen. Es setzt sich aus sechs Mobilitätsdimensionen zusammen, die unterschiedlich stark in die Gesamtmessung einfließen (siehe dazu Kapitel 4).

Sowohl das gesamte Inklusionsbarometer Mobilität als auch seine einzelnen Teildimensionen werden jeweils in Form eines Index ohne Maßeinheit ausgewiesen. Dieser kann zwischen 0 und 100 liegen.

Für den Gesamtindex des Inklusionsbarometers Mobilität gilt: Je höher der Wert, desto positiver beurteilen die Menschen die Inklusion der Mobilität in Deutschland.

Das Inklusionsbarometer Mobilität kommt für das Jahr 2022 auf folgende Werte: Bei Menschen mit einer Beeinträchtigung ergibt sich ein Gesamtindex von 59,8, bei Menschen ohne Beeinträchtigung ein Gesamtindex von 63,4. Menschen mit einer Beeinträchtigung sehen ihre Mobilität beziehungsweise einzelne Teilaspekte davon also kritischer als Menschen ohne Beeinträchtigung. Dieser Unterschied ist statistisch signifikant.

Begriffserklärung: Statistische Signifikanz



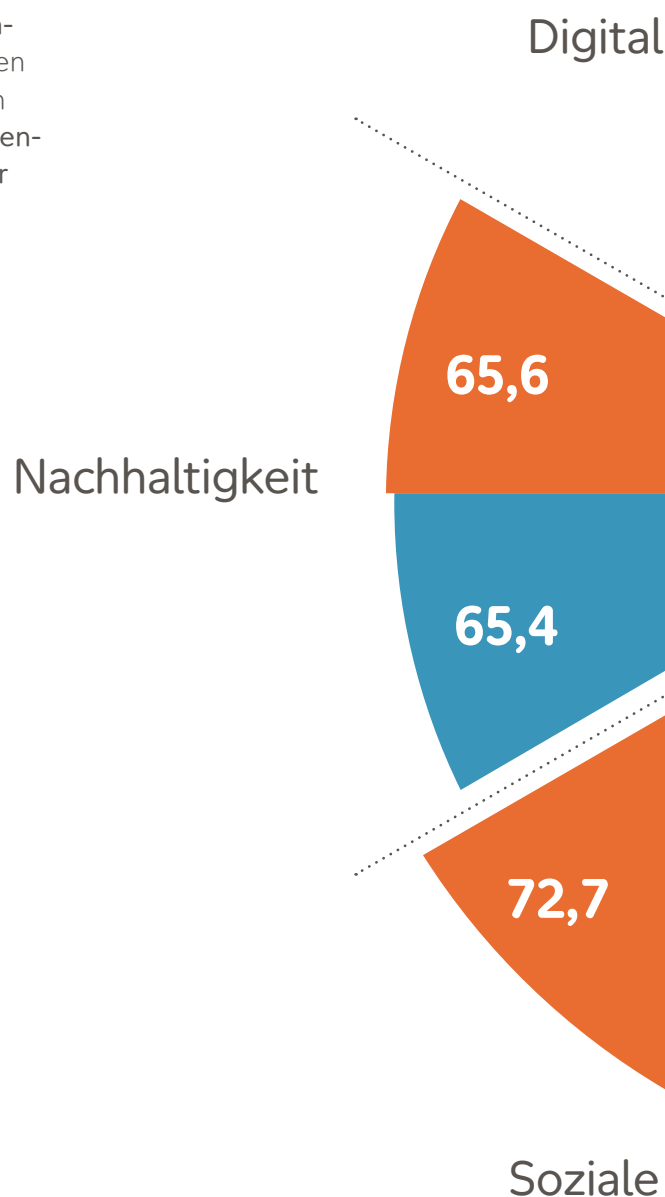
Statistische Signifikanz heißt, dass die Irrtumswahrscheinlichkeit für ein Ergebnis unter einem bestimmten Wert liegt und somit sehr gering ist. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass das Ergebnis mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auch auf die Grundgesamtheit zutrifft (Statista 2022a). In dieser Studie wurde das statistische Signifikanzniveau auf $\alpha = 5\%$ festgelegt. Das bedeutet, dass signifikante Unterschiede in den Befragungsergebnissen mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 Prozent auch auf alle Menschen mit beziehungsweise ohne Beeinträchtigung in Deutschland zutreffen. Der Unterschied ist damit kein Zufall. Dies gilt jeweils für diejenige Personengruppe, die die gleichen

Merkmale wie die Studienteilnehmer*innen aufweisen. Wenn ein Ergebnis statistisch signifikant ist, erhält es im Text ein Sternchen hinter der Zahl.

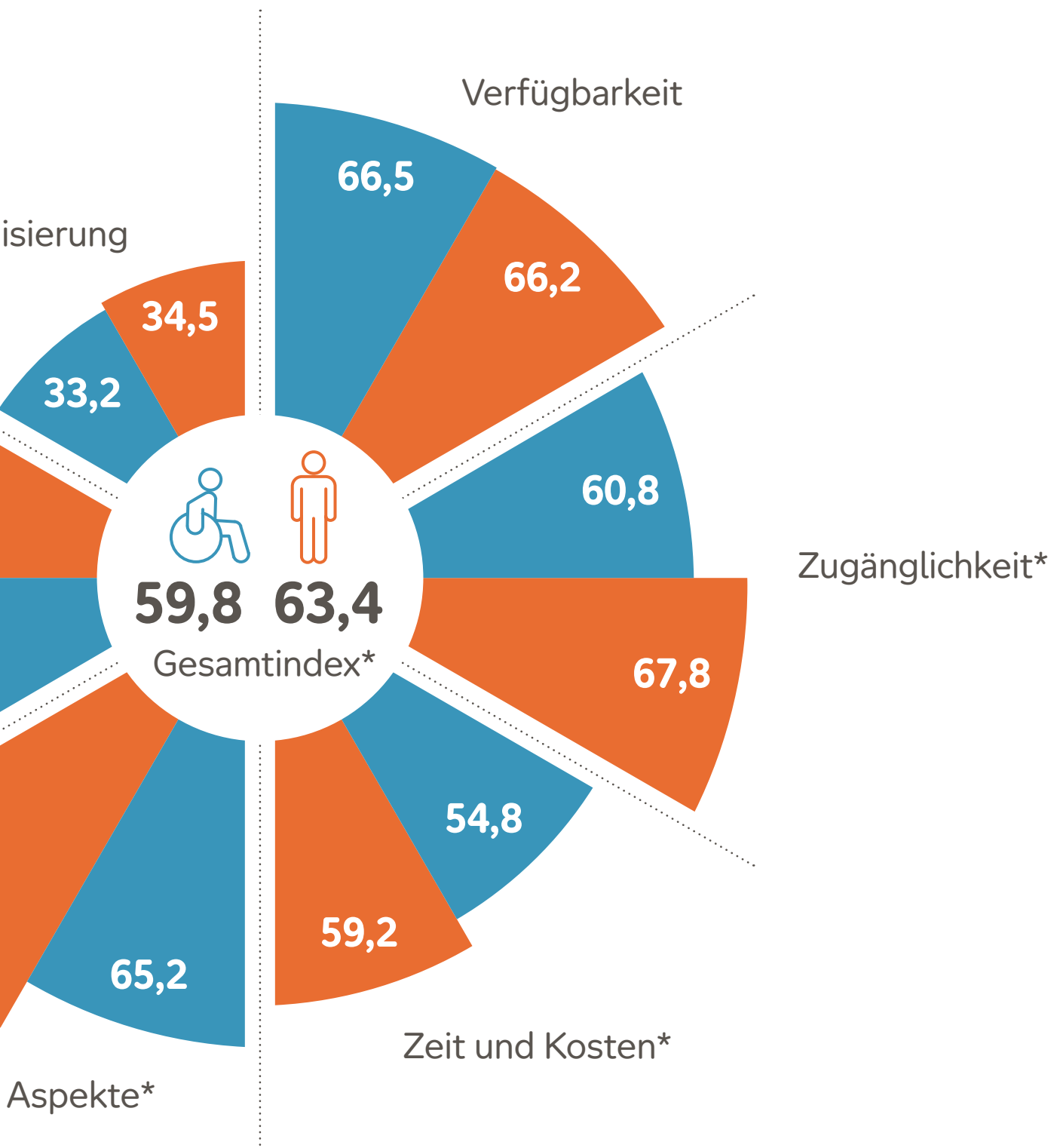
Selbst wenn Ergebnisse nicht statistisch signifikant sind, können sie Aufschluss über bestimmte Trends oder Subgruppen-Unterschiede im Antwortverhalten geben. Nicht statistisch signifikant sind wegen zu geringer Anzahlen von Befragten die Ergebnisse aus den acht Metropolregionen in Kapitel 6. Sie können lediglich regionale Trends und Unterschiede in der Einschätzung der inklusiven Mobilität aufzeigen.

Mobilitätsindex von Menschen mit und ohne Beeinträchtigung

Die Abbildung zeigt den Mobilitätsindex von Menschen mit und ohne Beeinträchtigung in verschiedenen Dimensionen, die für inklusive Mobilität wichtig sind. Hieraus geht hervor, wie hoch die Teilindizes der verschiedenen Mobilitätsdimensionen sowie der Gesamtindex jeweils für Menschen mit und ohne Beeinträchtigung ausfallen. Je höher der Index, desto besser bewerten die Befragten die Möglichkeiten ihrer Teilhabe in der jeweiligen Dimension. Die weiteren Kapitel gehen genauer auf die Dimensionen sowie auf die Unterschiede zwischen den Werten der beiden Personengruppen ein.



In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Dimensionen näher erläutert und die Ergebnisse vorgestellt. Dabei steht der Vergleich zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung im Fokus. Einzelne Themengebiete werden anhand weiterer Merkmale abseits einer möglichen Beeinträchtigung untersucht, wie beispielsweise die Größe und regionale Lage des Wohnorts oder das Alter der befragten Personen.

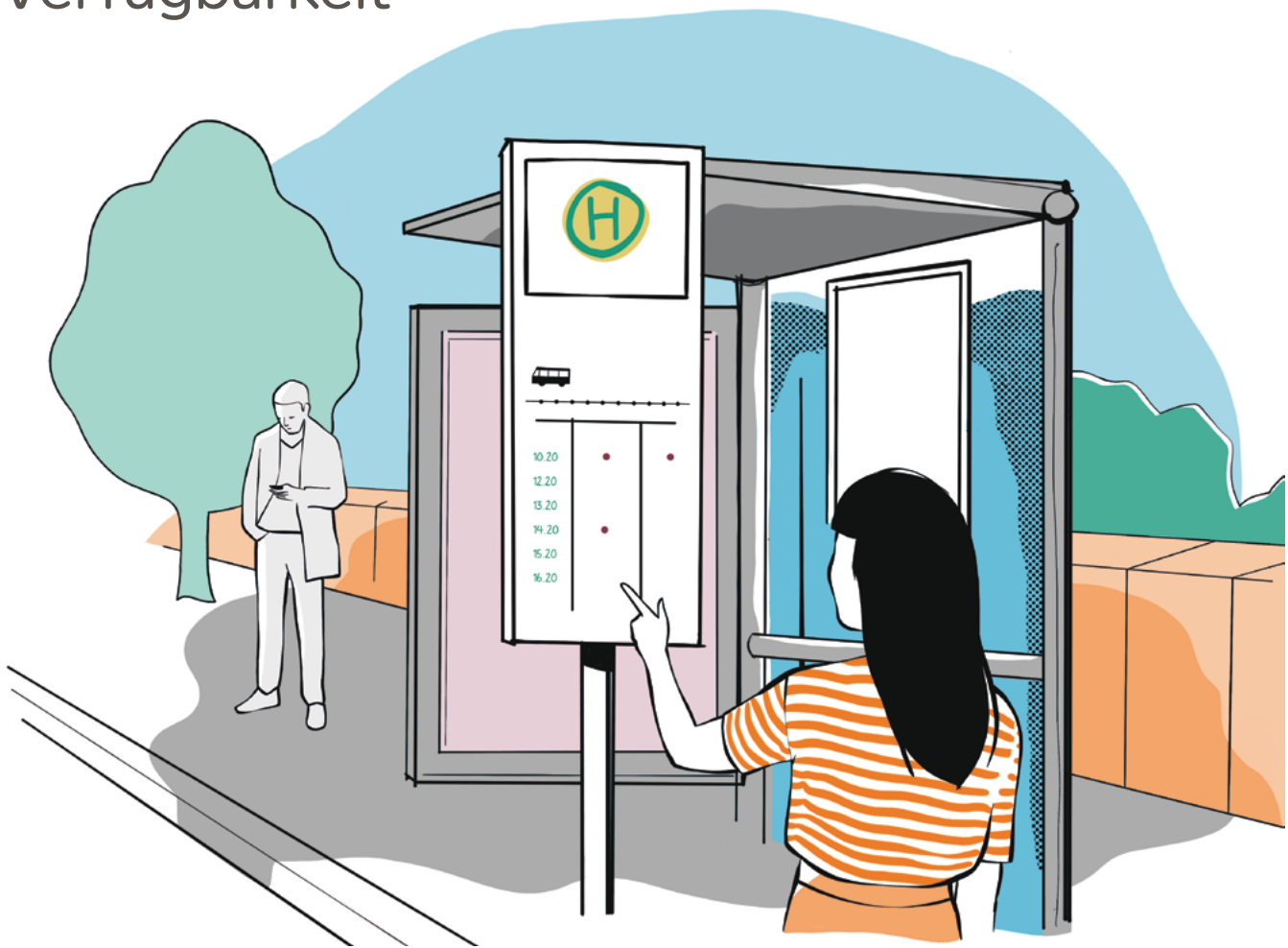


 ● Menschen mit Beeinträchtigung
  ● Menschen ohne Beeinträchtigung

*signifikante Unterschiede

5.1 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension

Verfügbarkeit



Begriffserklärung: Verfügbarkeit



Eine wesentliche Mobilitätsdimension ist die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln. Unter Verfügbarkeit versteht diese Studie, inwieweit bestimmte Mobilitätsmöglichkeiten für die Befragten generell an ihrem Wohnort beziehungsweise in ihrer Region vorhanden sind. Die Verfügbarkeit bildet die Grundlage der Dimension Zugänglichkeit (Abschnitt 5.2) und somit dafür, einzelne Verkehrsmittel zu nutzen.

Beide Befragtengruppen beurteilen die Mobilitätsdimension Verfügbarkeit ähnlich. Menschen mit Beeinträchtigung kommen hier auf einen Index von 66,5, Menschen ohne Beeinträchtigung auf 66,2. Dieses Ergebnis veranschaulicht, dass bei der Beurteilung der Verfügbarkeit persönliche Merkmale wie eine Beeinträchtigung eine nachgelagerte Rolle spielen. Gleiches gilt für weitere Merkmale wie Alter oder Geschlecht. Unabhängig davon, ob jemand ein bestimmtes Verkehrsmittel persönlich nutzen kann oder möchte, ändert das nicht die Wahrnehmung der generellen Verfügbarkeit. Deshalb wird im Folgenden die Wahrnehmung von Menschen mit Beeinträchtigung fokussiert.

Verfügbarkeitsindex im Vergleich

66,5



Menschen mit Beeinträchtigung

66,2



Menschen ohne Beeinträchtigung

Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=917); Befragte ohne Beeinträchtigung (n=456)

Der Teilindex Verfügbarkeit setzt sich aus unterschiedlichen Indikatoren zusammen, die in dieser Studie jeweils einzeln abgefragt wurden. Bei den Indikatoren handelt es sich um:

- die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrsnetzes mitsamt der Taktung einzelner Verkehrsmittel
- die Zufriedenheit mit der Anzahl und dem Abstand von Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel
- die Anbindung des Wohnorts an bestimmte Straßen oder das Angebot von Parkplätzen
- das Vorhandensein von Rad- und Fußwegen.

Großes Stadt-Land-Gefälle beim öffentlichen Mobilitätsangebot

Zwischen städtischen und ländlichen Regionen gibt es in Hinblick auf das öffentliche Verkehrsnetz besonders große Unterschiede. Dieses Ergebnis überrascht kaum, da in größeren Städten das ÖPNV-Netz besser ausgebaut ist als in kleineren Ortschaften oder im ländlichen Raum. Das trifft sowohl für die generelle Verfügbarkeit und Verlässlichkeit zu als auch für den Abstand zwischen den Haltestellen sowie die Taktung der einzelnen Fahrpläne. Je kleiner der Wohnort, des-

to negativer beurteilen die Befragten diese Verfügbarkeits-Aspekte der öffentlichen Verkehrsmittel.

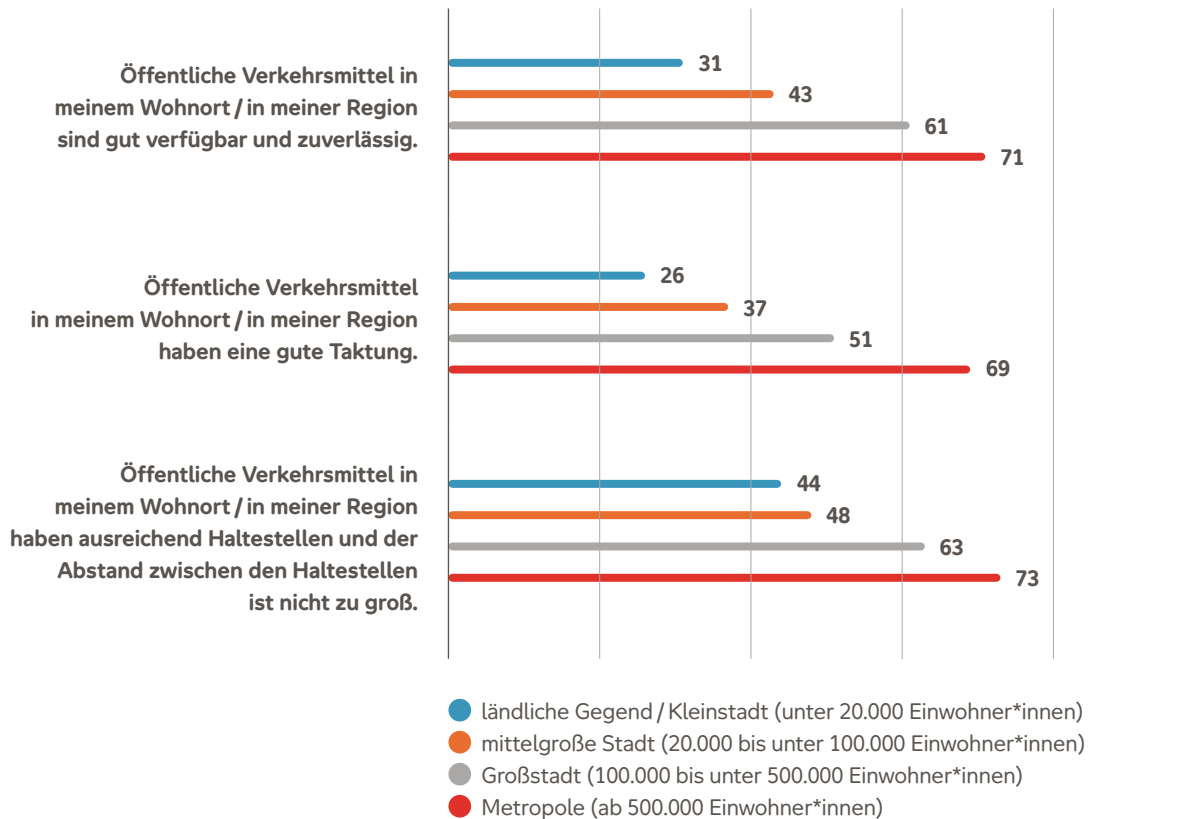
Während in Metropolen 71 Prozent der Menschen mit Beeinträchtigung die öffentlichen Verkehrsmittel als gut verfügbar und zuverlässig bewerten, tut dies im ländlichen Raum nur knapp ein Drittel (31 %).

Noch kritischer beurteilen sie die Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel im ländlichen Raum. Nur rund ein Viertel (26%) nimmt eine gute Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel im Wohnort wahr. In Metropolen tun dies hingegen gut zwei Drittel (69%).



Öffentliche Verkehrsmittel am Wohnort von Menschen mit Beeinträchtigung

Frage: Inwieweit treffen die folgenden Aussagen auf Sie zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=1.000); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

Auch die Aussage, dass ausreichend Haltestellen in einem angemessenen Abstand vorhanden sind, wird von Befragten mit Beeinträchtigung aus ländlicheren Gegenden seltener bestätigt (44%), während in größeren Metropolregionen knapp drei Viertel (73%) mit Anzahl und Abstand der Haltestellen zufrieden sind.


Die Ergebnisse zeigen, wie sehr die persönlichen Mobilitätserfahrungen und -möglichkeiten vom Wohnort abhängen. Menschen mit Beeinträchtigung, die in Deutschlands Metropolregionen leben, haben eine breite Auswahl an unterschiedlichen Verkehrsmitteln, von denen Bewohner*innen des ländlichen Raums mit Beeinträchtigung nur träumen können. In einigen Ortschaften fahren nur einmal täglich Busse, während in den Zentren von Deutschlands Metropolen im Minutentakt die Bahnen ankommen. Inklusion und Mobilität müssen daher immer im räumlichen Kontext betrachtet und bewertet werden.

Großstädte bieten mehr alternative Verkehrsangebote

Neben dem ÖPNV-Netz gibt es eine Reihe weiterer Möglichkeiten sich fortzubewegen, wenn man kein eigenes Auto besitzt. Bei der Verfügbarkeit dieser Verkehrsmittel lohnt erneut ein Blick auf die Ortsgröße.

Zu den alternativen Mobilitätsangeboten zählen unter anderem Taxis. Sie bieten besonders denjenigen eine Alternative, die keinen Führerschein besitzen. Dazu gehören auch Menschen, die wegen ihrer Beeinträchtigung selbst nicht Auto fahren können und daher im Alltag auf eine*n Fahrer*in angewiesen sind. Um Taxis überhaupt nutzen zu können, müssen jedoch genügend Anbieter in der jeweiligen Region vorhanden sein. In ländlichen Gebieten betrachtet die Hälfte der Befragten (52%) das Taxi-Angebot als ausreichend. Im städtischen Raum sind es 65 Prozent.

Ein anderes Bild ergibt sich bei der Verfügbarkeit von Car-Sharing oder Mietwagen. Mit diesen beiden Verkehrsalternativen lässt sich ein Auto mieten und selbst fahren, ohne es zu besitzen. Car-Sharing bildet eine relativ neue Alternative zum klassischen Privatfahrzeug. Es ermöglicht, Autos für kurze Strecken zum Minutentarif via Smartphone zu mieten. Im Gegensatz dazu mietet man klassische Mietwagen in der Regel per Tagesarif, ohne dass hierfür bestimmte Apps notwendig sind. Besonders im weniger dicht besiedelten Raum gibt eine Minderheit der Menschen mit Beeinträchtigung an, dass es für diese Verkehrsalternativen genügend Anbieter gibt. Nur elf Prozent der Befragten mit Beeinträchtigung aus ländlichen Gegenden und 14 Prozent aus mittelgroßen Städten stimmen der Aussage zu, dass Möglichkeiten zum Mieten von Autos vorhanden sind. In Metropolen tut dies knapp die Hälfte der Befragten (47%).



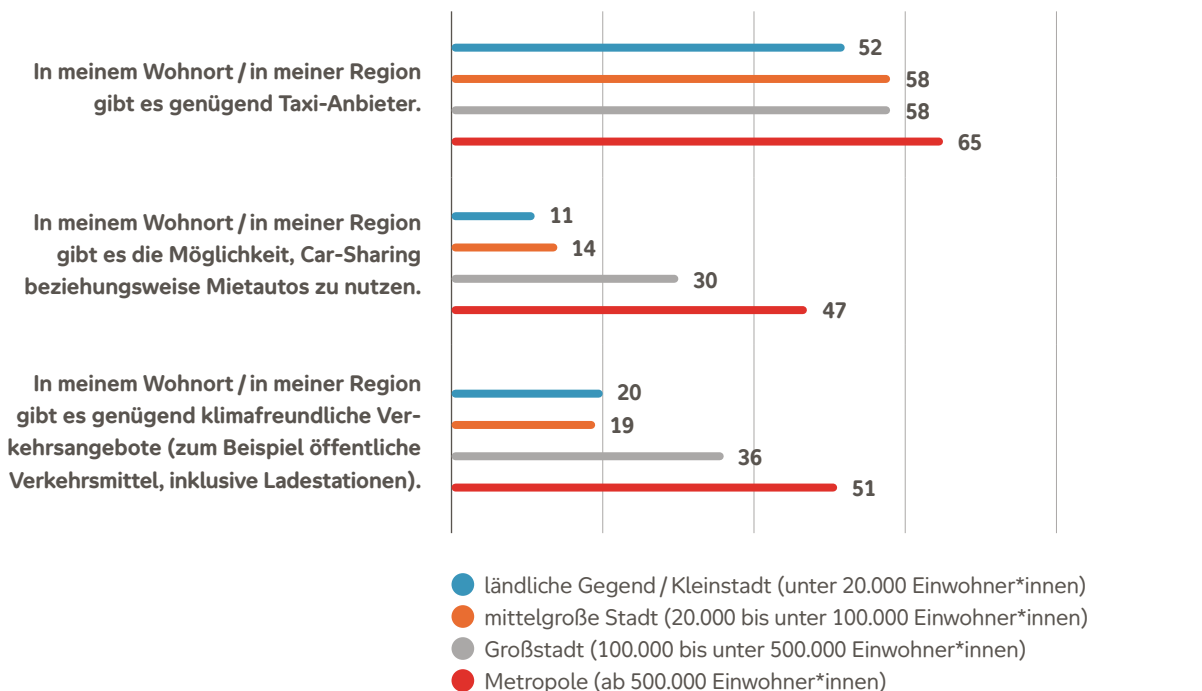
11%

Car-Sharing ist überall Mangelware –
auf dem Land finden sogar nur elf Prozent der Menschen mit Beeinträchtigung solche Angebote.

Auch bei der Abfrage klimafreundlicherer Verkehrsalternativen festigt sich das Bild eines Stadt-Land-Gefälles. Hierunter fallen sowohl öffentliche Verkehrsmittel als auch die benötigte Infrastruktur für die Nutzung von E-Fahrzeugen einschließlich ausreichender Ladestationen. Analog zu den bisherigen Ergebnissen zeigt sich, dass in Städten deutlich mehr (klimaneutrale) Alternativen vorhanden sind (51% Zustimmung) als im ländlichen Raum (20% Zustimmung).

Alternative Verkehrsangebote am Wohnort bei Menschen mit Beeinträchtigung

Frage: Inwieweit treffen die folgenden Aussagen auf Sie zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=1.000) beziehungsweise Autofahrer*innen mit Beeinträchtigung bei der Abfrage nach Car-Sharing und Mietautos (n=766); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

Besserer Verkehrsfluss in der Stadt, mehr Parkplätze auf dem Land

Das Auto ist in Deutschland nach wie vor das meistgenutzte Verkehrsmittel (Zeit Online 2022). Trotz der teilweise guten Verfügbarkeit von Alternativen, besonders in Metropolen, möchten viele Menschen im Alltag nicht auf ein Auto verzichten. Menschen mit Beeinträchtigung aus unterschiedlich dicht besiedelten Gebieten machen beim Autofahren verschiedene Erfahrungen.

Im ländlichen Raum stimmen drei von fünf Befragten mit Beeinträchtigung (61 %) der Aussage zu, dass es in ihrer Region einen gut funktionierenden Verkehrsfluss gibt. Damit ist zum einen die Straßenan-

bindung gemeint, zum Beispiel an Bundesstraßen oder Autobahnen, zum anderen das Ausbleiben von Staus. Je größer der Wohnort, desto besser wird der allgemeine Verkehrsfluss bewertet.

Weniger dicht besiedelte Regionen haben bei der Parkplatzverfügbarkeit die Nase vorn. Im ländlichen Raum geben nahezu alle Befragten mit Beeinträchtigung (91 %) an, in den meisten Situationen einen günstig gelegenen Parkplatz zu finden. In größeren Städten gestaltet sich die Parkplatzsuche schwieriger, sodass in Metropolen ab 500.000 Einwohner*innen nur drei Viertel (74 %) dieser Aussage zustimmen. Fragt man speziell die Verfügbarkeit behindertengerechter Parkplätze ab, scheinen diese in kleineren Ortschaften tendenziell etwas besser verfügbar zu sein.

Verkehrssituation am Wohnort von Menschen mit Beeinträchtigung

Frage: Inwieweit treffen die folgenden Aussagen auf Sie zu?




Darstellung in Prozent | Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=1.000) beziehungsweise Autofahrer*innen mit Beeinträchtigung bei der Abfrage nach Parkplätzen (n=766); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

Mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sein

Wer nur kurze Strecken zurücklegen muss, kann dies entweder zu Fuß machen (oder unter Nutzung von Hilfsmitteln wie Rollstuhl oder Rollator) oder mit dem Fahrrad fahren. Hierfür müssen ausreichend Rad- und Fußwege vorhanden sein. Die Metropolbewohner*innen mit Beeinträchtigung profitieren erneut von einer breiten Verfügbarkeit (73% Zustimmung). Dennoch ist hervorzuheben, dass die Stadt-Land-Unterschiede in dieser Hinsicht wesentlich geringer sind, als es etwa beim öffentlichen Verkehr der Fall ist. Auch in ländlichen Gegenden finden immerhin 61 Prozent der Menschen mit Beeinträchtigung, dass es bei ihnen genügend Rad- und Fußwege gibt.

Insgesamt nehmen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung die Verfügbarkeit ihrer Mobilitätsmöglichkeiten ähnlich wahr. Betrachtet man die inklusive Mobilität räumlich, zeigt sich aber unter den Befragten das bekannte Stadt-Land-Gefälle: Je kleiner der Wohnort, desto negativer beurteilen die Befragten einzelne Verfügbarkeitsaspekte wie Taktung oder Verlässlichkeit von Verkehrsmitteln, die Verfügbarkeit

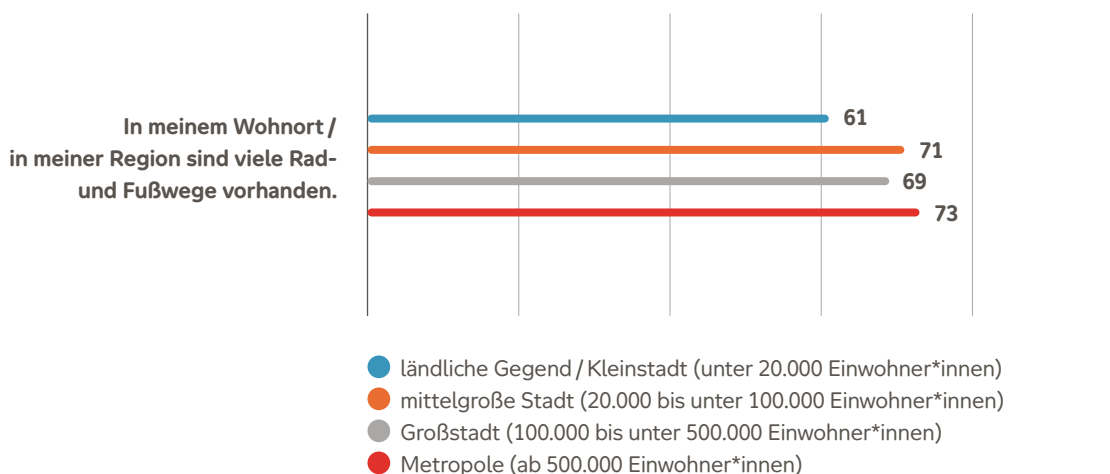


Nur die Hälfte der Autofahrenden mit Beeinträchtigung finden ausreichend behindertengerechte Parkplätze.

alternativer Angebote wie Taxis, Car-Sharing oder Mietwagen sowie klimafreundliche Fortbewegungsalternativen wie ÖPNV oder Elektromobilität. Je größer der Wohnort, desto besser ist der allgemeine Verkehrsfluss. Die Verfügbarkeit von Parkplätzen steigt jedoch, je kleiner der Wohnort ist.

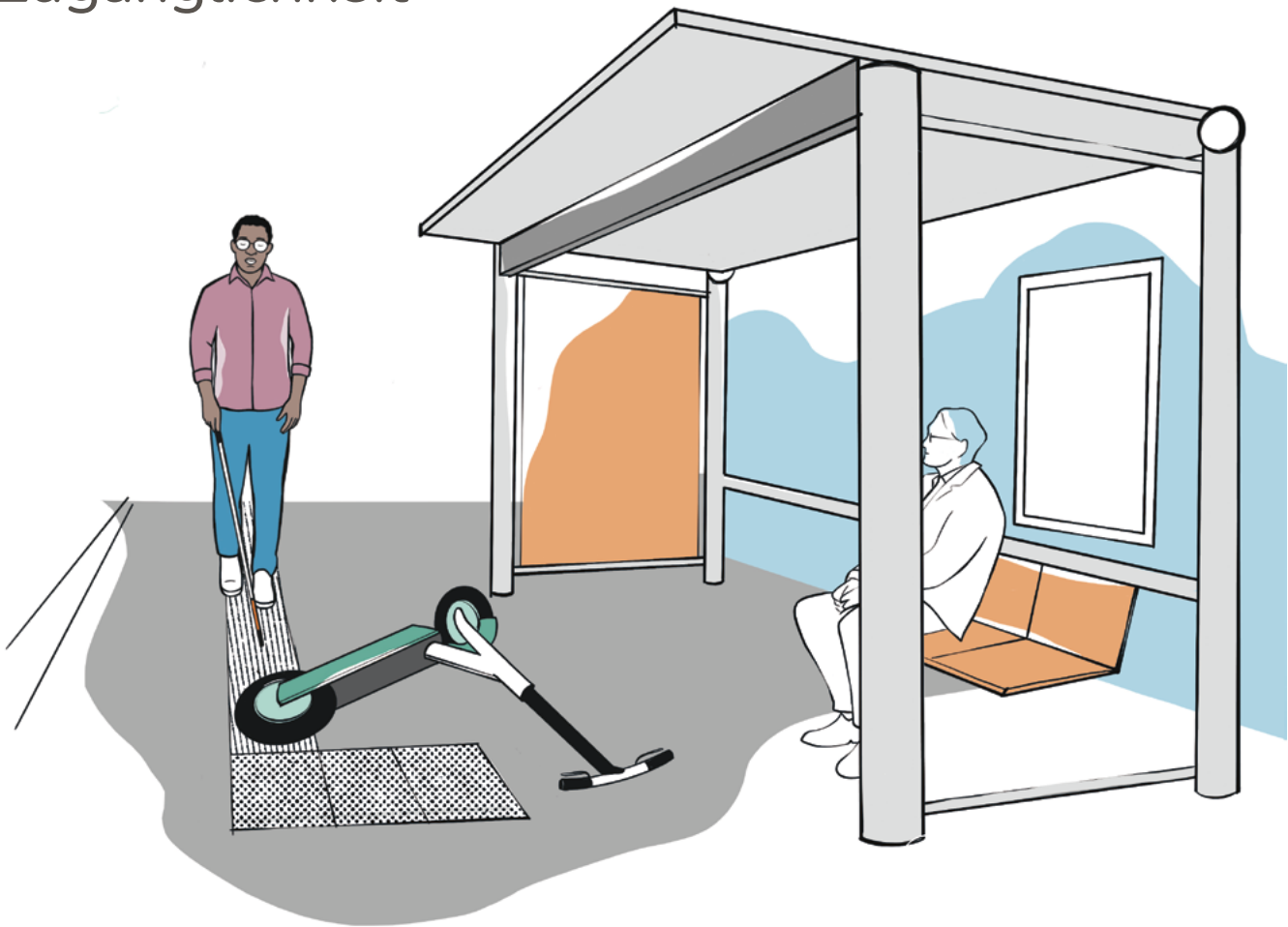
Rad- und Fußwege am Wohnort / in der Region von Menschen mit Beeinträchtigung

Frage: Inwieweit treffen die folgenden Aussagen auf Sie zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=1.000); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

5.2 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Zugänglichkeit



Begriffserklärung: Zugänglichkeit



Unter Zugänglichkeit versteht diese Studie die Gegebenheiten oder Möglichkeiten, die einen bestimmten Ort oder ein Verkehrsmittel für alle Personen erreichbar machen (Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache 2022). Der hier entwickelte Zugänglichkeitsindex gibt an, wie die Bevölkerung die Zugänglichkeit im Rahmen ihres Mobilitätsverhaltens bewertet. Ein höherer Wert bedeutet, dass die jeweilige Personengruppe die Zugänglichkeit positiver einstuft. Ein niedrigerer Wert deutet auf eine eingeschränkte Zugänglichkeit hin.

Der Zugänglichkeitsindex unter Menschen ohne Beeinträchtigung liegt bei 67,8. Unter Menschen mit Beeinträchtigung ist er mit 60,8 niedriger. Diese Werte sind statistisch signifikant. Sie zeigen, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung die Zugänglichkeit im Rahmen ihres Mobilitätsverhaltens als eingeschränkter empfinden verglichen mit Menschen, die keine Beeinträchtigung haben.

Zugänglichkeitsindex im Vergleich

60,8



Menschen mit Beeinträchtigung

67,8



Menschen ohne Beeinträchtigung

Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=697); Befragte ohne Beeinträchtigung (n=358)

Der Teilindex Zugänglichkeit setzt sich aus unterschiedlichen Indikatoren zusammen, die in dieser Studie jeweils einzeln abgefragt wurden. Bei den Indikatoren handelt es sich um:

- die Zugänglichkeit bestimmter Verkehrsmittel
- das Auftreten von Barrieren oder Hindernissen, die die Mobilität beeinträchtigen
- die Zugänglichkeit von Informationen hinsichtlich der Mobilität (zum Beispiel Informationen über Verkehrsmittel, Beschilderung beziehungsweise Orientierung im öffentlichen Raum).

Um die Ursachen für die unterschiedlichen Zugänglichkeitsindikatoren von Menschen mit beziehungsweise ohne Beeinträchtigung besser zu verstehen, werden diese einzelnen Aspekte im Folgenden genauer beleuchtet.

Bauliche und physische Barrieren erschweren die Zugänglichkeit

Viele Dinge können die Zugänglichkeit im öffentlichen Raum einschränken und Orte oder Aktivitäten schwer erreichbar machen. So trifft rund die Hälfte der Befragten im Alltag oft oder sehr oft auf schlechten Straßenbelag, der beispielsweise Schlaglöcher

aufweist oder rutschig ist. Auch gesperrte oder zugestellte Wege, zu enge Gänge oder fehlende Rampen schränken die Zugänglichkeit von Orten im täglichen Leben ein. Menschen mit einer Beeinträchtigung geben häufiger als Menschen ohne Beeinträchtigung an, auf diese oder ähnliche Situationen im Alltag zu treffen.

Eine Erklärung hierfür könnte sein, dass sie häufiger auf die uneingeschränkte Erreichbarkeit angewiesen sind und daher einen geschärften Sinn für die Zugänglichkeit ihrer Umgebung entwickelt haben. Ein zu enger Gang, eine fehlende Rampe oder ein nicht funktionierender Fahrstuhl können für bestimmte Menschen bedeuten, dass sie einen Ort nicht ohne

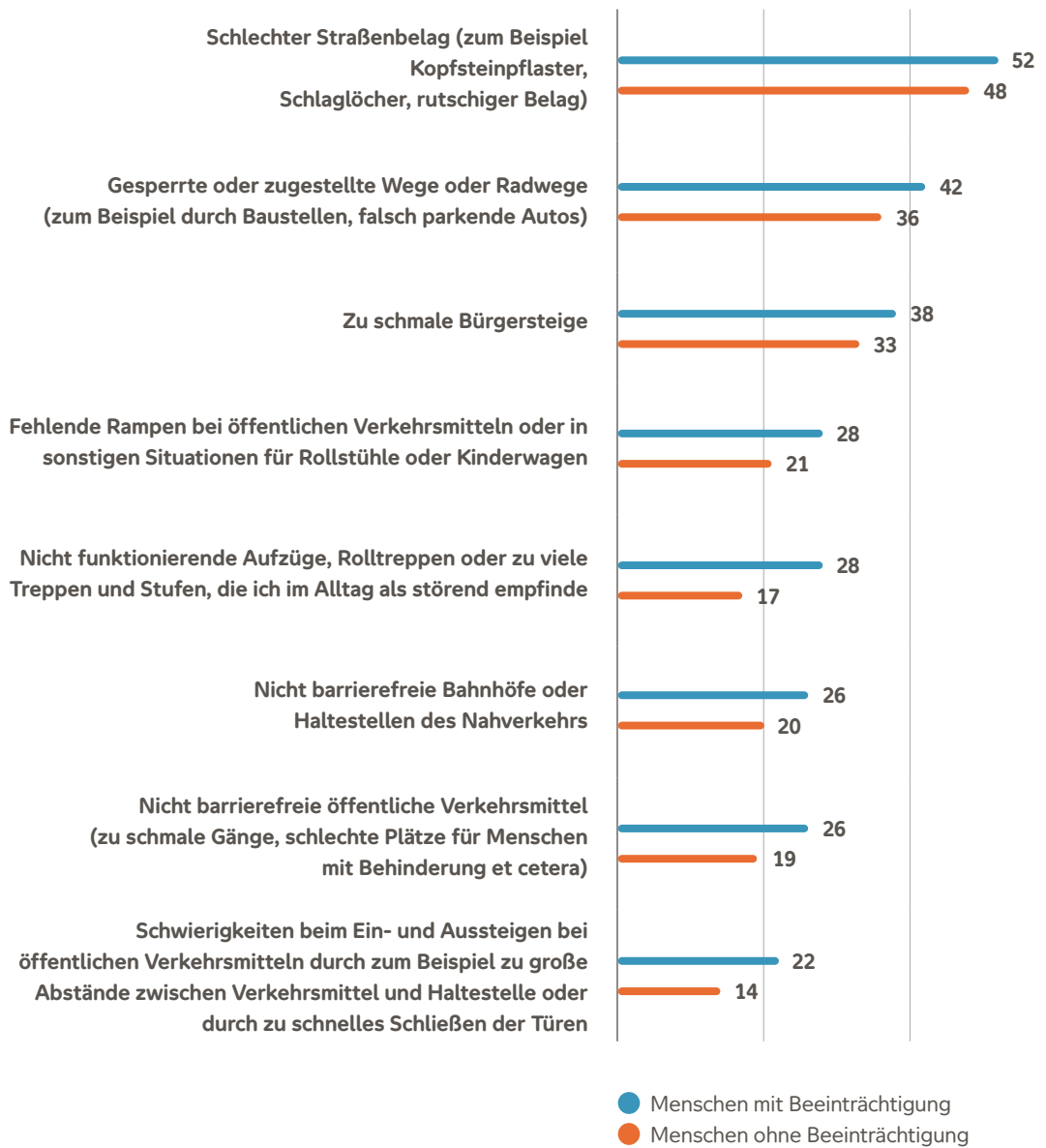
28% zu 17%



Menschen mit Beeinträchtigung nehmen viel häufiger wahr, dass Aufzüge und Rolltreppen nicht funktionieren.

Barrieren und Hindernisse im Alltag und bei öffentlichen Verkehrsmitteln

Frage: Wie oft treffen Sie in Ihrem Alltag auf die folgenden Situationen?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Sehr oft“ und „Oft“

Probleme betreten können – Menschen ohne Beeinträchtigung hingegen gelangen über einen kleinen Umweg vermutlich dennoch an ihr Ziel.

Bauliche und physische Barrieren hindern die Menschen im öffentlichen Raum besonders daran, sich fortzubewegen und schließen sie mitunter sogar ganz aus. Vor allem Menschen mit einer Beeinträchtigung geben an, dass sie in ihrem Alltag auf Barrieren und Hindernisse stoßen, die es ihnen erschweren, sich

problemlos von A nach B zu bewegen. So fühlen sich zwei von fünf unter ihnen durch Stufen und Treppen eingeschränkt (41%). Für viele bedeuten auch nicht funktionierende Fahrstühle (33%), zu kurze Fußgänger-Ampelschaltungen (30%) und zu enge Gänge oder Wege (27%) eine Einschränkung im Alltag. Menschen ohne Beeinträchtigung geben seltener an, auf Hindernisse oder Barrieren dieser Art zu stoßen. Dennoch ist auch jeweils ein gewisser Anteil unter ihnen durch Barrieren im täglichen Leben eingeschränkt.

Einschränkung durch Barrieren und Hindernisse im Alltag

Frage: Inwieweit sind Sie durch folgende Dinge eingeschränkt?

41  10


Stufen und Treppen

33  10

Nicht funktionierende Fahrstühle

30  17


Zu kurze Fußgänger-Ampelschaltungen

27  15

Zu enge Gänge oder Wege

19  5

Nicht barrierefreie Busse und Bahnen

16  7

Nicht erreichbare Knöpfe, Haltegriffe oder
Fahrkartenautomaten (zum Beispiel im Bus
oder am Bahnhof)

● Menschen mit Beeinträchtigung

● Menschen ohne Beeinträchtigung

Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Schränkt mich sehr ein“ und „Schränkt mich etwas ein“



In anderen Aspekten bewerten sie die Zugänglichkeit von Informationen schlechter. Nur etwas mehr als die Hälfte (55%) der Menschen mit Beeinträchtigung findet, dass Fahrplanauskünfte und andere Informationen für öffentliche Verkehrsmittel klar strukturiert und inhaltlich gut verständlich sind. Fast genauso viele (52%) stimmen der Aussage zu, dass Fahrpläne, Hinweisschilder oder Durchsagen im Öffentlichen Verkehr gut lesbar und akustisch gut verständlich sind.

Am kritischsten beurteilen Menschen mit Beeinträchtigung die Nutzung von digitalen Apps im Zusammenhang mit ihrer Mobilität. Nur knapp die Hälfte (47%) stimmt der Aussage zu, dass diese in der Regel übersichtlich und leicht zu bedienen sind.

Befragte mit einer kognitiven Beeinträchtigung geben noch häufiger als die Befragtengruppen mit Sinnes- und körperlicher Beeinträchtigung an, von nicht funktionierenden Fahrstühlen, zu engen Gängen und Wegen, zu kurzen Ampelschaltungen sowie von nicht barrierefreien Bussen und Bahnen eingeschränkt zu sein. Dies zeigt, dass auch die Bedarfe von Menschen mit kognitiver Beeinträchtigung bei der Planung von Barrierefreiheit berücksichtigt werden müssen.

In allen Aspekten sind die Unterschiede zwischen den beiden Gruppen minimal. Die Ergebnisse spiegeln daher nicht wider, dass die Zugänglichkeit von Informationen für Menschen mit Beeinträchtigung signifikant eingeschränkter ist als für Menschen ohne Beeinträchtigung.

Zugänglichkeit von Informationen

Zugänglichkeit ist ein Konzept, das aus verschiedenen Perspektiven betrachtet werden muss. Es spielen nicht nur bauliche Gegebenheiten oder physische Barrieren eine Rolle. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die Zugänglichkeit von Informationen. Sie kann sowohl Ausschilderungen und Orientierungshilfen an öffentlichen Orten als auch digitale Verkehrsdienste umfassen. Zu letzteren zählen etwa Apps oder Webseiten, die zur Routenplanung, zum Kauf von Fahrkarten oder zur Information über die aktuelle Verkehrslage genutzt werden. Eine eingeschränkte Zugänglichkeit von Informationen kann vereinzelt zu verminderter Mobilität führen. Deshalb ist es wichtig, auch diesen Aspekt der Zugänglichkeit zu analysieren.

Insgesamt empfinden Menschen mit Beeinträchtigung die Zugänglichkeit ihrer physischen Mobilitätsmöglichkeiten signifikant häufiger als eingeschränkt als Menschen ohne Beeinträchtigung. Erstere treffen im täglichen Leben häufiger auf Hürden wie schlechten Straßenbelag, nicht nutzbare Wege, fehlende Rampen, Stufen und Treppen, defekte Fahrstühle, zu kurze Ampelschaltungen oder zu enge Gänge. Zwischen den Befragtengruppen zeigen sich jedoch kaum Unterschiede darin, wie sie die Zugänglichkeit von Informationen bewerten, etwa durch Schilder, andere Orientierungshilfen oder digitale Dienste wie Apps oder Webseiten: Sich auf der Straße oder an Verkehrsknotenpunkten wie Flughäfen oder Bahnhöfen zu orientieren, fällt den Befragten hier übergreifend leichter, als digitale Informationen einzuholen.

Die Zugänglichkeit von Informationen wird sehr unterschiedlich bewertet. So stimmen vier von fünf Menschen mit Beeinträchtigung (79%) der Aussage zu, dass sie sich gut orientieren können, wenn sie auf der Straße unterwegs sind. Zwei von drei Menschen mit Beeinträchtigung (65%) halten Bahnhöfe und Flughäfen in Deutschland generell für gut ausgedacht.

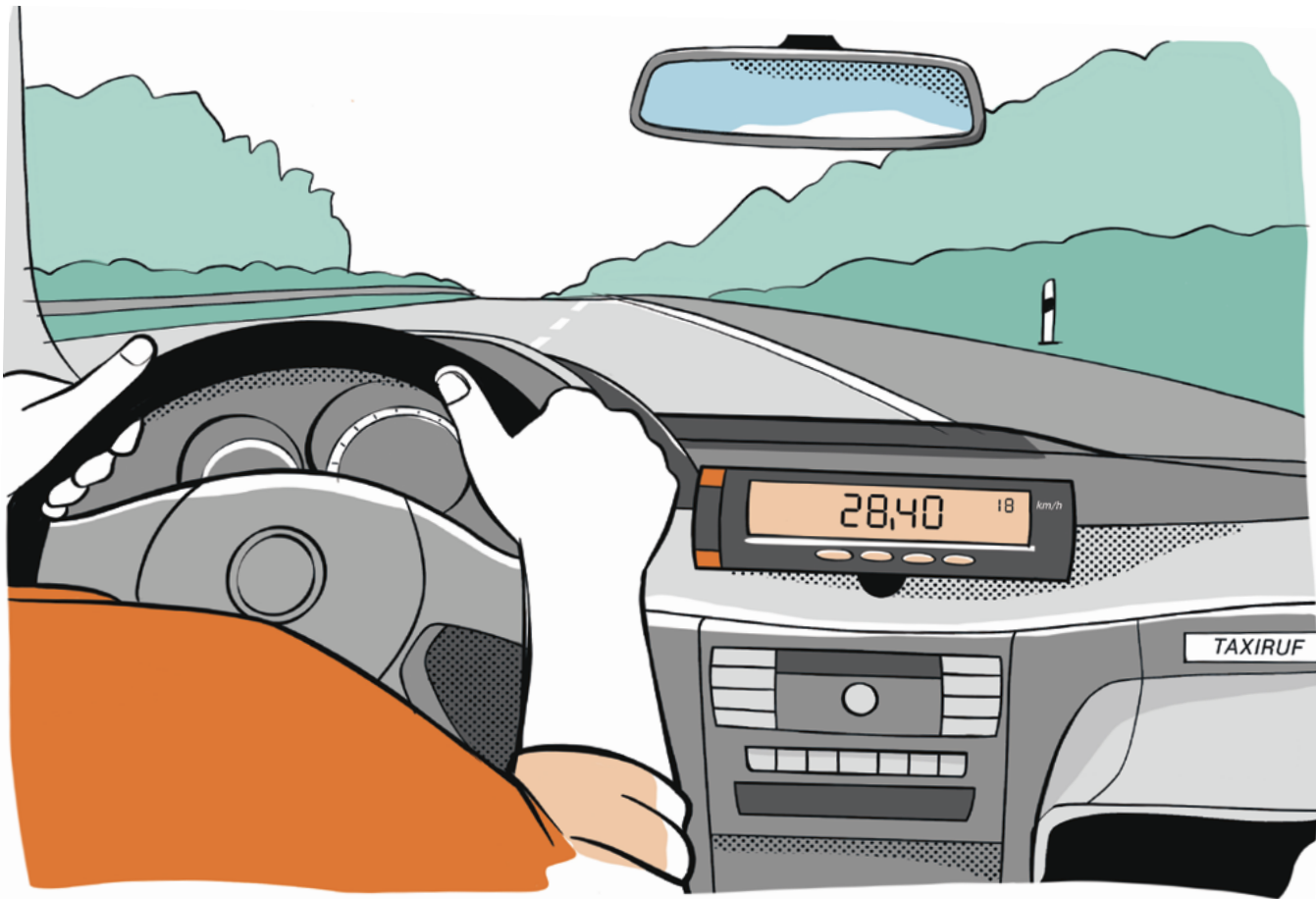
Informationen im öffentlichen Raum

Frage: Geben Sie bitte an, inwieweit folgende Aussagen auf Sie zutreffen.



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

5.3 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Zeit und Kosten



Begriffserklärung: Zeit und Kosten



Die Faktoren Zeit und Kosten sind zwei weitere wesentliche Faktoren, von denen die alltägliche Mobilität eines Menschen abhängt. Auch wenn jeder Mensch beide sehr unterschiedlich empfindet und sie damit einer subjektiven Einschätzung unterliegen, beeinflussen sie das Mobilitätsverhalten im Alltag wesentlich. Zeit und Kosten der Mobilität werden in hohem Maße durch die regionale Lage des Wohnorts der Befragten bestimmt. Der Wohnort entscheidet darüber, welche Verkehrsmittel im Alltag genutzt werden können und wie lange der Weg zu verschiedenen Zielen dauert. Die Mobilitätsmöglichkeiten im städtischen Raum sind andere als in ländlichen Regionen. Beide Befragtengruppen, also Menschen mit Beeinträchtigung und Menschen ohne Beeinträchtigung, sind regional repräsentativ verteilt, sodass man sie auch in dieser

Dimension gut miteinander vergleichen kann. Dieser Abschnitt betrachtet im weiteren Verlauf Zeit und Kosten, die Nutzung einzelner Verkehrsmittel sowie die Gründe für das Unterwegssein genauer.

Menschen mit Beeinträchtigung erreichen in der Mobilitätsdimension Zeit und Kosten einen Indexwert von 54,8, Menschen ohne Beeinträchtigung einen von 59,2. Ein höherer Wert bedeutet, dass Zeit und Kosten positiver beurteilt werden. Ein niedrigerer Wert deutet auf eine negativere Beurteilung hin. Menschen mit einer Beeinträchtigung empfinden ihre Alltagsmobilität hinsichtlich Zeit und Kosten also generell als aufwendiger als Menschen ohne Beeinträchtigung. Dieses Ergebnis ist statistisch signifikant.

Zeit- und Kostenindex im Vergleich

54,8



Menschen mit Beeinträchtigung

59,2



Menschen ohne Beeinträchtigung

Basis: Menschen mit Beeinträchtigung (n=922); Menschen ohne Beeinträchtigung (n=463)

Der Teilindex Zeit und Kosten setzt sich aus zwei Indikatoren zusammen, die in dieser Studie jeweils einzeln abgefragt wurden. Bei den Indikatoren handelt es sich um:

- den subjektiv empfundenen Zeitaufwand für die persönliche Mobilität insgesamt
- den subjektiv empfundenen Kostenaufwand für die eigene Mobilität im Alltag.

Um die Ursachen für die unterschiedlichen Zeit- und Kostenindikatoren von Menschen mit beziehungsweise ohne Beeinträchtigung besser zu verstehen, werden diese im Folgenden genauer beleuchtet.

Menschen mit Beeinträchtigung empfinden Mobilität als zeit- und kostenintensiver

Ein zentraler Aspekt dieser Mobilitätsdimension ist der empfundene Zeitaufwand für alle Wegstrecken, die innerhalb der letzten vier Wochen zurückgelegt wurden (Abbildung Seite 60 oben). Menschen mit einer Beeinträchtigung empfinden die Dauer der Wegstrecken generell als aufwendiger als Menschen ohne Beeinträchtigung (26% versus 18%). Da beide Befragtengruppen regional repräsentativ verteilt

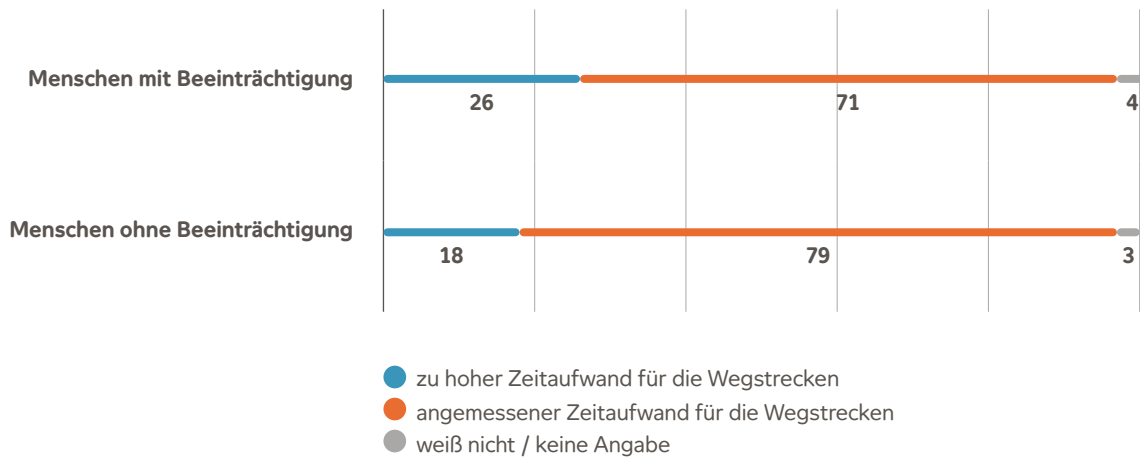
sind, ist davon auszugehen, dass diese Unterschiede nicht auf Unterschiede in den Wohnorten zurückzuführen sind. Vielmehr deuten die Ergebnisse darauf hin, dass die Mobilität von Menschen mit Beeinträchtigung aus unterschiedlichen Gründen bei gleichen Rahmenbedingungen zeitintensiver ist und die Menschen sie deshalb als aufwendiger empfinden.

Auch die Abfrage von Wegstrecken zu einzelnen Aktivitäten bestätigt diesen Eindruck. Menschen mit einer Beeinträchtigung empfinden die Dauer von Wegen



Zeitaufwand für die eigene Mobilität insgesamt

Frage: Wie empfinden Sie den Zeitaufwand insgesamt, wenn Sie unterwegs sind?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte, die mindestens für einen Anlass/eine Aktivität innerhalb der letzten vier Wochen unterwegs waren (n=1.498). Die Antwortmöglichkeiten „Viel zu hoher Zeitaufwand für die Wegstrecken“ und „Eher zu hoher Zeitaufwand für die Wegstrecken“ beziehungsweise „Eher angemessener Zeitaufwand für die Wegstrecken“ und „Angemessener Zeitaufwand für die Wegstrecken“ wurden zusammengefasst.

zu verschiedenen Aktivitäten als zeitintensiver als Menschen ohne Beeinträchtigung. Die Wegstrecken zu Terminen, wie Arztbesuche oder Behördengänge, empfindet ein Drittel der Menschen mit Beeinträchtigung als zeitaufwendig (33%). Nur 18 Prozent der Menschen ohne Beeinträchtigung teilen diese Ansicht. Auch bei freizeitlichen Aktivitäten ist dieser Trend zu beobachten: Rund ein Viertel der Menschen mit Beeinträchtigung empfindet sowohl den Weg zu Freund*innen in näherer Umgebung (27%) wie auch

zu den verschiedensten Freizeitaktivitäten (25%) als aufwendig. Der Anteil ist unter Menschen ohne Beeinträchtigung jeweils deutlich geringer (14% beziehungsweise 15%).

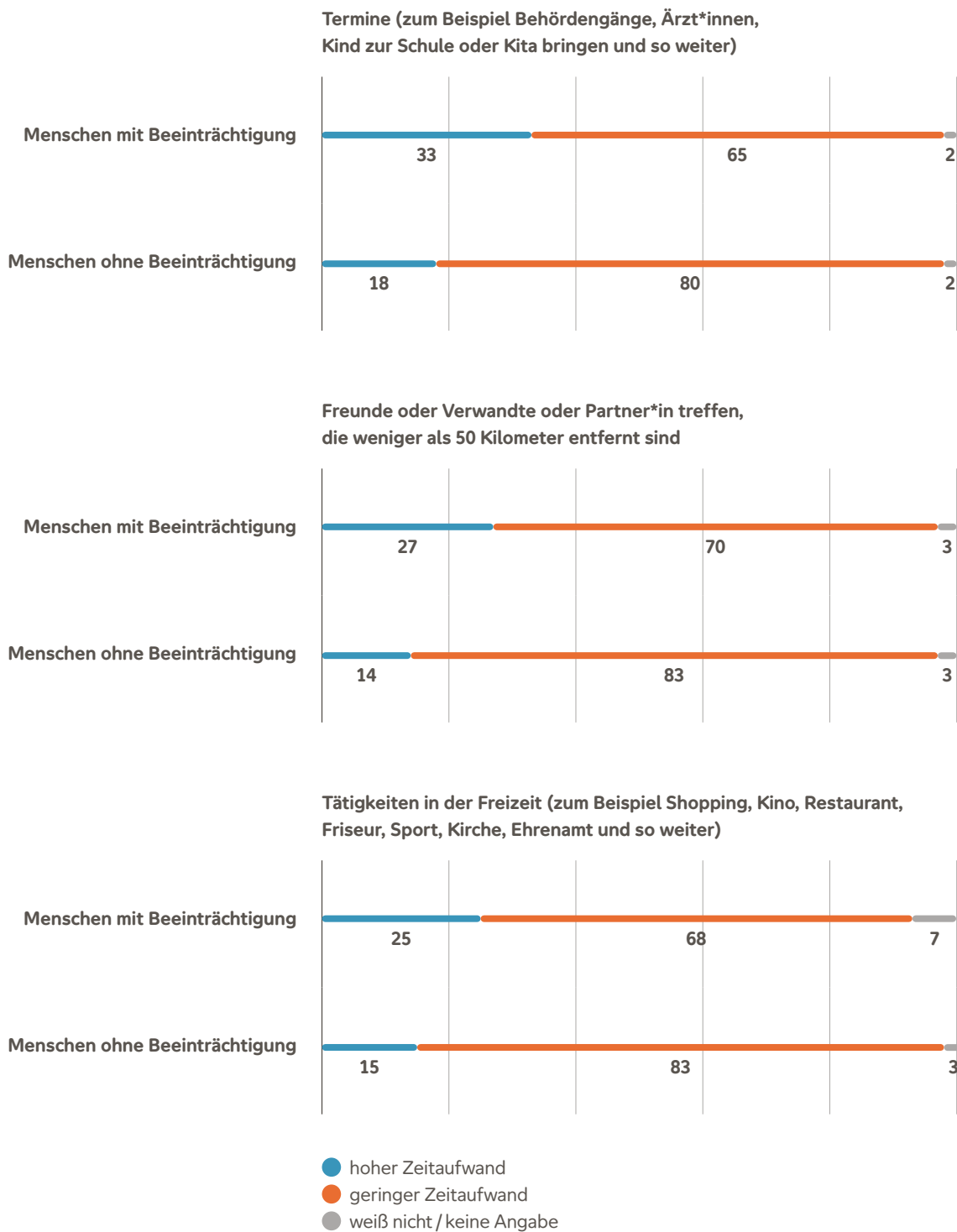
Befragte mit kognitiver oder psychischer Beeinträchtigung empfinden den Zeitaufwand für Behördengänge, fürs Einkaufen oder für Freizeitaktivitäten oder den Weg zur Arbeit höher als die Befragten mit anderen Beeinträchtigungen.

Menschen mit Beeinträchtigung verlieren mehr Zeit für Behörden, Ärzt*innen und Schulwegbegleitung.



Zeitaufwand für die eigene Mobilität nach Aktivitäten

Frage: Als wie zeitaufwendig empfinden Sie den Hin- und Rückweg zu den untenstehenden Aktivitäten?



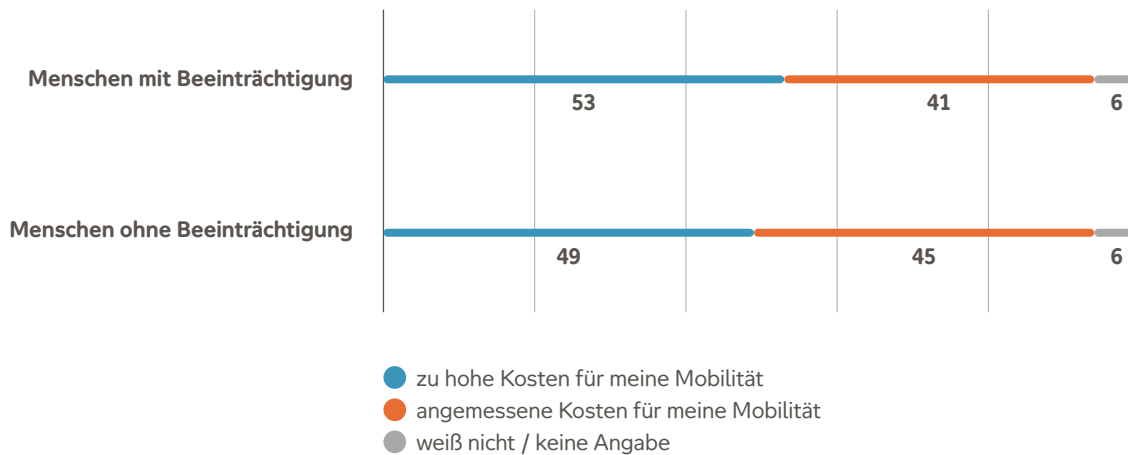
Darstellung in Prozent | Basis: Befragte, die für die jeweilige Aktivität innerhalb der letzten vier Wochen unterwegs waren; Termine (Menschen mit Beeinträchtigung n=830; Menschen ohne Beeinträchtigung n=376); Freund*in oder Verwandte oder Partner*in treffen, die weniger als 50 Kilometer entfernt sind (Menschen mit Beeinträchtigung n=795; Menschen ohne Beeinträchtigung n=402); Tätigkeiten in der Freizeit (Menschen mit Beeinträchtigung n=819; Menschen ohne Beeinträchtigung n=401). Die Antwortmöglichkeiten „Sehr hoher Zeitaufwand“ und „Eher hoher Zeitaufwand“ beziehungsweise „Sehr geringer Zeitaufwand“ und „Eher geringer Zeitaufwand“ wurden zusammengefasst.

Ähnliche Ergebnisse zeigen sich bei den Kosten der Mobilität. Wenn er auch nicht signifikant ist, so lässt sich dennoch ein Trend erkennen: Menschen mit einer Beeinträchtigung scheinen die Kosten häufiger als zu hoch zu empfinden als Menschen ohne Beeinträchtigung (53% versus 49%). Bestimmte Faktoren, wie

eine schwere Beeinträchtigung, können die Kosten erhöhen. Der dennoch geringe Unterschied zwischen den beiden befragten Gruppen könnte unter anderem daran liegen, dass viele Fahrten, etwa zur Arbeit, bei Menschen mit einer anerkannten Schwerbehinderung von Kostenträgern übernommen werden.

Kosten für die eigene Mobilität

Frage: Wie empfinden Sie die Kosten, die Sie für Ihre Mobilität aufwenden müssen?



Darstellung in Prozent | | Basis: Befragte, die mindestens für einen Anlass / eine Aktivität innerhalb der letzten vier Wochen unterwegs waren (n=1.498). Die Antwortmöglichkeiten „Viel zu hohe Kosten für meine Mobilität“ und „Eher zu hohe Kosten für meine Mobilität“ beziehungsweise „Eher angemessene Kosten für meine Mobilität“ und „Angemessene Kosten für meine Mobilität“ wurden zusammengefasst.

Menschen mit Beeinträchtigung fahren weniger Auto oder Fahrrad

Reisen und Alltagswege können sich sehr unterschiedlich gestalten. Je nach Wohnort, Reisezeit und Entfernung steht eine Reihe verschiedener Fortbewegungsmittel zur Auswahl, um von A nach B zu kommen. Menschen mit beziehungsweise ohne Beeinträchtigung geben unterschiedlich oft an, bestimmte Verkehrsmittel innerhalb der letzten vier Wochen mindestens wöchentlich genutzt zu haben.

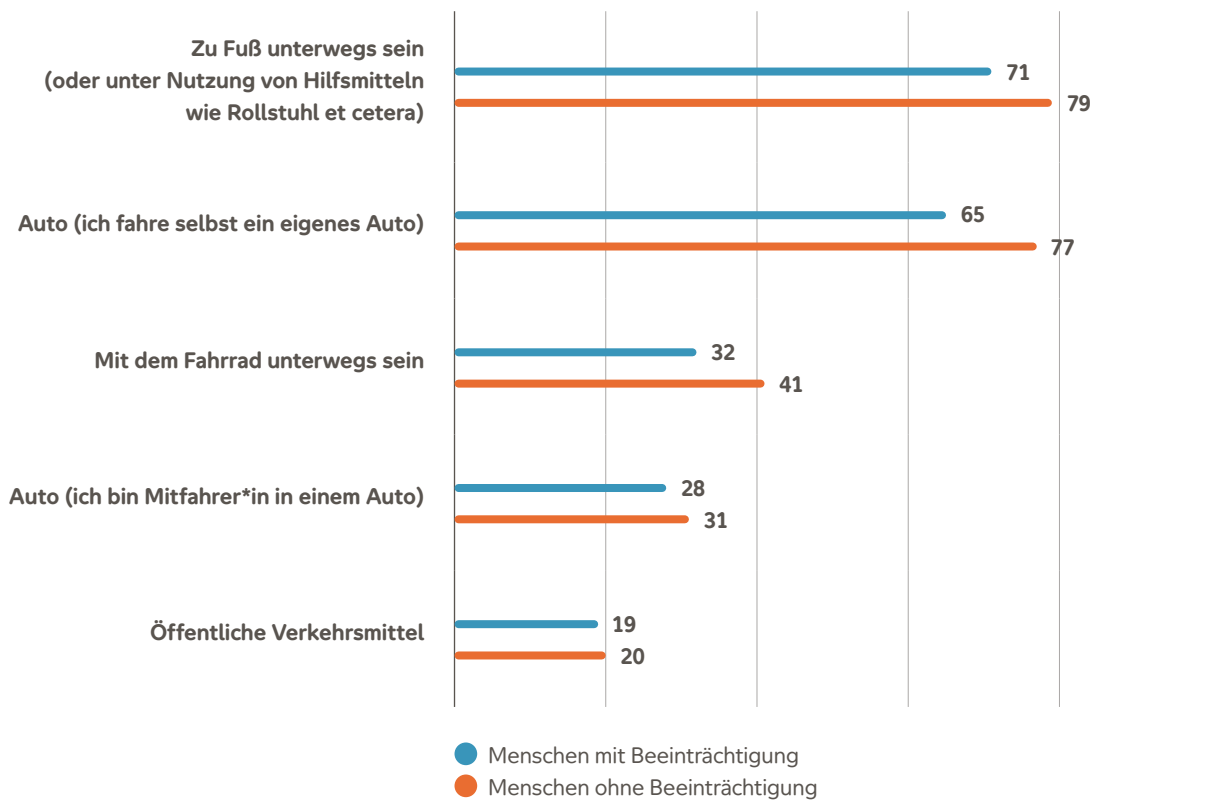
Am häufigsten legen sie Wege zu Fuß (hierzu zählt auch die Nutzung bestimmter Hilfsmittel wie Rollstuhl oder Rollator) oder mit dem eigenen Auto zurück. Menschen ohne Beeinträchtigung nutzen diese beiden Verkehrsalternativen häufiger als Menschen mit Beeinträchtigung. Besonders bei Fahrten mit dem privaten Auto ist der Unterschied groß. So nutzen zwei

Drittel (65%) der Menschen mit Beeinträchtigung ein privates Auto mindestens wöchentlich, aber 77 Pro-

Menschen mit Beeinträchtigung sind weniger mobil – egal mit welchem Verkehrsmittel.

Nutzung von Verkehrsmitteln

Frage: Wie häufig nutzen Sie für gewöhnlich die folgenden Möglichkeiten, um unterwegs zu sein?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Übersicht der fünf meistgenannten Verkehrsmittel; Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Täglich / mehrmals pro Woche“ und „Wöchentlich“

zent der Menschen ohne Beeinträchtigung. Auch das Fahrrad wird häufiger von Menschen ohne Beeinträchtigung als Fortbewegungsmittel gewählt (41%). Bei Menschen mit einer Beeinträchtigung tut dies nur knapp ein Drittel (32%).

Beim Nutzen eines Autos als Mitfahrer*in beziehungsweise bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gibt es hingegen kaum Unterschiede zwischen den beiden Befragtengruppen. So fährt regelmäßig nahezu jede*r Dritte in einem Auto mit, ohne selbst zu fahren (28% der Menschen mit Beeinträchtigung, 31% der Menschen ohne Beeinträchtigung). Öffentliche Verkehrsmittel nutzt rund jede*r Fünfte regelmäßig (19% der Menschen mit Beeinträchtigung, 20% der Menschen ohne Beeinträchtigung).

Menschen mit Beeinträchtigung verlassen seltener das Haus – außer sie haben Pflichttermine

Es gibt nicht nur verschiedenste Verkehrsmittel, sondern auch verschiedenste Ziele, die man mit ihnen erreichen möchte. Menschen können aus unterschiedlichsten Gründen unterwegs sein. Um ein genaueres Bild über das Mobilitätsverhalten der Menschen zu gewinnen, hat diese Studie abgefragt, wie häufig unterschiedliche Aktivitäten wahrgenommen werden beziehungsweise dafür innerhalb der letzten vier Wochen das Haus oder die Wohnung verlassen wurde (Abbildung Seite 65). Mit Abstand am häufigsten sind die Befragten unterwegs, um einkaufen zu gehen, etwa im Supermarkt, in der Drogerie oder in der Bäckerei. 92 Prozent der Menschen ohne Beeinträchtigung gehen diesen Erledigungen mindestens wöchentlich nach; unter Men-

schon mit Beeinträchtigung sind es mit 83 Prozent etwas weniger.

An zweithäufigster Stelle steht der Weg zur Arbeit beziehungsweise zur Ausbildung. Auch hier gibt es Unterschiede zwischen den Befragten Gruppen. Drei von fünf Menschen ohne Beeinträchtigung (59%) sind in den letzten vier Wochen mindestens wöchentlich unterwegs gewesen, um diese Ziele zu erreichen. Von den Menschen mit Beeinträchtigung ist es weniger als die Hälfte (44%). Diese Unterschiede lassen sich verschieden erklären: So ist der Anteil der Erwerbstätigen unter Menschen ohne Beeinträchtigung höher (61%) als unter Menschen mit Beeinträchtigung (49%). Hinzu kommt, dass es unter Menschen ohne Beeinträchtigung rund doppelt so viele Student*innen (6%) wie unter Menschen mit Beeinträchtigung (3%) gibt. Menschen, die nicht erwerbstätig sind oder keinem Studium nachgehen und auch nicht (mehr) die Schule besuchen, haben demzufolge auch keinen Anlass, für diese Aktivitäten das Haus oder die Wohnung zu verlassen.

Geringere Unterschiede zwischen den beiden Gruppen gibt es bei Aktivitäten in der Freizeit. Zwei von fünf Menschen haben in den vergangenen vier Wochen mindestens wöchentlich Freund*innen, Verwandte oder den/die Partner*in in der näheren Umgebung besucht (35% der Menschen mit Beeinträchtigung, 39% der Menschen ohne Beeinträchtigung). In etwa genauso hoch ist der Anteil derjenigen, die wegen bestimmter Freizeitaktivitäten unterwegs waren, wie Shopping, Restaurantbesuche oder Sport (34% der Menschen mit Beeinträchtigung, 40% der Menschen ohne Beeinträchtigung). Auch wenn die Unterschiede

bei diesen genannten Zielen geringer ausfallen, so sind es dennoch in allen Fällen Menschen ohne Beeinträchtigung, die signifikant häufiger innerhalb der letzten vier Wochen für die jeweiligen Aktivitäten das Haus verlassen haben.

Ein anderes Muster ergibt sich beim Wahrnehmen von Terminen wie Behördengängen, Arztbesuchen oder Fahrdiensten, um beispielsweise Kinder zur Schule oder zur Kita zu bringen. Bei diesen Aktivitäten haben Menschen mit Beeinträchtigung signifikant häufiger mindestens wöchentlich in den letzten vier Wochen das Haus verlassen (36%) als Menschen ohne Beeinträchtigung (28%). Besonders im Falle von Behördengängen und Arztbesuchen ist anzunehmen, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung aufgrund persönlicher Umstände öfter Termine dieser Art wahrnehmen müssen.

Menschen mit Beeinträchtigung empfinden mehr Hürden, die sie vom Unterwegssein abhalten

Aus verschiedenen Gründen müssen Menschen zumindest ab und zu in ihrem Alltag das Haus verlassen. Menschen, die berufstätig sind und nicht im Homeoffice arbeiten können, müssen etwa den Weg zur Arbeitsstätte auf sich nehmen. Auch Arztpraxen und Behörden müssen oftmals persönlich besucht werden, sofern es keine digitale Besuchsalternative gibt. Bei Freizeitangeboten ist es den Menschen hingegen freigestellt, ob sie den jeweiligen Aktivitäten nachgehen und hierfür unterwegs sein möchten oder lieber verzichten und stattdessen zu Hause bleiben. Die Gründe für ein solches Verzicht hat diese Studie ebenfalls abgefragt.

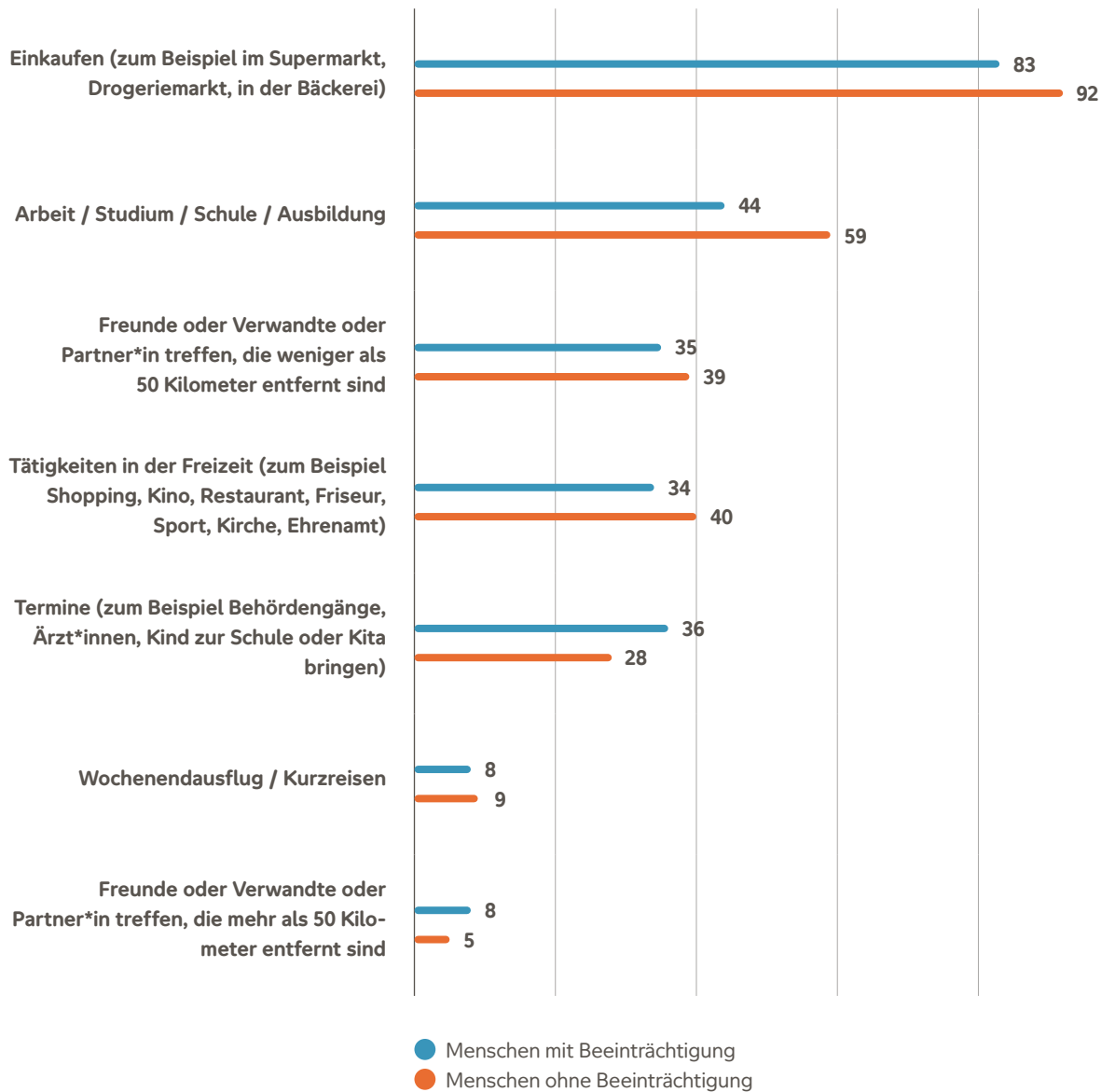
Die Ergebnisse verdeutlichen, dass für Menschen mit Beeinträchtigung eine Reihe von Barrieren verhindert, bestimmten Aktivitäten nachzugehen (Abbildung Seite 67). Finanzielle Aspekte spielen hier eine wesentliche Rolle: Für knapp ein Viertel der Befragten mit Beeinträchtigung (24%), die innerhalb der letzten vier Wochen nicht das Haus verlassen haben, um Freizeitaktivitäten nachzugehen, sind die Kosten für die Aktivität selbst zu hoch; weiteren zwölf Prozent ist der Weg zur Aktivität zu teuer. Diese finanziellen Aspekte spielen für wesentlich weniger Menschen ohne Beeinträchtigung eine Rolle (8% beziehungsweise 5%).



Menschen mit Beeinträchtigung verlassen für Aktivitäten weniger das Haus, zu Behörden und Ärzten sind sie jedoch häufiger unterwegs.

Mobilitätsanlässe

Frage: Wie häufig haben Sie für die folgenden Aktivitäten in den letzten vier Wochen Ihr Haus beziehungsweise Ihre Wohnung verlassen?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Täglich / mehrmals pro Woche“ und „Wöchentlich“



Jeder Fünfte mit Beeinträchtigung kann sich den Weg zu Freizeitaktivitäten nicht leisten.

Auch der Aufwand für bestimmte Freizeitaktivitäten stellt für einen Teil der Menschen mit Beeinträchtigung eine Hürde dar. Für jede*n Zehnte*n sind Freizeitaktivitäten zu zeitaufwendig, der Weg dorthin ohne Komplikationen nicht möglich oder zu anstrengend (11%). Unter Menschen ohne Beeinträchtigung führen dies lediglich vier Prozent an.

Menschen mit Beeinträchtigung nutzen seltener als Menschen ohne Beeinträchtigung ein eigenes Auto oder ein Fahrrad sowie sind seltener zu Fuß unterwegs.

Insgesamt empfinden Menschen mit Beeinträchtigung die Dauer von Wegen zu verschiedenen Aktivitäten signifikant als zeitintensiver und aufwendiger als Menschen ohne Beeinträchtigung. Zudem empfinden sie die Kosten hierfür häufig als zu hoch. Zu hohe Kosten und zu hoher Aufwand sind auch die Gründe, warum viele von ihnen gewissen Freizeitaktivitäten nicht nachgehen. Menschen mit Beeinträchtigung verlassen insgesamt seltener das Haus, um Sport zu treiben, Freund*innen zu besuchen, Arbeit oder Ausbildung nachzugehen oder einzukaufen. Einzig für obligatorische Termine wie Behördengänge oder Arztbesuche sind sie häufiger unterwegs als Menschen ohne Beeinträchtigung. Menschen mit Beeinträchtigung haben also höhere Aufwände für ihre Mobilität und müssen zudem häufiger Termine wahrnehmen, wodurch sie ihre persönliche Mobilität insgesamt weniger frei gestalten können als Menschen ohne Beeinträchtigung.

Gründe für Mobilitätsvermeidung

Frage: Sie haben angegeben, dass Sie für Tätigkeiten in der Freizeit in den letzten vier Wochen das Haus beziehungsweise Ihre Wohnung nicht verlassen haben. Bitte geben Sie an, warum Sie diesen Tätigkeiten nicht nachgehen.

Ich kann mir die Aktivität finanziell nicht leisten.

24



8

Ich kann mir den Weg zu dieser Aktivität finanziell nicht leisten.

12



5

**Der Weg zu dieser Aktivität ist für mich zu aufwendig /
zu anstrengend beziehungsweise ich kann dort überhaupt nicht hinkommen.**

11



4

● Menschen mit Beeinträchtigung

● Menschen ohne Beeinträchtigung

Darstellung in Prozent | Basis: Befragte, die in den letzten vier Wochen das Haus beziehungsweise die Wohnung nicht für Freizeitaktivitäten verlassen haben (Menschen mit Beeinträchtigung (n=281); Menschen ohne Beeinträchtigung (n=108))

Barrierefreie Mobilität – Schlüssel zur sozialen Teilhabe



Ottmar Miles-Paul

Sprecher der LIGA Selbstvertretung

Mal schnell ins Auto oder in den Bus steigen und Freunde besuchen oder an einem Vereinstreffen teilnehmen, Fahrten zum Arzt, zum Einkaufen oder spontan einen Ausflug machen – all das ist für viele Menschen in Deutschland möglich, ohne dass sie sich darüber Gedanken machen müssen. Es gibt aber auch viele, für die sich die Mobilität aufgrund verschiedener Barrieren wesentlich schwieriger gestaltet, wie das vorliegende Inklusionsbarometer Mobilität 2022 zeigt. Eine umfassende barrierefreie Mobilität ist jedoch ein zentraler Schlüssel zur sozialen Teilhabe.

Physische Barrieren erschweren den Zugang

Wenn über barrierefreie Mobilität gesprochen wird, geht es meist um fehlende Rampen, Aufzüge oder Toiletten, die die gleichberechtigte Teilhabe für Menschen mit Körperbehinderung, Eltern mit Kinderwagen oder ältere Menschen erschweren. Tatsächlich besteht hier in Deutschland immer noch erheblicher Handlungsbedarf. Umfassend barrierefrei nutzbare Busse, Bahnen, Haltestellen, Gehwege, Ampeln,

Toiletten oder Gebäude sind leider immer noch nicht die Regel. Eine Reihe von Aktivitäten ist für Betroffene nicht oder nur eingeschränkt möglich, und sie müssen sich gut informieren, um nicht vor unüberwindbaren Barrieren zu stehen.

Für viele, die sich für Barrierefreiheit einsetzen, ist dieser Zustand unverständlich, weil Länder wie die USA oder Großbritannien schon seit vielen Jahren klare Regelungen zur Barrierefreiheit von öffentlichen Verkehrsmitteln und Gebäuden verabschiedet und weitgehend umgesetzt haben. Es braucht auch in Deutschland endlich umfassende und einklagbare gesetzliche Regelungen und vor allem eine konsequente Beteiligung von Menschen mit Behinderung und von sozial benachteiligten Menschen bei der Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Denn wer in seiner Mobilität massiv eingeschränkt wird, hat auch weniger Möglichkeiten, gleichberechtigt am sozialen Leben teilzunehmen.

Finanzielle Barrieren verhindern die Teilhabe

Eine barrierefreie Mobilität geht weit über einen stufenlosen Zugang hinaus. Für viele Menschen stellen die für sie zu hohen Kosten eine unüberwindbare Barriere dar. Wenn man als Mensch mit wenig Geld für eine Fahrt in die Stadt und zurück über 5 Euro bezahlen muss, kann man vielen Aktivitäten schlichtweg nicht nachgehen. Etwa dem Engagement in einem Verein, Treffen mit Freund*innen oder dem für viele selbstverständlichen Besuch von Angehörigen. Die Nutzung eines eigenen Fahrzeugs ist aufgrund der hohen Anschaffungs- und Unterhaltskosten meist nicht möglich. Gerade im ländlichen Raum ohne gute Beförderungsangebote sorgt dies für Probleme.

Die Folgen sind nicht selten Rückzug aus sozialen Beziehungen, Scham, sich Fahrten nicht leisten zu können, oder weniger Bildungschancen, weil der Besuch von Volkshochschulkursen oder die Teilnahme an Veranstaltungen wegen der Mobilitätskosten zu teuer ist.

Der dreimonatige Versuch mit dem 9-Euro-Ticket vom 1. Juni bis 31. August 2022 hat trotz teilweise überfüllter Züge Türen für eine verbesserte und gleichberechtigte soziale Teilhabe geöffnet. Viele, die weniger Geld zur Verfügung haben, konnten Fahrten unternehmen, die vorher undenkbar waren. Vor allem die Einfachheit der Nutzung des Angebots und dessen bundesweite Einheitlichkeit hat viele Unsicherheiten genommen und auch diejenigen, die bisher kaum oder gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs waren, ermutigt, das Angebot auszuprobieren. Gleichzeitig hat der Versuch viele Lücken im derzeitigen Verkehrsangebot aufgezeigt und zum Teil dazu geführt, dass vor allem behinderte Menschen wegen überfüllter Züge nicht mitgenommen werden konnten.

Barrieren bei Informationen verunsichern und schließen aus

Die Bedeutung von Barrieren bei Informationen wird häufig unterschätzt. Während Bahnfahrten lösen schlechte oder fehlende Informationen darüber, was eine Störung verursacht hat, wie lange die Störung dauert oder welche alternativen Anschlussmöglichkeiten es gibt, oft mehr Ärger aus als das Problem selbst. Wenn Menschen im Ungewissen gelassen werden, was los ist und wann es wie weitergehen könnte, verunsichert dies. Selbst wenn der Anschlusszug erreicht wird oder die Verspätung kürzer als gedacht ist, bleibt oft ein schlechtes Gefühl.

Bei Busfahrten werden viele Menschen immer wieder mit fehlenden oder nur schlecht verständlichen Haltestellendurchsagen konfrontiert. Für schwerhörige und gehörlose Menschen gibt es häufig keine schriftlichen Anzeigen. Sobald ich merke, dass mir wichtige Informationen fehlen, schwindet für mich der Fahrkomfort erheblich. Es entsteht Angst, die richtige Haltestelle zu verpassen. Selbst wenn ich den Busfahrer bitte, die Haltestelle durchzusagen, kann ich mich nicht hundertprozentig darauf verlassen. So wird eine für viele ganz normale Busfahrt zum Stress. Für Menschen, die immer wieder Diskriminierungen erleben, sind solche Erfahrungen prägend. Sie wirken sich nicht nur negativ auf die erlebte Situation, sondern auch auf künftige

Erwartungen aus. Dies kann dazu führen, dass man soziale Aktivitäten einschränkt.

Auch die Verständlichkeit von Informationen ist ein wichtiger Schlüssel für eine barrierefreie Mobilität. Der Charme des 9-Euro-Tickets bestand unter anderem darin, dass man sich nicht durch den Tarifdschungel der verschiedenen Verkehrsanbieter kämpfen musste. Es erlaubte die Nutzung fast aller Verkehrsmittel im Nah- und Regionalverkehr, ohne verschiedene Tickets an häufig komplizierten Ticket-Automaten oder mit Apps kaufen zu müssen, die nicht für alle verständlich und verfügbar sind. Informationen in Leichter Sprache mit Symbolen und Bildern sind oft Mangelware. Auch Hinweise in Gebärdensprache oder mittels gut verständlicher Akustik im Zwei-Sinne-Prinzip sind wichtig für barrierefreie Mobilität.

Barrierefreie und sozial gerechte Mobilität ist möglich

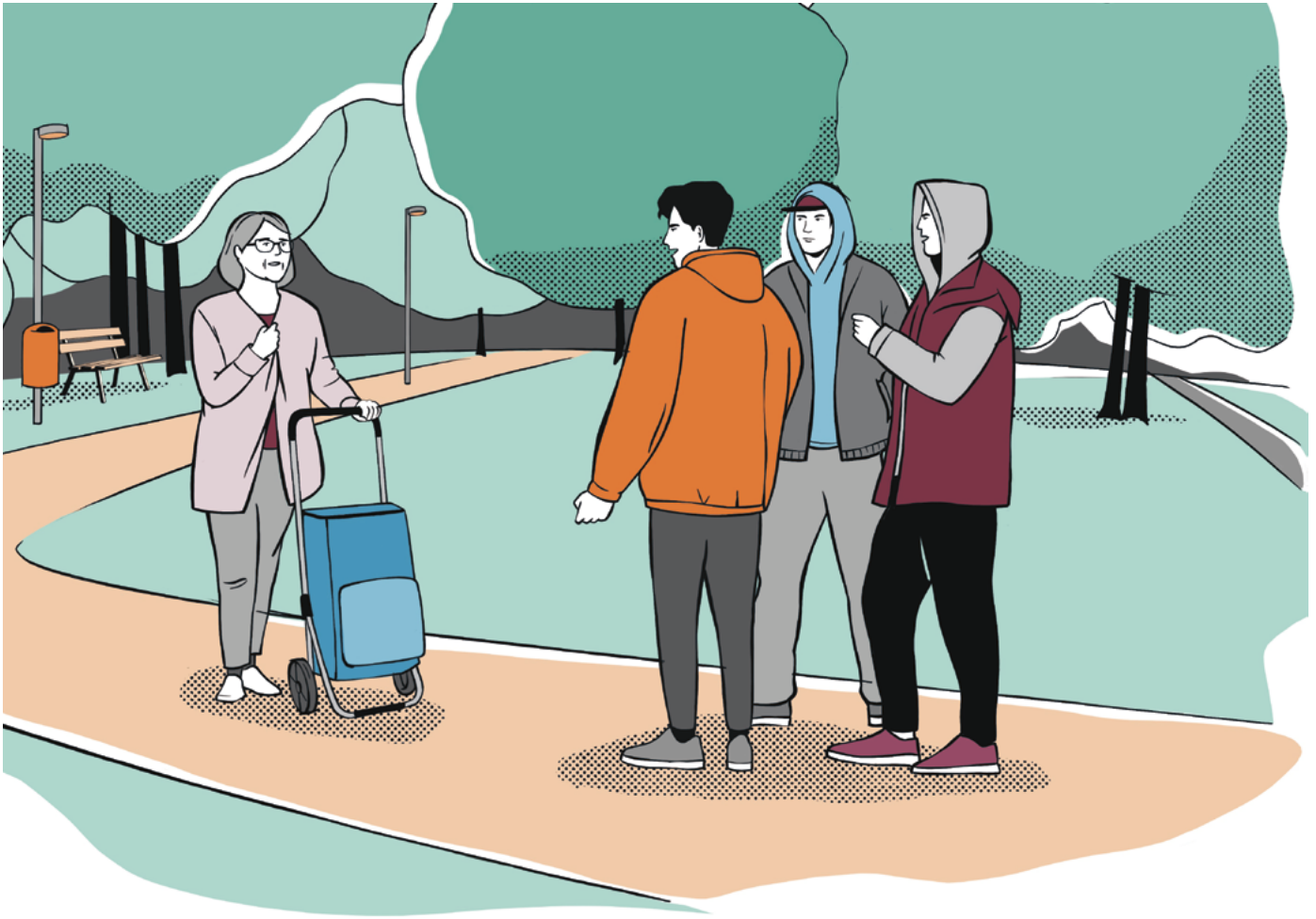
Hätte mir jemand vor zwei Jahren erzählt, dass wir in Deutschland ein 9-Euro-Ticket haben werden, hätte ich dies als Utopie abgetan. Dieses Beispiel zeigt mir, dass es sich lohnt, sich für eine barrierefreie und sozial gerechte Mobilität mit einem entsprechend guten Angebot – auch im ländlichen Bereich – zu engagieren.

Stellen wir uns vor, dass wir alle ohne länger darüber nachdenken zu müssen in regelmäßig fahrende, für alle barrierefreie Busse und Bahnen steigen können, um Leute zu besuchen, Termine wahrzunehmen, einzukaufen, eine Reise zu machen oder einfach nur einen Kaffee in der Stadt zu trinken. Und dass die dafür nötigen Informationen für alle verständlich und freundlich bereitgestellt werden. Stellen wir uns vor, dass unsere Stadtteile so ausgerichtet sind, dass alle Angebote gleichberechtigt genutzt werden können und die Bürger*innen entsprechend beteiligt werden. Das ist eine Vision, für die sich der Einsatz lohnt.

Ottmar Miles-Paul ist Sprecher der LIGA Selbstvertretung. Er setzt sich für die Gleichstellung und Selbstbestimmung von Menschen mit Behinderung, unter anderem auch für einen barrierefreien Personennah- und Fernverkehr, ein.

5.4 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension

Soziale Aspekte



Begriffserklärung: Soziale Aspekte



Ein weiterer Aspekt, der beim Mobilsein im Alltag eine wichtige Rolle spielt, sind soziale Interaktionen mit anderen Menschen. Sie können Gefühle von Akzeptanz und Sicherheit, aber auch Angst und Unsicherheit auslösen. Während etwa Verständnis für die eigene Beeinträchtigung oder Unterstützung durch Mitreisende als positiv empfunden wird, werden ausgrenzendes Verhalten, Unfreundlichkeit oder Rücksichtslosigkeit als negativ empfunden. Als Folge von solchen individuellen sozialen Erfahrungen ergeben sich Unterschiede hinsichtlich der empfundenen Sicherheit, des vorhandenen Selbstvertrauens und der Freude beim Unterwegssein.

Ein höherer Indexwert bedeutet, dass die betrachtete Personengruppe die sozialen Aspekte positiver bewertet. Ein niedrigerer Wert deutet auf eine negativere Sicht hin.

Menschen mit einer Beeinträchtigung machen oftmals ganz andere soziale Erfahrungen als diejenigen, die keine Beeinträchtigung haben. Mit 7,5 Punkten ist die Differenz zwischen den beiden Gruppen hier von allen Dimensionen am größten. Für Menschen ohne Beeinträchtigung erreicht der Teilindex einen Wert von 72,7. Menschen mit Beeinträchtigung haben einen Index von 65,2. Dieser Unterschied ist statistisch signifikant.

65,2



Menschen mit Beeinträchtigung

72,7



Menschen ohne Beeinträchtigung

Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=812); Befragte ohne Beeinträchtigung (n=419)

Es zeigt sich, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung ihre sozialen Mobilitätserfahrungen negativer beurteilen als Menschen ohne Beeinträchtigung. Im Folgenden werden die Ursachen dieser unterschiedlichen Beurteilung näher betrachtet.

Der Teilindex Soziale Aspekte setzt sich aus unterschiedlichen Indikatoren zusammen, die in dieser Studie jeweils einzeln abgefragt wurden. Bei den Indikatoren handelt es sich um:

- den Spaß und die Freude am Reisen
- die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft von Mitmenschen oder Service-Personal
- die Selbstständigkeit bei der täglichen Mobilität
- das Zutrauen in eigene Fähigkeiten beim Unterwegssein im Alltag.

Menschen mit Beeinträchtigung sind weniger gerne und spontan unterwegs

Zunächst wurden die Menschen gefragt, wie gerne sie unterwegs sind und verreisen (Abbildung Seite 72 oben). Schon hier zeigen sich Unterschiede. Insgesamt 67 Prozent der Menschen mit einer Beeinträchtigung stimmen der Aussage zu, dass sie gerne unterwegs

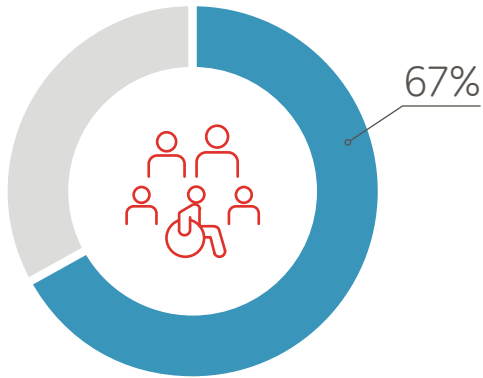
sind und gerne reisen. Bei Menschen ohne Beeinträchtigung ist der Anteil mit 78 Prozent deutlich höher. Diese Ergebnisse legen nahe, dass die beiden Gruppen zum Teil sehr unterschiedliche soziale Erfahrungen machen, die ihre generellen Einstellungen zum Unterwegssein beeinflussen.

Nicht nur bei dieser allgemeinen Beurteilung des Unterwegsseins gibt es große Unterschiede zwischen den beiden Gruppen. Zudem bewerten Menschen mit und ohne Beeinträchtigung einzelne Umstände, die mit dem sozialen Umfeld im Kontext stehen, teilweise unterschiedlich (Abbildung Seite 72 unten). So verhält es sich beispielsweise bei der Einschätzung, inwieweit man unabhängig und selbstständig unterwegs sein kann. Menschen mit einer Beeinträchtigung geben häufiger an, dass sie sich in bestimmten Situationen nicht zutrauen, selbstständig und alleine unterwegs zu sein (34%). Menschen ohne Beeinträchtigung fühlen sich im Schnitt deutlich unabhängiger und selbstständiger. Nur 19 Prozent trauen es sich nicht zu, in bestimmten Situationen selbstständig unterwegs zu sein.

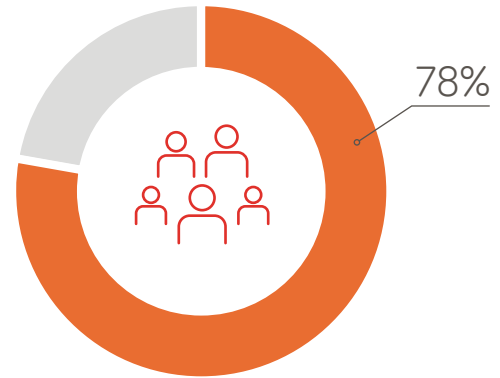
Unterwegssein

Frage: Inwieweit trifft folgende Aussage auf Sie zu?

„Ich bin gerne unterwegs und reise gerne.“



Menschen mit Beeinträchtigung

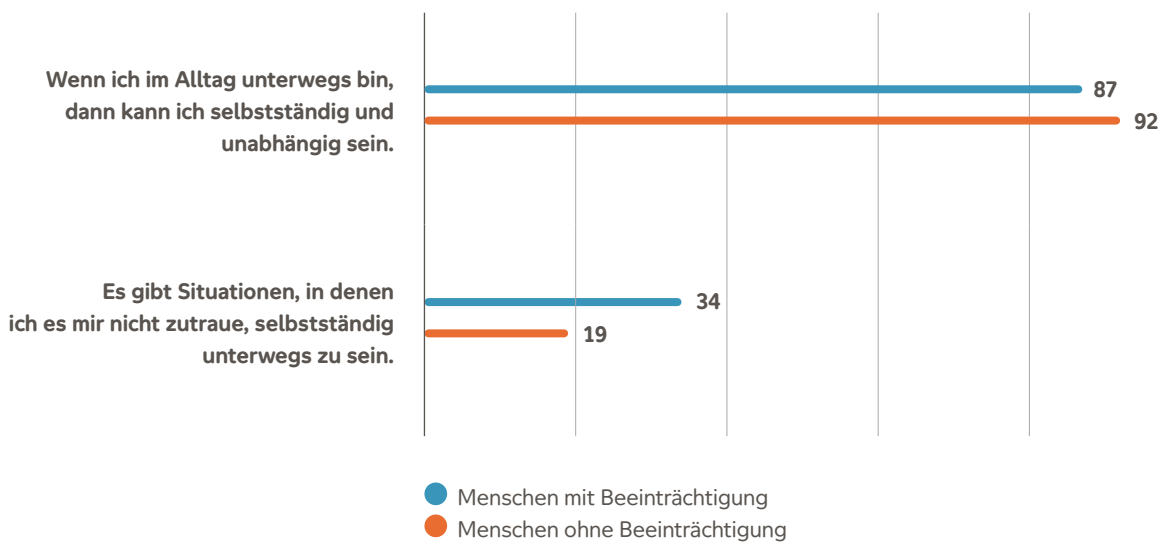


Menschen ohne Beeinträchtigung

Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

Selbstständiges Unterwegssein

Frage: Inwieweit trifft folgende Aussage auf Sie zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=1.000) beziehungsweise Autofahrer*innen mit Beeinträchtigung bei der Abfrage nach Parkplätzen (n=766); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

Jeder dritte Mensch mit Beeinträchtigung traut es sich manchmal nicht zu, selbstständig unterwegs zu sein.

Den Aufwand des Unterwegsseins nehmen beide Gruppen ebenfalls unterschiedlich wahr. So stimmen neun von zehn Menschen ohne Beeinträchtigung der Aussage zu, dass unterwegs zu sein für sie generell

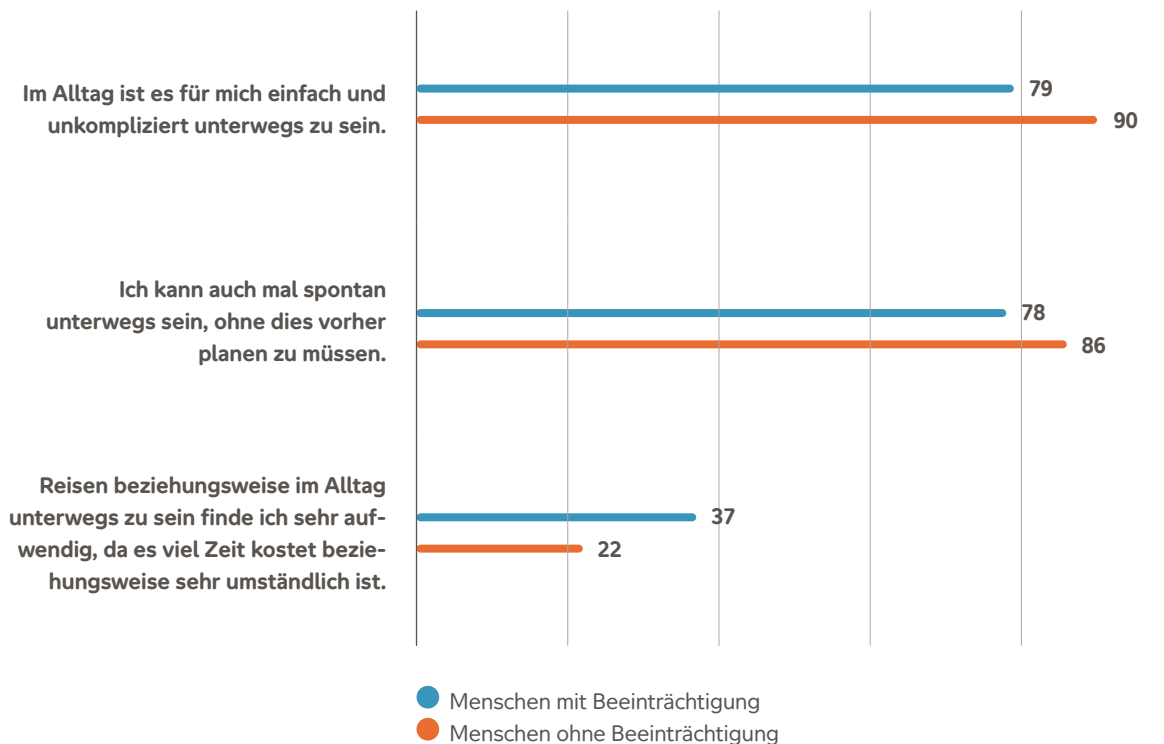
einfach und unkompliziert ist. Fast genauso viele (86 %) geben an, dass sie auch mal spontan unterwegs sein können, ohne dies vorher groß planen zu müssen. Menschen mit einer Beeinträchtigung können weniger spontan unterwegs sein, was sich in geringeren Zustimmungswerten zeigt.

Ein Drittel (37 %) der Menschen mit Beeinträchtigung gibt an, dass es sehr zeitaufwendig und umständlich ist, im Alltag unterwegs zu sein oder zu reisen. Unter Befragten ohne Beeinträchtigung ist dieser Anteil mit 22 Prozent deutlich geringer.

Unter den Befragten mit Beeinträchtigung sind es die Befragten mit Sinnesbeeinträchtigung, die am wenigsten Schwierigkeiten haben, im Alltag unterwegs zu sein. Im Gruppenvergleich sind sie am liebsten unterwegs und reisen gerne, während Befragte mit einer psychischen Beeinträchtigung am wenigsten gerne unterwegs sind.

Spontanes Unterwegssein

Frage: Inwieweit trifft folgende Aussage auf Sie zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“



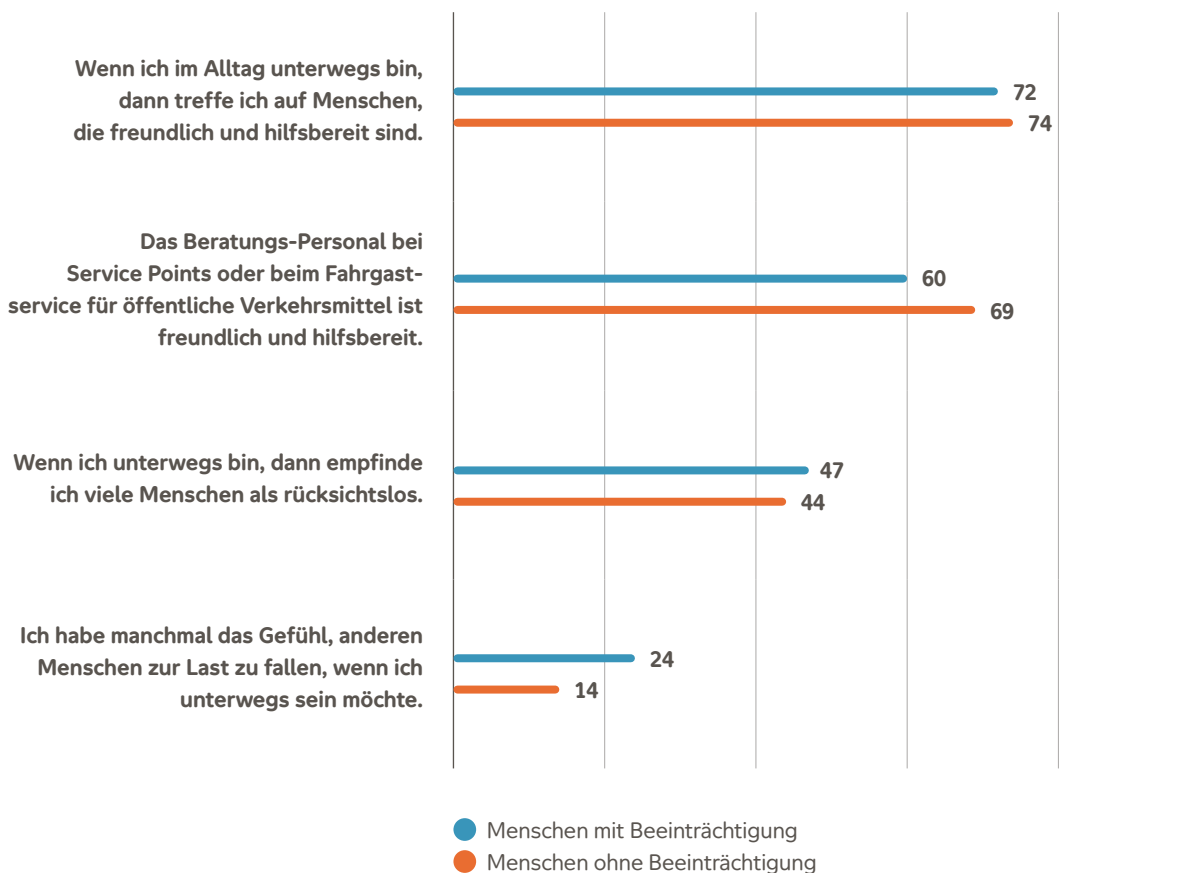
Jeder vierte Mensch mit Beeinträchtigung glaubt, dass er anderen beim Reisen zur Last fällt.

Unterschiedliche Erfahrungen mit dem Service-Personal

Nicht nur persönliche Wahrnehmungen, sondern auch Erfahrungen im Umgang mit anderen prägen die Empfindung von Menschen hinsichtlich ihrer Mobilität. Rund drei Viertel der Befragten empfinden ihre Mitmenschen, wenn sie im Alltag unterwegs sind, generell als freundlich und hilfsbereit. Hier gibt es kaum Unterschiede zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung (72% beziehungsweise 74%). Knapp die Hälfte stimmt allerdings der Aussage zu, dass sich andere Menschen hin und wieder rücksichtslos verhalten. Auch hier gibt es kaum Unterschiede zwischen den beiden Gruppen (Menschen mit Beeinträchtigung 47%, Menschen ohne Beeinträchtigung 44%).

Soziales Miteinander beim Unterwegssein

Frage: Inwieweit trifft folgende Aussage auf Sie zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1500), beziehungsweise Befragte, die den ÖPNV nutzen (Frage zu Beratungs-Personal und Fahrgast-service) (n=674); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

In einem Aspekt zeigen die Ergebnisse jedoch signifikante Unterschiede: Sieben von zehn (69%) Menschen ohne Beeinträchtigung empfinden das Beratungspersonal für öffentliche Verkehrsmittel als freundlich und hilfsbereit. Menschen mit einer Beeinträchtigung stimmen dieser Aussage seltener zu, nämlich nur in sechs von zehn Fällen (60%). Dabei ist anzunehmen, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung aufgrund ihrer individuellen Bedürfnisse im Schnitt häufiger auf die Hilfe von Service-Personal angewiesen sind. Während Menschen ohne Beeinträchtigung häufig nur eine Auskunft erfragen wollen, benötigen Menschen mit einer Beeinträchtigung unter Umständen andere Hilfeleistungen beim Reisen. Dies kann zum Beispiel das Ausfahren einer Rampe bei Verkehrsmitteln, der Hinweis zur Fahrstuhlbenutzung oder andere Unterstützung durch das Service-Personal sein.

Durch bereits gesammelte Erfahrungen mit Personal oder anderen Fahrgästen hinsichtlich der eigenen Bedürfnisse beim Reisen kann es dazu kommen, dass manche Menschen sich selbst als „Störer*innen“ wahrnehmen. Menschen mit einer Beeinträchtigung geben häufiger an, dieses Gefühl in bestimmten Situationen zu haben. Ein Viertel (24%) unter ihnen hat das Gefühl, anderen Menschen beim Mobilsein zur Last zu fallen.

Unter Menschen ohne Beeinträchtigung sind es nur 14 Prozent.

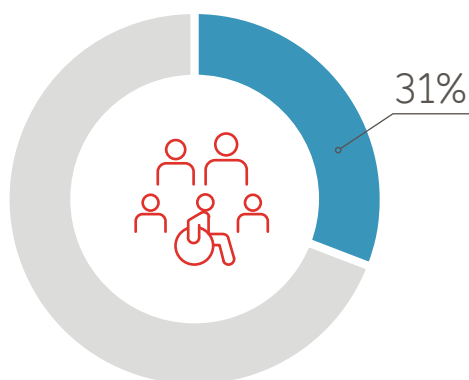
Vermeidungsstrategien schränken die Mobilität weiter ein

Negative Erfahrungen beim Unterwegssein im Alltag können insbesondere bei Menschen mit einer Beeinträchtigung zu Vermeidungsstrategien führen. Dadurch wird diese Bevölkerungsgruppe häufig in ihrer Mobilität noch weiter eingeschränkt. Digitale Innovationen bieten hier für viele Situationen des täglichen Lebens eine nützliche Alternative: So lassen sich inzwischen bequem von zu Hause aus Kleidung oder Lebensmittel bestellen. Im Zuge der Corona-Pandemie haben sich Online-Ansätze in der Arbeitswelt, wie Homeoffice oder Videokonferenzen, etabliert. Auch im privaten Bereich sind Videochats mit Freund*innen keine Seltenheit mehr. Wer das Haus heute nicht mehr verlassen will, muss es in vielen Fällen nicht. Neben sozialen Aspekten können Kosten- und Zeitersparnisse weitere Gründe zur Vermeidung von Mobilität sein (siehe auch Abschnitt 5.3).

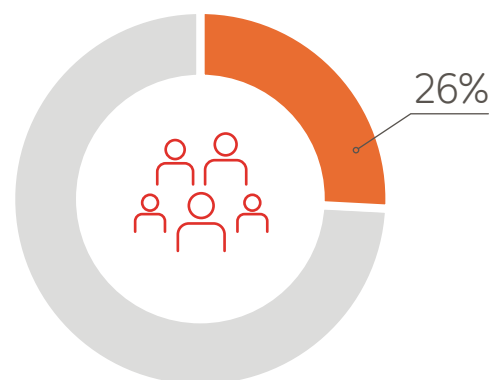
Vermeidung von Unterwegssein

Frage: Inwieweit trifft die folgende Aussage auf Sie zu?

„Ich versuche es zu vermeiden, unterwegs zu sein durch Homeoffice, Videochats, Online-Shopping et cetera.“



Menschen mit Beeinträchtigung



Menschen ohne Beeinträchtigung

Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

29% zu
16%



Menschen mit Beeinträchtigung fühlen sich beim Reisen unsicherer als Menschen ohne Beeinträchtigung.

Menschen mit Beeinträchtigung fühlen sich unsicherer

Beim Unterwegssein kann es Situationen geben, in denen sich Menschen unsicher und alleingelassen fühlen. Bei Menschen mit einer Beeinträchtigung ist der Anteil derjenigen, die solche Erfahrungen bereits gemacht haben, fast doppelt so hoch (29%) verglichen mit Menschen ohne eine Beeinträchtigung (16%). Auch diese Ergebnisse spiegeln wider, dass die Bevölkerungsgruppe mit einer Beeinträchtigung durchaus andere soziale Erfahrungen beim Unterwegssein macht.

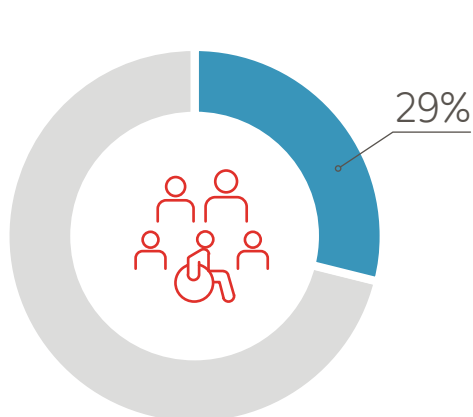
Jede dritte befragte Person mit einer Beeinträchtigung (31%) gibt an, durch Homeoffice, Videochats oder Online-Shopping aktiv zu vermeiden, unterwegs zu sein (Abbildung Seite 75 unten). Bei Menschen ohne Beeinträchtigung ist es nur ein Viertel (26%). Diese Ergebnisse decken sich mit den negativeren Erfahrungen hinsichtlich Mobilität im Alltag, von denen viele Menschen mit einer Beeinträchtigung berichten. Es ist daher keine Überraschung, dass Vermeidungsstrategien hier weiter verbreitet sind.

Das Gefühl der Unsicherheit und des Alleingelassenseins von Menschen mit Beeinträchtigung in verschiedenen Alltagssituationen zeigt sich auch in der Bewertung einzelner Verkehrsmittel (Abbildung Seite 77). Egal ob in öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Auto oder mit dem Fahrrad – Menschen mit Beeinträchtigung fühlen sich unsicherer als Menschen ohne Beeinträchtigung. Dabei fühlen sich insbesondere Befragte mit einer körperlichen Beeinträchtigung unsicher, vor allem in öffentlichen Verkehrsmitteln und beim Fahrradfahren.

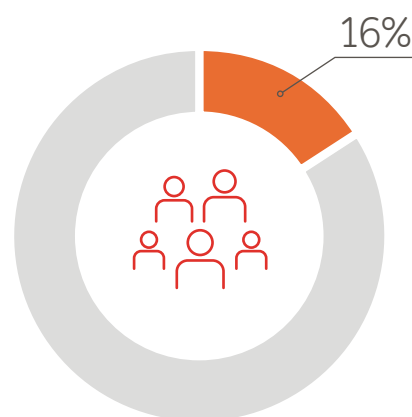
Unsicherheit beim Unterwegssein

Frage: Inwieweit trifft folgende Aussage auf Sie zu?

„Wenn ich unterwegs bin, dann gibt es Situationen, in denen ich mich sehr unsicher und alleingelassen fühle.“



Menschen mit Beeinträchtigung



Menschen ohne Beeinträchtigung

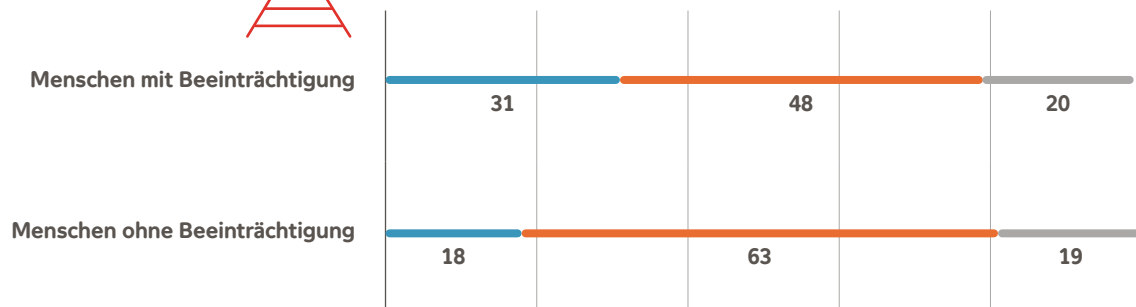
Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Trifft voll und ganz zu“ und „Trifft eher zu“

Sicherheitsgefühl in Verkehrsmitteln

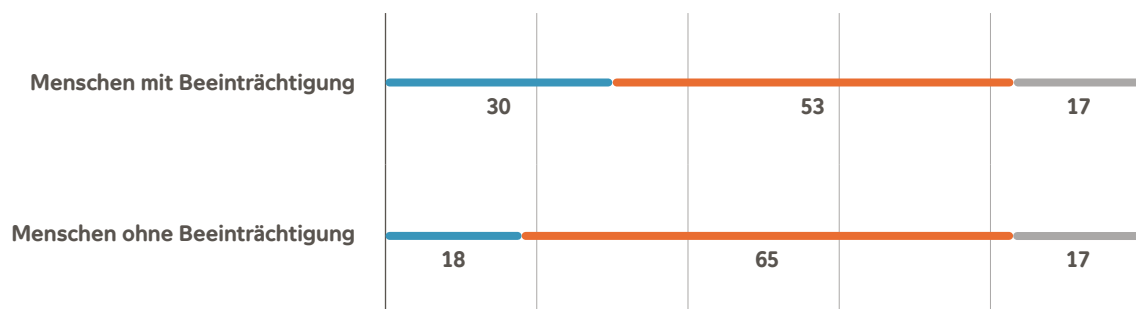
Frage: Wie sicher beziehungsweise unsicher fühlen Sie sich in folgenden Situationen, wenn Sie unterwegs sind?



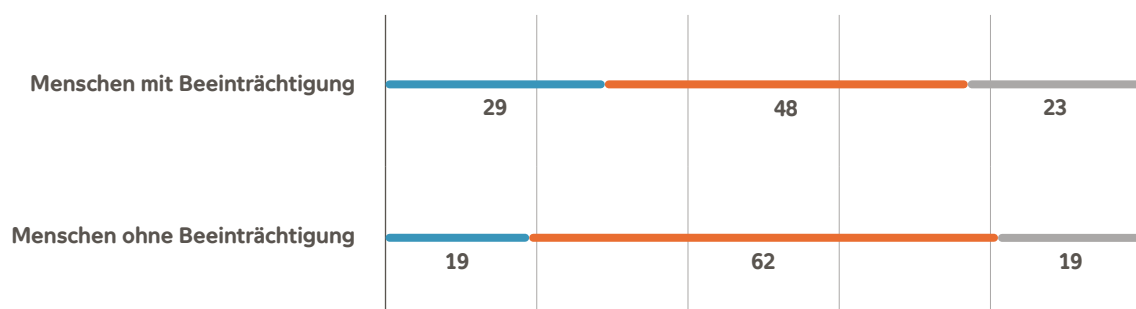
Wenn ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln
im Fernverkehr unterwegs bin



Wenn ich mit öffentlichen Verkehrsmitteln
im Nahverkehr unterwegs bin



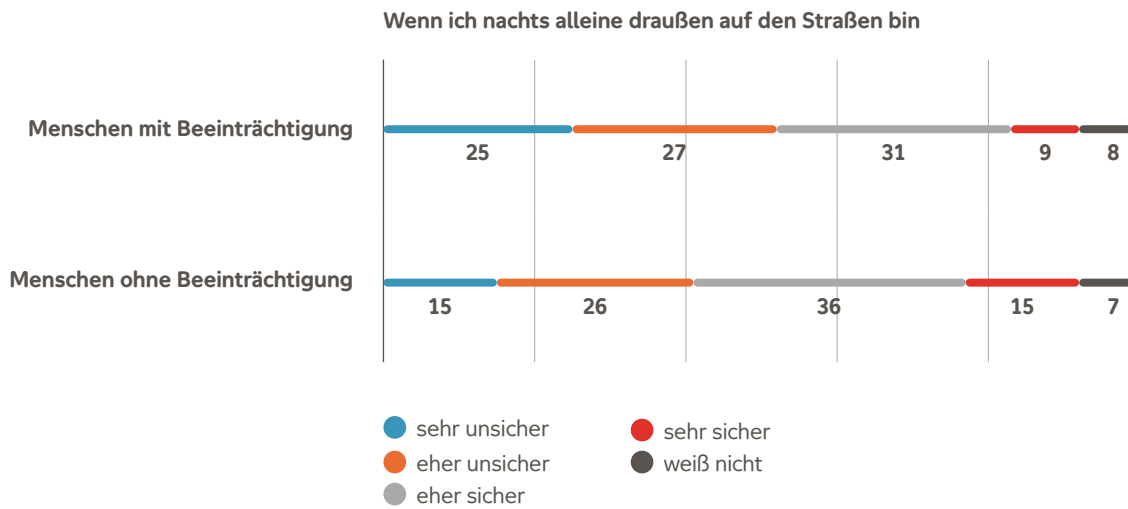
Wenn ich mit dem Fahrrad unterwegs bin



- unsicher
- sicher
- weiß nicht

Sicherheitsgefühl in der Nacht

Frage: Wie sicher beziehungsweise unsicher fühlen Sie sich, wenn Sie nachts unterwegs sind?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500)

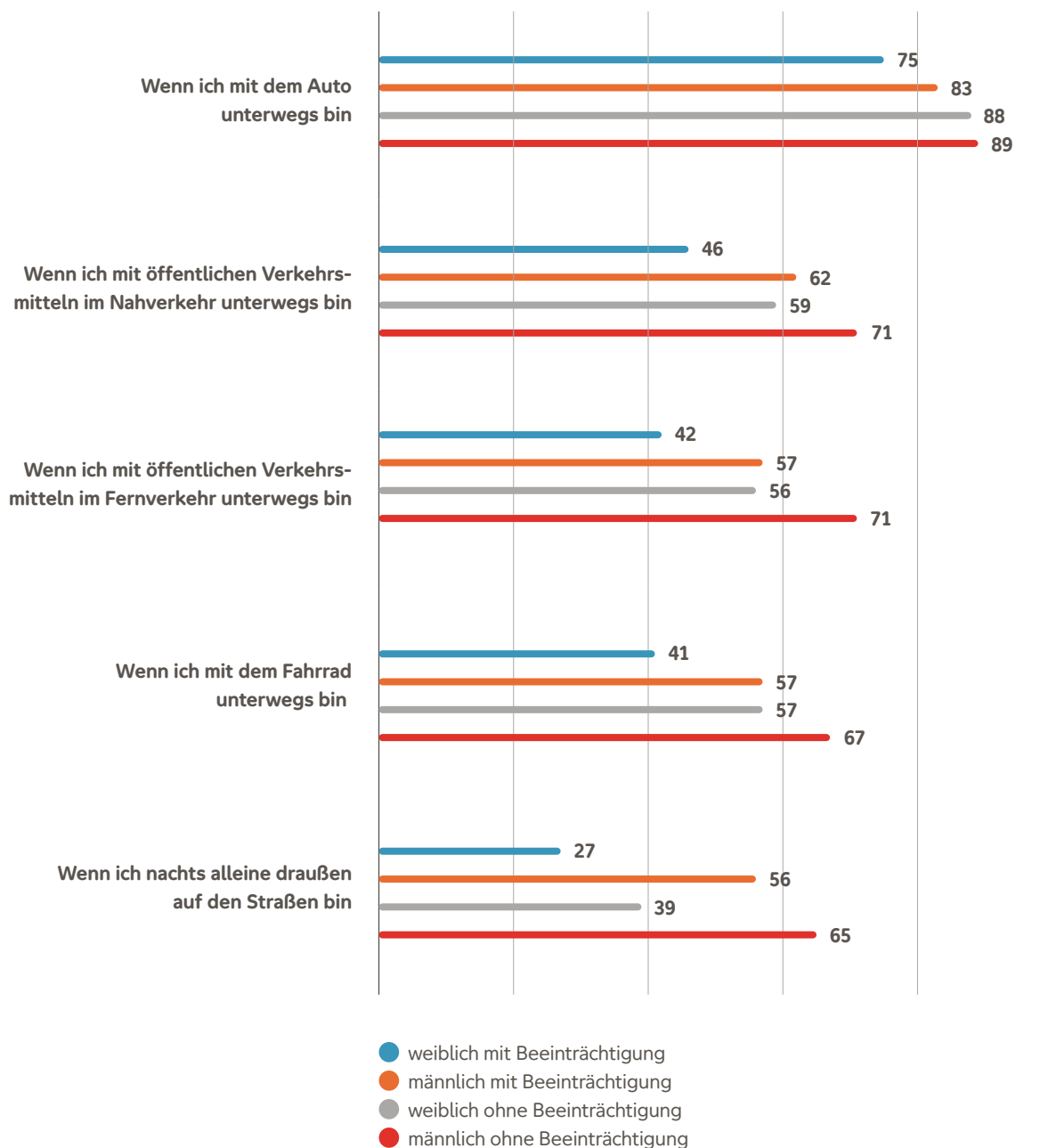
Nicht nur in verschiedenen Verkehrsmitteln, sondern auch wenn sie nachts alleine draußen auf den Straßen unterwegs sind, fühlen sich Menschen mit einer Beeinträchtigung deutlich unsicherer als Menschen ohne Beeinträchtigung. Ein Viertel (25%) von ihnen gibt sogar an, sich in diesen Situationen sehr unsicher zu fühlen. Unter den Menschen ohne Beeinträchtigung sind es nur 15 Prozent. Dieses Beispiel verdeutlicht abermals, dass die Erfahrungen der beiden Gruppen beim Unterwegssein oft unterschiedlich sind.

Betrachtet man bei der Frage nach dem Sicherheitsempfinden zusätzlich den Gender-Aspekt, wird deutlich, dass Frauen mit Beeinträchtigung am stärksten von als unsicher empfundenen Situationen betroffen sind (Abbildung Seite 79). Der Gastbeitrag von Katja Diehl geht auf diesen Aspekt der Mobilität genauer ein (Seite 80).

Insgesamt zeigt der Teilindex Soziale Aspekte die deutlichsten Unterschiede im Mobilitätserleben zwischen den beiden Befragtengruppen: Menschen mit Beeinträchtigung haben signifikant häufiger schlechte soziale Mobilitätserfahrungen gemacht: Sie sind weniger gerne unterwegs als Menschen ohne Beeinträchtigung und trauen es sich in manchen Situationen auch alleine gar nicht zu. Daneben sind sie in ihrer Mobilität weniger spontan und empfinden die Service-Mitarbeiter*innen weniger oft als freundlich. Ein Viertel der Menschen mit Beeinträchtigung hat das Gefühl, anderen beim Reisen zur Last zu fallen. Darüber hinaus fühlen sie sich doppelt so oft unsicher und alleingelassen wie Menschen ohne Beeinträchtigung. Es wundert daher nicht, dass Menschen mit Beeinträchtigung häufiger (digitale) Vermeidungsstrategien verfolgen, um gar nicht unterwegs sein zu müssen.

Sicherheitsgefühl in Verkehrsmitteln nach Geschlechtern

Frage: Wie sicher beziehungsweise unsicher fühlen Sie sich in folgenden Situationen, wenn Sie unterwegs sind?



Darstellung in Prozent | Basis: Weibliche Befragte mit Beeinträchtigung (n=559), weibliche Befragte ohne Beeinträchtigung (n=256), männliche Befragte mit Beeinträchtigung (n=437), männliche Befragte ohne Beeinträchtigung (n=244); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Sehr sicher“ und „Eher sicher“



Die Mobilität der Zukunft muss geschlechtergerecht aufgestellt werden – als erster Schritt



Quelle: Fotocredits Amac Garbe

Katja Diehl

Autorin, Podcasterin und Beraterin

Weibliche Mobilität, aber noch mehr die von Gruppen, die mehrfach marginalisiert in Deutschland leben, wird immer noch als „das andere“ definiert, weil sich aktuell die gesamte Planung von ihr am männlichen Mobilitätsverhalten orientiert. Jetzt zucken wieder einige und neigen dazu, diesen Artikel nicht bis zum Ende zu lesen. Bitte bleiben! Denn das Gute an einer feministisch orientierten Verkehrswende ist, dass alle mitgedacht werden. So auch Männer. Gern erkläre ich, warum ich das so sehe.

Automobilität ist männlich ist dominierende Mobilität

Deutlich mehr Frauen als Männer nutzen öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder und gehen zu Fuß. Ein detaillierter Blick in die Umfrage des Inklusionsbarometers Mobilität zeigt allerdings, dass dies für Frauen mit Beeinträchtigung nicht der Fall ist. Nahezu alle abgefragten Möglichkeiten der Teilhabe an Mobilität

werden von Frauen mit Beeinträchtigung am seltensten genutzt. Ein Grund dafür könnte sein, dass Frauen mit Beeinträchtigung häufiger in Teilzeit arbeiten und stärker durch Haushalts- und Familienaufgaben an ihr Zuhause gebunden sind als Männer (Aktion Mensch 2021a, Seite 8).

Wenn ein Haushalt ein Auto besitzt, wird dieses zu meist vom Mann benutzt. Die Pandemie hat erste Errungenschaften der Veränderung leider gleich wieder einverleibt. Frauen blieben zu Hause, um Kinder und pflegebedürftige Angehörige zu versorgen. Diese Arbeit und die damit verbundenen Wegzeiten sind unbezahlt und damit im Vergleich zur Erwerbsarbeit „unsichtbar“. Es gibt kaum Statistiken über diese Wege, da sie unter „Erledigungen“ und anderen schwammigen Begriffen zusammengefasst werden. Ein Schritt in die richtige Richtung wäre, die Verkehrsplanung um nicht bezahlte Wege zu erweitern, um Angebote zu schaffen, die attraktiv auch für diese Gruppen sind. Plus: In Deutschland leben 26 Millionen Menschen ohne Führerschein, weil sie zu jung für diesen sind oder als Erwachsene keinen haben. Eine große Gruppe, die dort, wo es keine Alternativen zum Auto gibt, komplett abhängig von anderen ist.

Wir brauchen für Gleichberechtigung Wegeketten statt „Stichverkehr“

Frauen machen mehr und kürzere Wege zu unterschiedlichen Zeiten, was der ÖPNV und das Fehlen von sicheren Radwegesystemen verunmöglicht.

Der Ausdruck „Hauptverkehrszeit“ bezieht sich auf die klassischen Pendler*innenzeiten morgens zur

Arbeit und nachmittags zurück. Damit ist die bezahlte Arbeit gemeint – nicht jedoch die unbezahlte, die bei Frauen zusätzliche Wege erzeugt. Untersuchungen der Weltbank zeigen, dass drei Viertel der für Verkehr bereitgestellten Mittel noch bis vor zehn Jahren in den Ausbau von Straßen floss. Erneutes Zeichen für die Vernachlässigung nicht motorisierter Mobilität. Was also heißt das für die „neue Mobilität“, die vor allem unabhängig vom privaten Auto machen will?

Kennt männliche Mobilität die Bedeutung von „Sicherheit“?

Bei der Recherche zu meinem Buch #Autokorrektur habe ich festgestellt, wie viele Facetten der Wunsch nach Sicherheit umfasst. Sichere Haltestellen, sichere Wege, sichere öffentliche Räume. Und zwar nicht nur für Frauen, sondern auch für Menschen mit Migrationsgeschichte, Menschen, die sich nicht in das binäre System von Frau und Mann einordnen wollen oder anders lieben, als es die sogenannte „Norm“ tut. Sie alle sind in einer männlich, weiß und gesund geprägten Mehrheitsgesellschaft enorm sichtbar, weil sie „die anderen“ und damit der Gefahr von Übergriffen ausgesetzt sind.

Warum kennen Angebote wie Google Maps zwar den schnellsten, aber nicht den sichersten Weg? Ich denke, nicht zuletzt deswegen, weil Männer sich nicht mit Priorität A mit der Sicherheit von Wegen beschäftigen müssen. Denn es sind die Frauen, die rein statistisch einem höheren Risiko ausgesetzt sind, Opfer von Verbrechen und Gewalt zu werden. Und natürlich geschieht dies auch im öffentlichen Raum und bei der Nutzung von Nahverkehrsangeboten. Fix the system – not the women. Dieser Spruch hat überall Bedeutung, auch in der Gestaltung eines zukunftsfähigen, barrierefreien, sicheren ÖPNV.

In einigen Städten haben über 90 Prozent der Frauen sexuelle Belästigung in öffentlichen Verkehrsmitteln erlebt. Natürlich führt dies zu einer Einschränkung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und damit zu einer Einschränkung der Lebensqualität, des Zugangs zu Bildung, Kultur und Freizeitmöglichkeiten von Frauen. Vor allem dann, wenn kein Pkw im Haushalt vorhanden ist. Frauen bevorzugen eher Tür-zu-Tür- und Mitfahrdienste, um sicher zu Hause anzukommen. Denn gerade der Weg vom ÖPNV zur eigenen Haustür wird als unsicher und gefährlich wahrgenommen.

So ersetzen Frauen in manchen US-Städten teure Taxifahrten durch Fahrten mit dem E-Scooter, weil sie sich auf diesen sicherer fühlten als zu Fuß. Enrique Peñalosa, der Bürgermeister von Bogotá, ist mit mir einer Meinung: „Ein entwickeltes Land ist kein Ort, an dem die Armen Autos haben. Es ist der Ort, an dem die Reichen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.“ Auch das vorliegende Inklusionsbarometer Mobilität 2022 zeigt deutlich, dass sich Frauen im ÖPNV und generell nachts auf den Straßen unsicherer als Männer fühlen. Besonders unsicher fühlen sich dabei Frauen mit Beeinträchtigung.

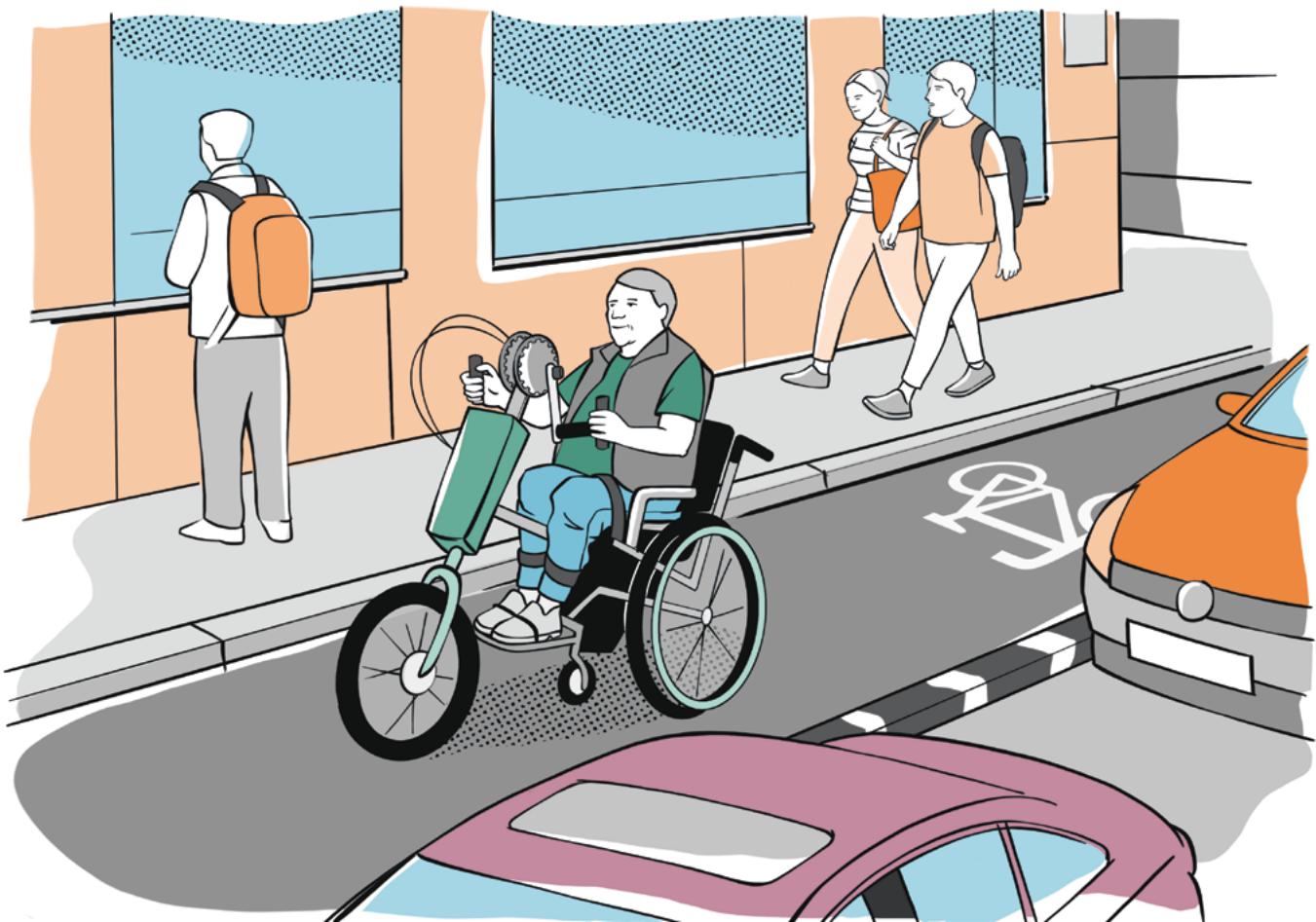
Frauen bevorzugen statt Notrufknöpfe Personal, an das sie sich im Fall einer Belästigung direkt wenden können. Was nutzt die aufgezeichnete Belästigung, wenn sie geschehen und zunächst ungeahndet bleiben kann?

Fazit: Die Einbeziehung von Frauen in den Planungsprozess ist ein wichtiges Element

Mehr Frauen müssen in die Entscheidungsfindung und die Rekrutierung einbezogen werden, um einen Transportsektor zu schaffen, der für alle konzipiert ist. Gleiches gilt für die Sicherheit an Bahnhöfen, hier sollten Aufenthaltsräume bis nach der Einfahrt des letzten Zuges bewacht sein. Sicherheit sollte uns etwas wert sein, gerade, wenn wir gemeinsam die Verkehrswende stemmen möchten.

Katja Diehl ist Autorin, Podcasterin und Beraterin. Sie setzt sich für die Themen Mobilität der Zukunft, Verkehrswende und Diversität ein und meint: Jede*r sollte ein Leben ohne eigenes Auto führen können.

5.5 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Nachhaltigkeit



Begriffserklärung: Nachhaltigkeit



Nachhaltigkeit ist ein Aspekt, der aus vielen gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Diskussionen nicht mehr wegzudenken ist. „Nachhaltigkeit ist ein Querschnittsthema, das die Verantwortung für die heute lebenden Menschen mit der Verantwortung für die zukünftigen Generationen verbindet. Denn jede Generation muss ihre Aufgaben selbst lösen und darf sie nicht den kommenden Generationen aufbürden“ (Deutscher Bundestag 2022).

Auch im Zusammenhang mit dem Thema Mobilität spielen Nachhaltigkeit und Umwelt- beziehungsweise Klimaschutz eine zunehmend wichtige Rolle. Durch nachhaltige Innovationen wie Elektro-Fahrzeuge oder die Förderung klimafreundlicher Verkehrsalternativen wie das ÖPNV-Netz wird versucht, die verkehrsbe-

dingte Klimabelastung zu reduzieren. Neben politischen Entscheidungen und wirtschaftlichen Innovationen kann auch jede*r Einzelne mit dem persönlichen Mobilitätsverhalten die Nachhaltigkeit und somit das Klima in gewissem Rahmen beeinflussen. Der Teilindex Nachhaltigkeit misst, inwieweit Klimaschutz eine Rolle bei den Mobilitätsentscheidungen der Menschen spielt.

Die Ergebnisse zeigen, dass es hier nahezu keinen Unterschied zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung gibt. Es ist anzunehmen, dass sich dieses Merkmal kaum auf die persönliche Einstellung zum Klimaschutz auswirkt. Menschen mit Beeinträchtigung haben einen Indexwert von 65,4, Menschen ohne Beeinträchtigung von 65,6.

65,4



Menschen mit Beeinträchtigung

65,6



Menschen ohne Beeinträchtigung

Basis: Befragte mit Beeinträchtigung (n=786); Befragte ohne Beeinträchtigung (n=410)

Der Teilindex Nachhaltigkeit setzt sich aus unterschiedlichen Indikatoren zusammen, die in dieser Studie jeweils einzeln abgefragt wurden. Bei den Indikatoren handelt es sich um:

- die persönliche Bedeutung klimafreundlicher Mobilität
- den weiteren Ausbau von Rad- und Fußwegen
- den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes beziehungsweise die Einschränkung des privaten Autoverkehrs.

Bei der Beurteilung dieser Aspekte gibt es kaum Unterschiede zwischen beiden Personengruppen. So denken zwei Drittel (67%) der Menschen mit Beeinträchtigung, dass es generell mehr Rad- und Fußwege in Städten geben sollte. Unter Menschen ohne Beeinträchtigung ist der Wert ähnlich hoch (70%). Zudem geben etwa gleich viele Befragte aus beiden Gruppen an, dass es ihnen wichtig ist, möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein (66% und 69%).

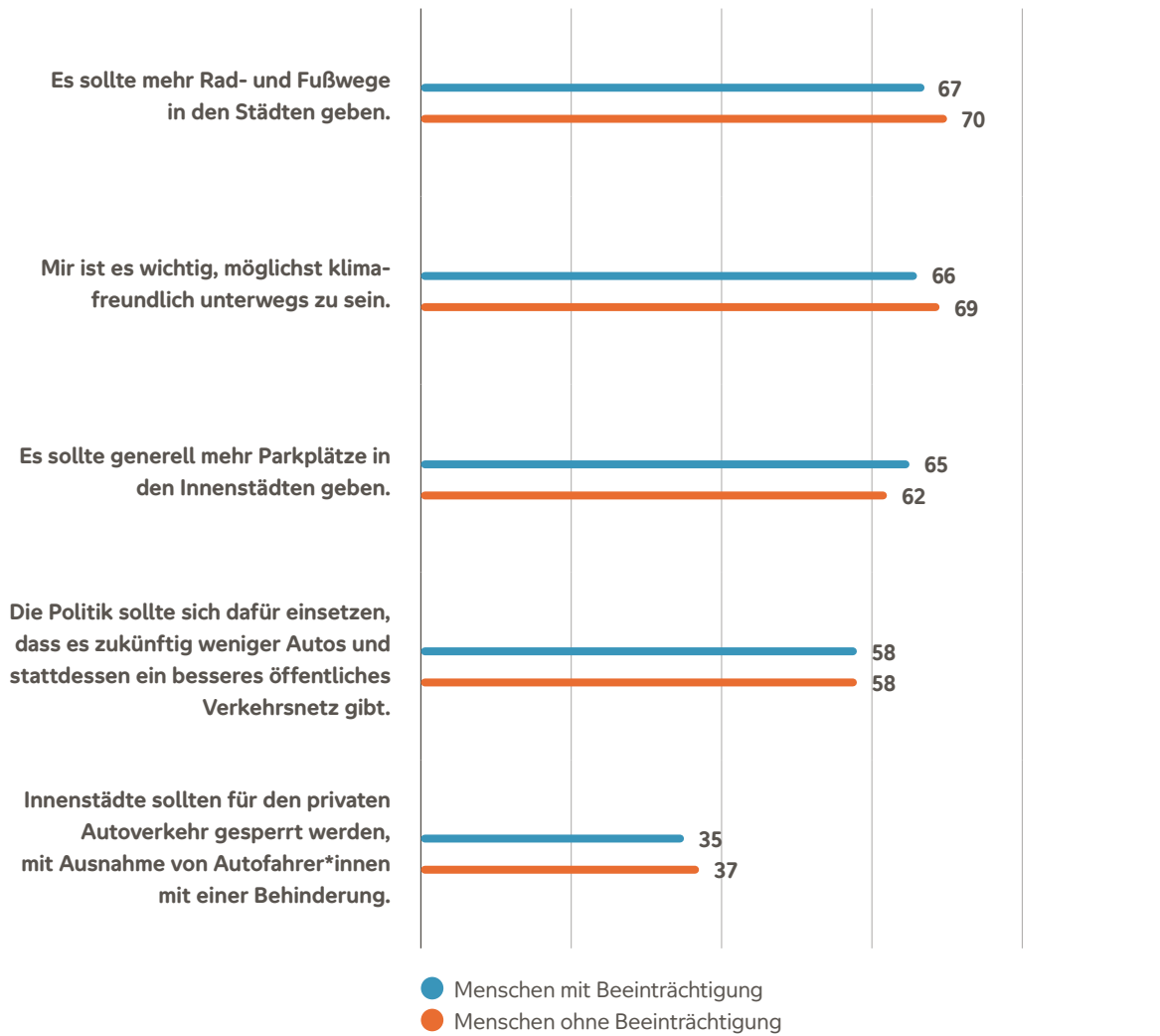
Beim privaten Autoverkehr gehen die Meinungen allerdings auseinander. Einerseits wünschen sich knapp zwei Drittel aller Befragten mehr Parkplätze in den Innenstädten (65% unter Menschen mit Beeinträchtigung, 62% unter Menschen ohne Beeinträchtigung). Andererseits denkt gut ein Drittel, dass die Innenstädte bis auf wenige Ausnahmen für den privaten

Autoverkehr gesperrt werden sollten (35% unter Menschen mit Beeinträchtigung, 37% unter Menschen ohne Beeinträchtigung). Auch hier zeigen sich kaum Unterschiede zwischen den beiden Gruppen. Darüber hinaus sieht die Mehrheit aller Befragten die Politik in der Verantwortung. Drei von fünf Befragten (58 Prozent) denken, dass es Aufgabe der Politik ist, sich für ein besseres öffentliches Verkehrsnetz einzusetzen, sodass sich in Zukunft eher auf privaten Autoverkehr verzichten lässt (Abbildung Seite 84).

Wie bei den Mobilitätsdimensionen Verfügbarkeit (Abschnitt 5.1) oder Digitalisierung (Abschnitt 5.6) können auch bei der Dimension Nachhaltigkeit Faktoren abseits einer Beeinträchtigung ausschlaggebend für die Einstellungen der Bevölkerung sein. Daher lohnt es sich, die Gruppen anhand weiterer Merkmale genauer zu analysieren.

Einstellung zu Nachhaltigkeit

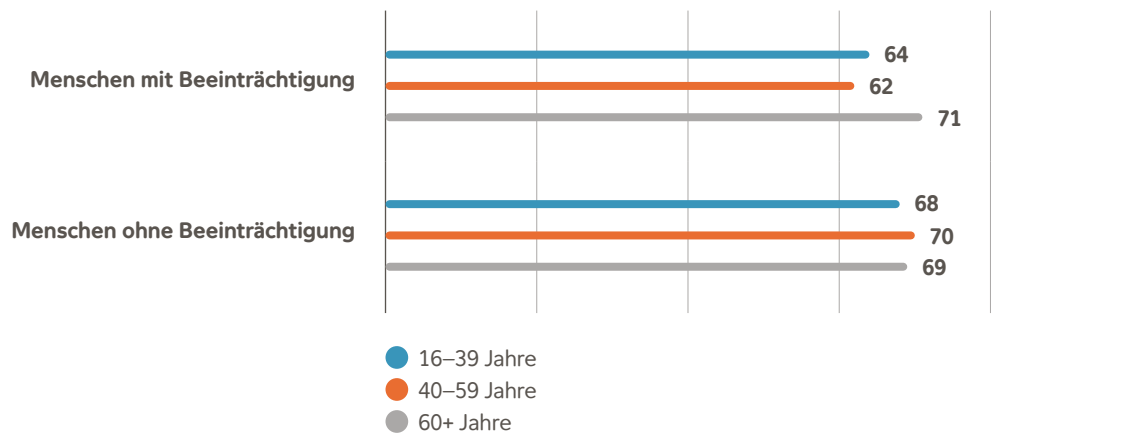
Frage: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“

Klimafreundlich unterwegs sein nach Altersgruppen

Frage: Inwieweit stimmen Sie der folgenden Aussage zu: Mir ist es wichtig, möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein.

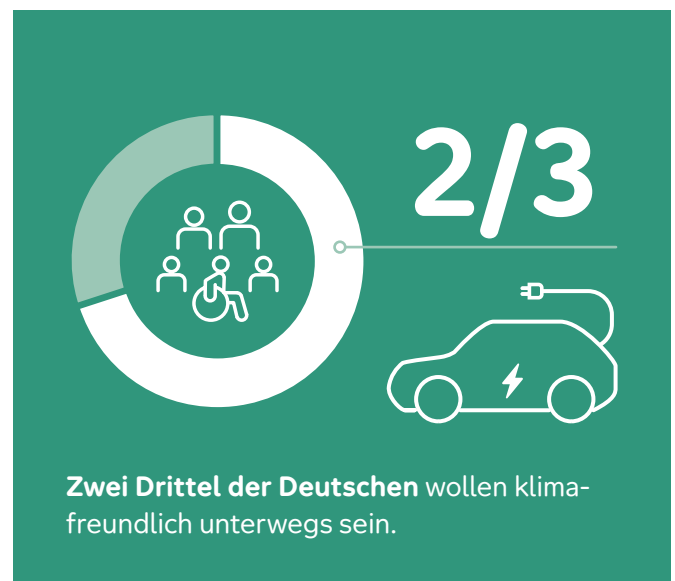


Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten; Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000); Menschen ohne Beeinträchtigung (n=500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“

Jung und Alt legen gleichermaßen Wert auf Klimaschutz, wenn sie unterwegs sind

Ein möglicher Einflussfaktor ist das Alter. Aufgrund des zunehmenden Klimawandels und der Folgen für den Planeten scheint das Thema Nachhaltigkeit besonders für die jüngere Generation zunehmend von Bedeutung zu sein. Viele junge Menschen engagieren sich für Klimaschutz und machen sich bewusst Gedanken, welche ökologischen Konsequenzen ihre persönlichen Entscheidungen haben könnten.

Dennoch lassen die erhobenen Daten keinen klaren Trend erkennen, dass eine klimafreundliche Mobilität den jüngeren Befragten wichtiger als der älteren Generation ist. Rund zwei Dritteln aller befragten Personen ist es wichtig, klimafreundlich unterwegs zu sein. Unter Menschen mit einer Beeinträchtigung geben ältere Menschen sogar häufiger an (71%), Wert auf klimafreundliche Mobilität zu legen als Befragte mit Beeinträchtigung im Alter von 16 bis 39 Jahren (64%). Unter Menschen ohne Beeinträchtigung gibt es zwischen den Altersgruppen nahezu keine Unterschiede.



Verkehrswende für ALLE



Kilian Frey

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
des Umweltbundesamtes im Fachgebiet
„Umwelt und Verkehr“

Debatte vom Kopf auf die Füße stellen

Der Verkehr ist die zentrale Herausforderung im Klimaschutz. Das ist bekannt, und deshalb bemüht sich die Politik um seine umweltgerechtere Gestaltung. In der öffentlichen Debatte wird häufig darauf hingewiesen, dass bei der notwendigen Transformation hin zu einem zukunftsfähigen Verkehrssystem die soziale Gerechtigkeit nicht „unter die Räder“ geraten darf. Selbstverständlich muss der soziale Aspekt berücksichtigt werden, allerdings ist das kein Widerspruch – im Gegenteil. Es ist an der Zeit, die Diskussion vom Kopf auf die Füße zu stellen. Denn bei der Debatte wird häufig stillschweigend angenommen, dass das aktuelle Verkehrssystem in Deutschland zu sozial gerechten Ergebnissen führt. Die Gerechtigkeitslücke im Verkehr ist jedoch enorm und hat viele Facetten.

Straßenverkehr im Status quo – weder enkeltauglich noch sozial

Das Konzeptpapier „Verkehrswende für ALLE“ des Umweltbundesamtes erläutert diese Problematik und stellt verschiedene Gerechtigkeitslücken im aktuellen Verkehrssystem vor.⁷ Beispielsweise müssen zukünftige Generationen die Lasten und Auswirkungen heutiger und vergangener CO₂-Emissionen schultern, auch dann, wenn sie selbst keine oder kaum noch Treibhausgase emittieren werden. Dies ist ein gravierender Verstoß gegen das Prinzip der intergenerativen Gerechtigkeit (Umweltbundesamt 2019).

Weiterhin herrscht ein Mangel an Umweltgerechtigkeit: Bundesweit repräsentative Studien zeigen, dass Menschen mit niedrigen Einkommen tendenziell stärker von verkehrsbedingten Luftschadstoffen und Lärm betroffen sind als sozial besser gestellte Gruppen (Bunge / Katzschner 2009, Laußmann und andere 2013, Destatis 2019a). Damit wird das Verursacherprinzip verletzt. Berechnungen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zeigen, dass mit zunehmendem Einkommen der Haushalte auch die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen pro Kopf ansteigen (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt 2019). Kombiniert mit dem verletzten Verursacherprinzip offenbart dies eine doppelte Gerechtigkeitslücke: Haushalte mit niedrigen Einkommen sind häufiger von Mobilitätsarmut betroffen als Haushalte mit höheren Einkommen und sie leiden zugleich mehr an verkehrsbedingten Umweltbelastungen (Rammeler / Schwedes 2018).

Darüber hinaus finden wir eine ungerechte Raumverteilung vor. Wem gehört eigentlich die Stadt?

⁷ Verkehrswende für ALLE (2020) von Kilian Frey, Andreas Burger, Katrin Dziekan, Christiane Bunge und Benjamin Lünenbürger, Umweltbundesamt (UBA)

Dem*der Pkw-Fahrer*in oder dem*der Rollstuhlnutzer*in? Beiden natürlich. Allerdings verbraucht der motorisierte Individualverkehr einen vergleichsweise sehr großen Anteil des Straßenraums. Das ist ungerecht und beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität insbesondere in Städten. Eine Umwidmung der Flächen würde zu einer höheren Aufenthalts- und Wohnqualität führen, von der alle profitieren würden, vor allem diejenigen, die (freiwillig oder gezwungenermaßen) zu Fuß, per Rad, mit Rollator oder Rollstuhl unterwegs sind. Schließlich verstärken auch häufig umweltschädliche Subventionen im Verkehr die soziale Schieflage, obwohl sie ausgleichend wirken sollten: beispielsweise Steuerbefreiungen im Flugverkehr oder das Dienstwagenprivileg.

Teilhabe für ALLE?

Ein Verkehrssystem muss eine gleichberechtigte und barrierefreie Teilhabe für alle sicherstellen. Derzeit herrscht keine Teilhabe für alle: Sowohl Kinder als auch ältere und beeinträchtigte Menschen sind benachteiligt. Für diese Gruppen spielt der Fußverkehr eine wichtige Rolle. Daher sollten Fußwege attraktiv, umwegfrei, sicher und barrierefrei sein (Umweltbundesamt 2018). Die allgemein notwendige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sowie im Nah- und Fernverkehr ist auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels dringend notwendig (Altenburg und andere 2009). Von Barrierefreiheit profitieren nicht nur Menschen mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Kinder, sondern alle (Deutscher Städtetag 2018). Mindestgehwegbreiten werden in Kommunen zwar meist eingehalten, durch Falschparker jedoch oft dem Fußverkehr entzogen. Als Standardbreite hat sich 1,5 Meter etabliert, nach Meinung von Fachleuten ist aber erst ab circa 2,5 Metern Breite eine ungehinderte Begegnung auf Gehwegen möglich (Umweltbundesamt 2018). Mit dem Thema Barrierefreiheit eng verbunden sind Fragen der Verkehrssicherheit (Verkehrsclub Deutschland 2019a). Im Jahr 2018 starben in Deutschland 458 Fußgänger*innen im Verkehr, oft bei Unfällen mit Pkw oder Lkw. Dies entspricht über 15 Prozent der insgesamt 3.024 Verkehrstoten (Destatis 2019b). Mehr als die Hälfte der getöteten Fußgänger*innen war 2018 über 65 Jahre alt (Verkehrsclub Deutschland 2019b). Die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr kann (schnell) reduziert werden, wenn es der Gesellschaft wichtig ist.

Vermiedene Mobilität – das unsichtbare Problem

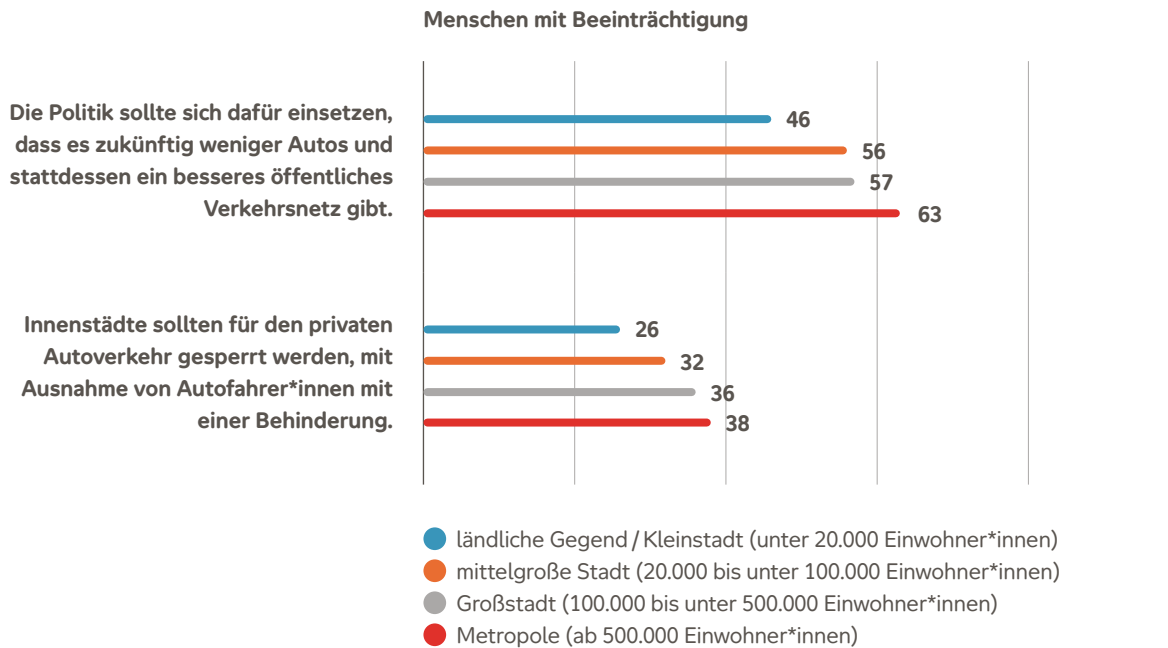
Die Aktion Mensch betrachtet im Inklusionsbarometer Mobilität 2022 verschiedene Mobilitätsdimensionen. In den Mobilitätsdimensionen „Zeit und Kosten“ sowie „Soziale Aspekte“ fällt auf: Menschen mit einer Beeinträchtigung vermeiden häufiger Wege als Menschen ohne Beeinträchtigung. Warum sehen wir nicht öfter Menschen mit Rollstuhl und Rollator (oder mit kleinen Kindern an der Hand) bei einem Querungsversuch am Straßenrand? Viele versuchen es erst gar nicht oder haben es bei größeren Straßen und schnellem Verkehr aufgegeben. Besonders für vulnerable Gruppen ist eine Straßenquerung unangenehm. Sie wollen einerseits kein Verkehrshindernis sein, andererseits haben sie schlichtweg Angst. Also überqueren sie die Straße nicht, meiden diese als Aufenthaltsort und ziehen sich aus dem Straßenraum zurück. Größere Straßen sind für viele Menschen eine „gefühlte“ Barriere, für vulnerable Gruppen ohne Auto jedoch eine „echte“ Barriere. Vermeidungsstrategien schränken die Mobilität ein, unsichtbar, denn wir sehen die vermiedene Mobilität nicht. Das Problem der Barriere ist also größer, als es erscheint.

Vulnerable Gruppen schützen – gesellschaftlichen Zusammenhalt stärken

Das Umweltbundesamt empfiehlt den Ausbau von Öffentlichem Verkehr – barrierefrei. Das gleiche gilt für den Rad- und Fußverkehr. Das ist gesund, umweltfreundlich, klimaschonend, günstig, schnell auf kurzen Distanzen und eine tragende Säule der Verkehrswende. Das derzeitige Verkehrssystem weist in verschiedener Hinsicht eine soziale und ökologische Schieflage auf. Mehr Anreize für den Klima- und Umweltschutz sowie die Beseitigung sozialer Schieflagen gehen jedoch oft Hand in Hand. Starke Zivilgesellschaften zeichnen sich durch einen großen gesellschaftlichen Zusammenhalt aus. Inklusion ist dabei essenziell. Starke Gesellschaften erkennt man auch am Umgang mit ihren vulnerabelsten Mitgliedern. Deutschland ist geprägt von einer starken Gesellschaft, in der bereits in vielen Bereichen die Bedarfe verschiedener Personengruppen berücksichtigt werden. Im Verkehrssystem besteht noch deutlich Luft nach oben. Deshalb müssen wir stärker darauf hinwirken, dass alle angstfrei mobil sein können.

Öffentlicher Verkehr versus Autos

Frage: Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten; Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Stimme voll und ganz zu“ und „Stimme eher zu“

Großstadt-Bewohner*innen wollen weniger Autos

Die Ergebnisse der Dimension Umwelt, Klima und Nachhaltigkeit lassen sich außerdem anhand der Ortsgröße analysieren. So gibt es in Metropolen in der Regel mehr Alternativen sich fortzubewegen als im ländlichen Raum. Dies ermöglicht Metropolbewohner*innen, auf das Auto zu verzichten und stattdessen den ÖPNV zu nutzen oder mit dem Fahrrad zu fahren. Für Menschen aus ländlichen Gebieten sind diese Alternativen oft nicht möglich, sodass der private Pkw die einzige verlässliche Fortbewegungsmöglichkeit bleibt.

Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass Menschen in Metropolen Möglichkeiten begrüßen, die den privaten Autoverkehr vor Ort reduzieren können. Besonders unter Menschen mit Beeinträchtigung lässt sich ein klarer Trend erkennen: Zwei Drittel der in Metropolen lebenden Menschen mit Beeinträchtigung (63%) wünschen sich, dass sich die Politik für ein besseres öffentliches Verkehrsnetz einsetzt, sodass der Autoverkehr reduziert wird. In ländlichen Gebieten stimmen nur 46 Prozent dieser Aussage zu.

Auch für die Innenstädte ist dieses Muster zu beobachten. Metropolbewohner*innen mit Beeinträchtigung stimmen häufiger der Aussage zu (38%), die Innenstädte bis auf bestimmte Ausnahmen komplett für den privaten Autoverkehr zu sperren. Nur gut ein Viertel (26%) der Menschen mit Beeinträchtigung aus ländlichen Gegenden ist dieser Meinung.

Die Ergebnisse zeigen nicht, ob dieser Beurteilung ein Klimaschutz-Gedanke zugrunde liegt oder ob die befragten Menschen mit Beeinträchtigung aus anderen Gründen den Autoverkehr eindämmen möchten.

Insgesamt bestätigen die Antworten zum Thema Nachhaltigkeit vor allem, dass Menschen unabhängig von einer Beeinträchtigung sowie altersübergreifend vergleichbare Einstellungen gegenüber nachhaltiger Mobilität haben. Der Wohnort der Befragten, ob sie sich eher städtisch oder ländlich bewegen und somit auf Verkehrsalternativen zurückgreifen können, scheint bei nachhaltiger Mobilität hingegen eine größere Rolle zu spielen. Bewohner*innen von Metropolen sprechen sich häufiger für Möglichkeiten aus, die den privaten Autoverkehr vor Ort eindämmen.

5.6 Ergebnisse in der Mobilitätsdimension Digitalisierung



Begriffserklärung: Digitalisierung



Die Digitalisierung hat mittlerweile in vielen Bereichen des täglichen Lebens Einzug gehalten. So stehen unterschiedliche digitale Anwendungen und Apps auch für das Reisen und Unterwegssein zur Verfügung.

Unter Digitalisierung versteht diese Studie demnach die Nutzung digitaler Angebote zum Zwecke der Mobilität, also etwa Dienste zur Routenplanung, zur Verkehrsinformation oder zum Fahrkartenkauf. Der Teilindex Digitalisierung misst, wie verbreitet die Nutzung derartiger Angebote im Alltag ist und wie die Deutschen ihr digitales Mobilitätsverhalten sehen. Ein höherer Wert bedeutet, dass digitale Mobilitätsangebote häufiger genutzt werden, ein niedrigerer Wert deutet auf eine seltenere Nutzung hin.

Die Ergebnisse zeigen, dass sich Menschen mit und ohne Beeinträchtigung beim Unterwegssein in puncto Digitalisierung kaum unterscheiden. Bei Menschen mit Beeinträchtigung zeigt der Teilindex einen Wert von 33,2 auf, bei Menschen ohne Beeinträchtigung wird ein Wert von 34,5 erreicht. Zudem fällt auf, dass der Digitalisierungsindex (Abbildung Seite 90) insgesamt unter allen Teilindizes den niedrigsten Wert hat. Das deutet darauf hin, dass die Nutzung digitaler Mobilitätsangebote im Leben vieler Menschen noch keine Rolle spielt.

33,2



Menschen mit Beeinträchtigung

34,5



Menschen ohne Beeinträchtigung

Basis: Menschen mit Beeinträchtigung (n=833); Menschen ohne Beeinträchtigung (n=438)

Der Teilindex Digitalisierung setzt sich aus unterschiedlichen Indikatoren zusammen, die in dieser Studie jeweils einzeln abgefragt wurden. Bei den Indikatoren handelt es sich um:

- die Fahrplanauskunft beziehungsweise den Fahrkartenkauf
- die Reiseplanung inklusive Routenplanung und Navigation
- den Zugriff auf Sharing-Dienste für Autos, Fahrräder und Roller
- die Abfrage der Barrierefreiheit von Mobilitätsangeboten in Echtzeit
- das Auffinden von barrierefreien Tankstellen beziehungsweise Elektroladestationen.



4:3



Unter 60-Jährige mit Beeinträchtigung
kaufen häufiger digitale Fahrkarten als unter
60-Jährige ohne Beeinträchtigung.



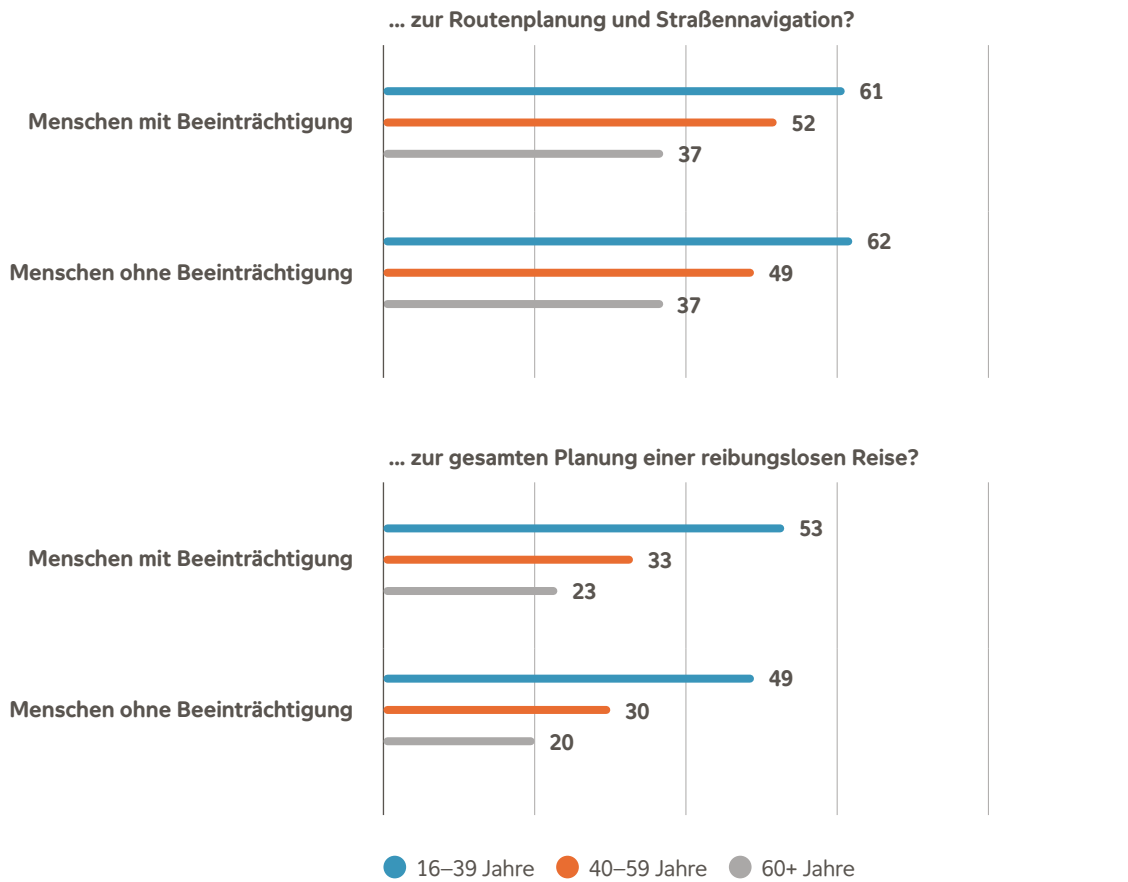
Digitale Unterschiede im Straßenverkehr: Jüngere Menschen sind digitaler unterwegs

Bei näherer Betrachtung wird deutlich, dass es je nach Altersgruppe große Unterschiede in der Nutzung digitaler Verkehrsangebote gibt (Abbildung Seite 92 und 93). Jüngere Menschen im Alter von 16 bis 39 Jahren sind deutlich digitaler unterwegs als ältere Menschen – sowohl bei der Reise- und Routenplanung als auch beim Abrufen von Verspätungsauskünften oder beim digitalen Fahrkartenkauf. Dabei unterscheiden sich die Ergebnisse zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung kaum. Beide zeigen ein ähnliches Verhalten.

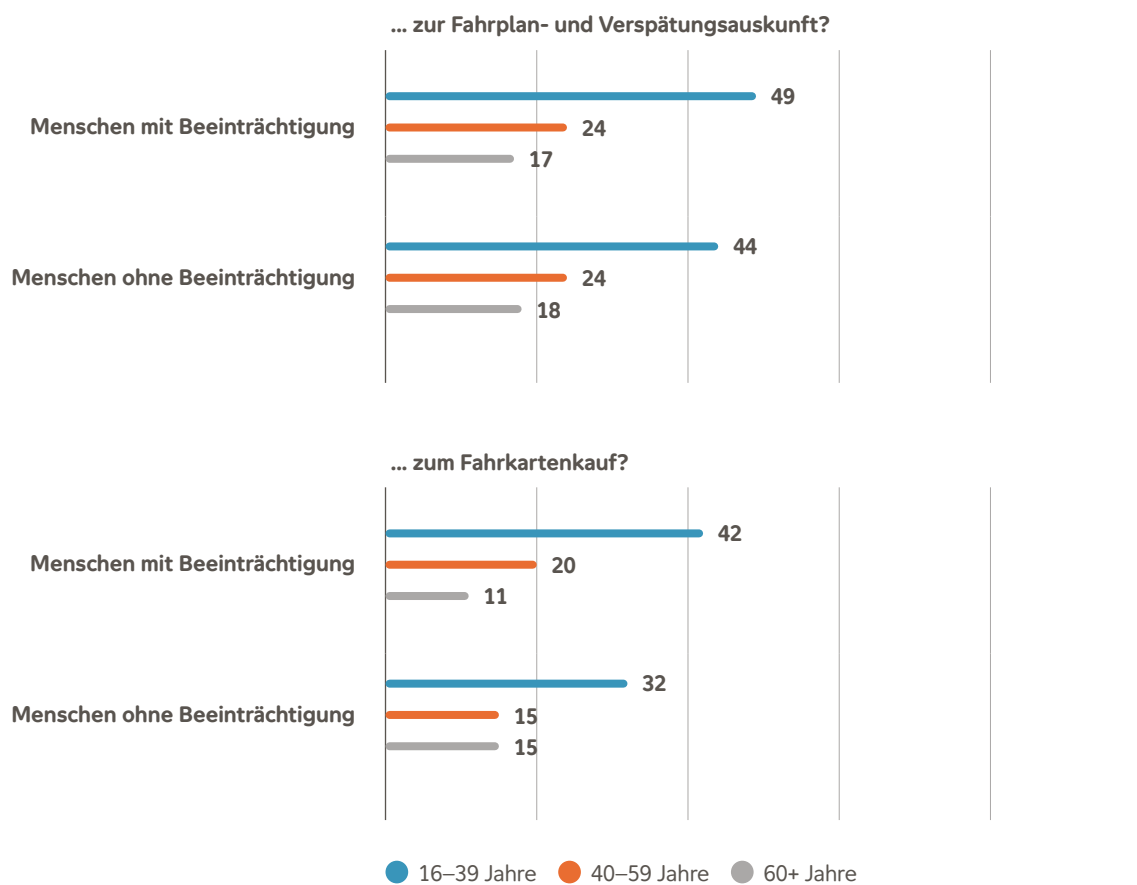
Drei von fünf Menschen im Alter von 16 bis 39 Jahren nutzen Apps und Webseiten zur Routenplanung und zur Navigation (61 % beziehungsweise 62 %). Unter den Menschen ab 60 Jahren sind es weniger als zwei von fünf (37 %). Bei anderen digitalen Angeboten lässt sich unter den höheren Altersgruppen ebenso ein Abwärtstrend feststellen. Dass junge Menschen generell eine höhere digitale Affinität zu haben scheinen, kann man also auch in ihrem Mobilitätsverhalten erkennen.

Nutzung von digitalen Angeboten zur Planung von Mobilität

Frage: Wie oft verwenden Sie zur Planung Ihrer Verkehrsmittel digitale Angebote?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Sehr oft“ und „Oft“



Digital unterwegs in Deutschlands Metropolen

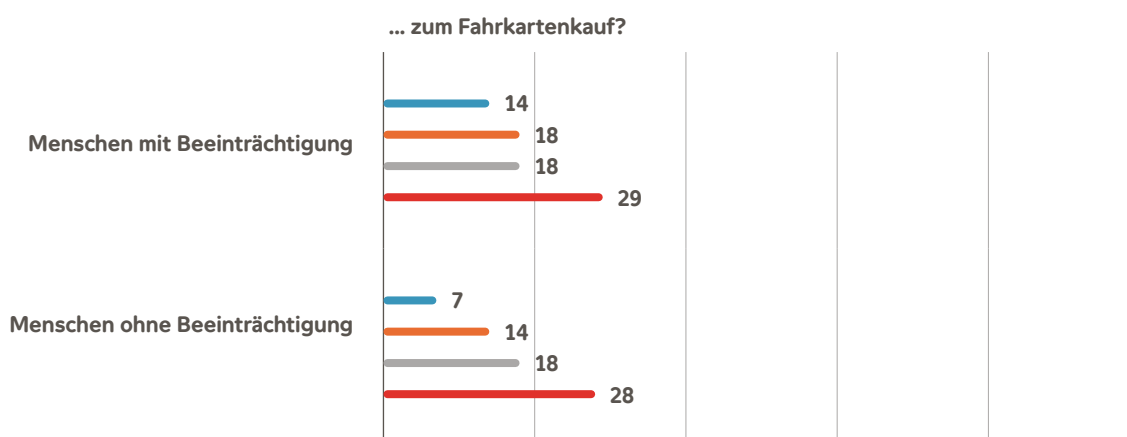
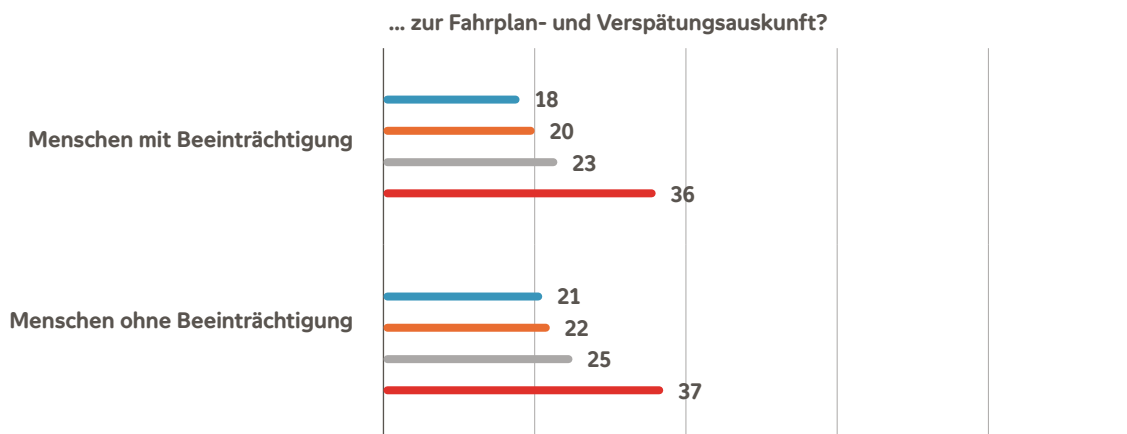
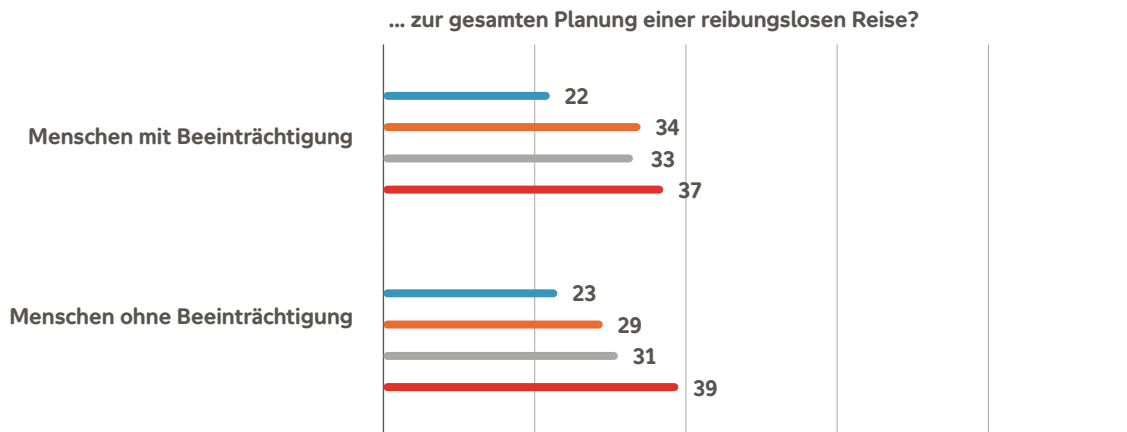
Die Nutzung digitaler Verkehrsangebote lässt sich auch hinsichtlich des Wohnorts untersuchen (Abbildung Seite 94). Besonders die Ortsgröße bildet einen entscheidenden Faktor. Die Ergebnisse belegen, dass Apps zur Reiseplanung oder zum Fahrkartenkauf vorrangig von Menschen aus Metropolen genutzt werden. In Kleinstädten oder im ländlichen Raum fällt die Nutzung deutlich geringer aus. Der Grund hierfür könnte sein, dass es in ländlichen Gebieten weniger Anlass gibt, digitale Mobilitätsangebote zu nutzen. Das ÖPNV-Netz ist beispielsweise weniger gut ausgebaut, sodass viele Menschen mit privaten Fahrzeugen unterwegs sind. Auch neue alternative Verkehrsmittel wie Car-Sharing oder E-Scooter gibt es kaum in kleineren Ortschaften (siehe dazu auch Abschnitt 5.1).

Die Ergebnisse von Menschen mit beziehungsweise ohne Beeinträchtigung ähneln sich im Folgenden erneut: In ländlichen Gegenden nutzen 22 Prozent der Menschen mit Beeinträchtigung und 23 Prozent der Menschen ohne Beeinträchtigung digitale Angebote zur Planung einer reibungslosen Reise. In Metropolen sind es im Vergleich dazu 37 Prozent beziehungsweise 39 Prozent. Auch bei anderen digitalen Angeboten lässt sich in beiden Gruppen ein vergleichbarer Trend beobachten, betrachtet man sie ausgehend von der Größe ihres Wohnorts.

Hinsichtlich der Nutzung digitaler Angebote von unterwegs scheint das Merkmal Beeinträchtigung insgesamt keine Rolle zu spielen. Entscheidend sind vielmehr Faktoren wie Alter oder Wohnort.

Häufigkeit der Nutzung digitaler Angebote zur Planung von Verkehrsmitteln nach Ortsgröße

Frage: Wie oft verwenden Sie zur Planung Ihrer Verkehrsmittel digitale Angebote?



- ländliche Gegend / Kleinstadt (unter 20.000 Einwohner*innen)
- mittelgroße Stadt (20.000 bis unter 100.000 Einwohner*innen)
- Großstadt (100.000 bis unter 500.000 Einwohner*innen)
- Metropole (ab 500.000 Einwohner*innen)

Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Sehr oft“ und „Oft“

Digital statt vor Ort: Digitale Alternativen zur klassischen Mobilität

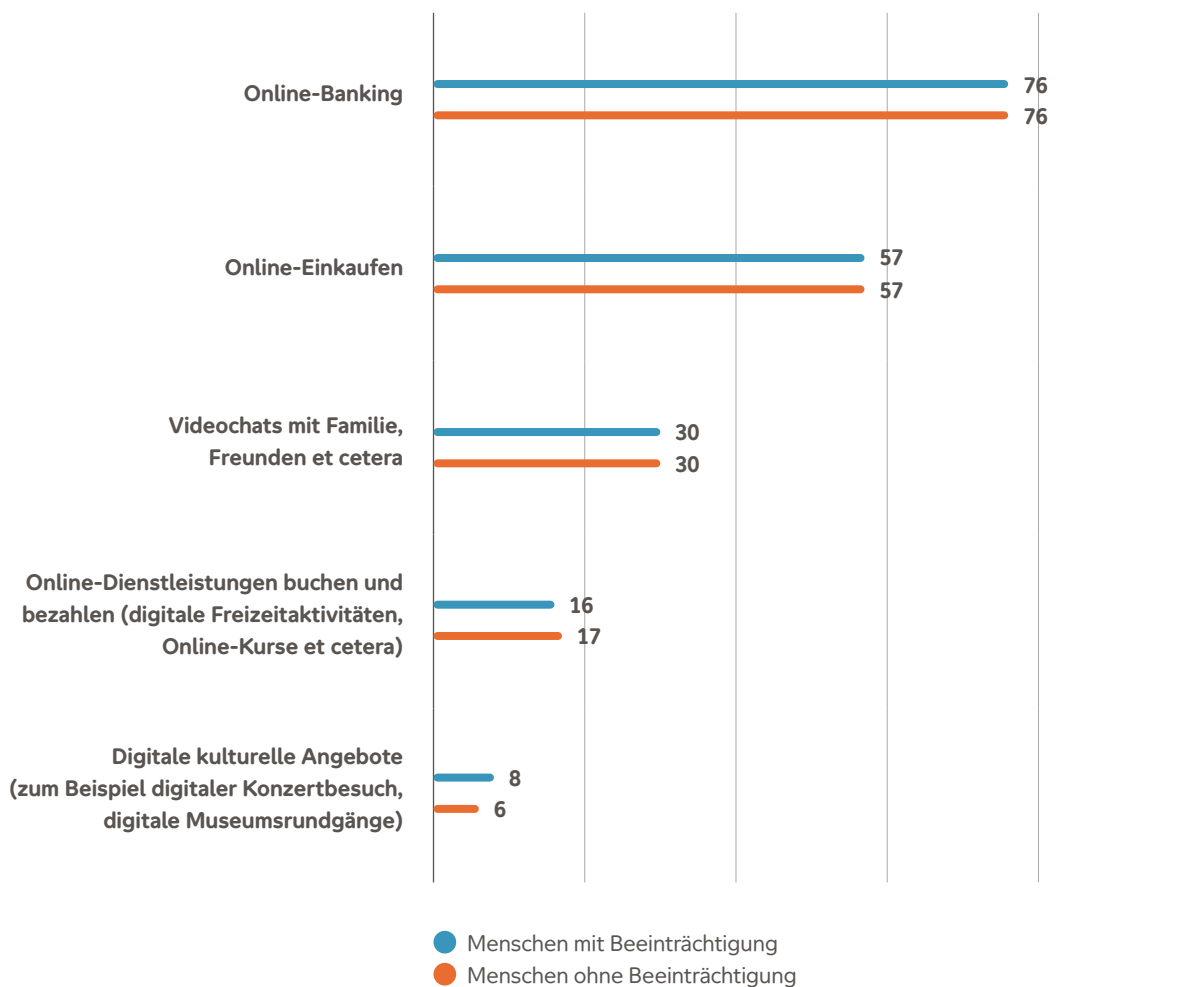
Nicht nur die Nutzung digitaler Mobilitätsangebote wurde bei der Befragung erhoben. Zusätzlich wurde untersucht, inwieweit die Menschen „digitale Alternativen“ nutzen, die ihre Mobilität in bestimmten Situationen komplett ersetzen. Hiermit sind etwa digitale Behördengänge oder Arztbesuche, Homeoffice, Videochats mit Freund*innen oder Online-Shopping gemeint. Wer diese digitalen Alternativen nutzt, erspart sich physische Wege. Besonders für Menschen,

die im Straßenverkehr beeinträchtigt sind, können digitale Alternativen eine echte Erleichterung bedeuten. Zudem haben diese Alternativen in den letzten Jahren generell an Bedeutung und Akzeptanz gewonnen, besonders im Zuge der Corona-Pandemie. Es stellt sich die Frage, inwieweit einzelne Gruppen diese unterschiedlichen Alternativen in ihren Alltag einbinden. Die Studie ordnet die digitalen Alternativen folgenden Bereichen zu:

- Freizeit
- Beruf
- Termine.

Häufigkeit der Nutzung digitaler Angebote für Alltags- und Freizeitaktivitäten

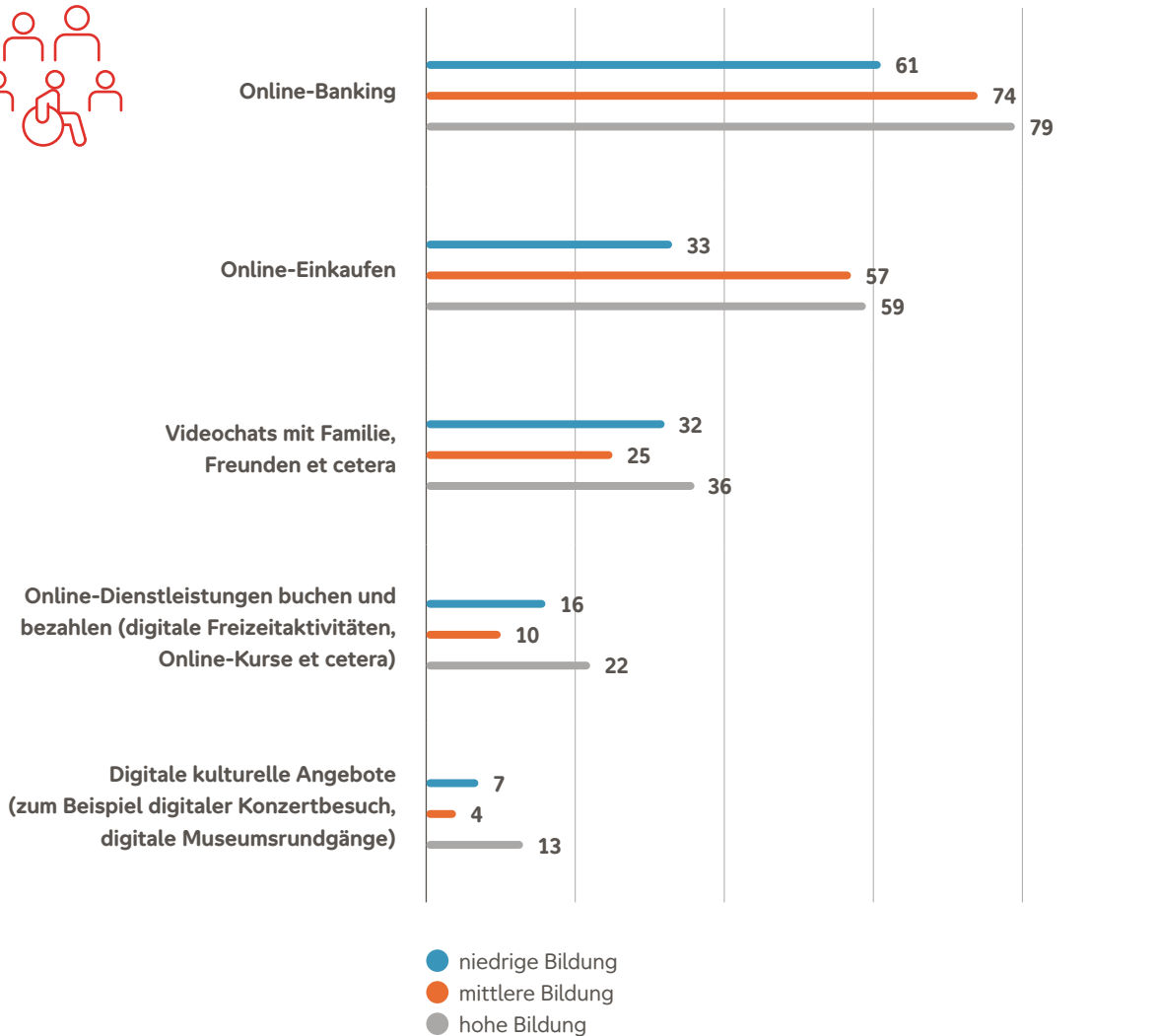
Frage: Inwieweit verwenden Sie allgemeine digitale Anwendungen und Angebote?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Ein oder mehrmals pro Woche“ und „Ein oder mehrmals pro Monat“

Häufigkeit der Nutzung digitaler Angebote für Alltags- und Freizeitaktivitäten nach formaler Bildung (Menschen mit Beeinträchtigung)

Frage: Inwieweit verwenden Sie allgemeine digitale Anwendungen und Angebote?



Darstellung in Prozent | Basis: Menschen mit Beeinträchtigung (n=1.000); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Ein oder mehrmals pro Woche“ und „Ein oder mehrmals pro Monat“

Digitale Alternativen in Alltag und Freizeit

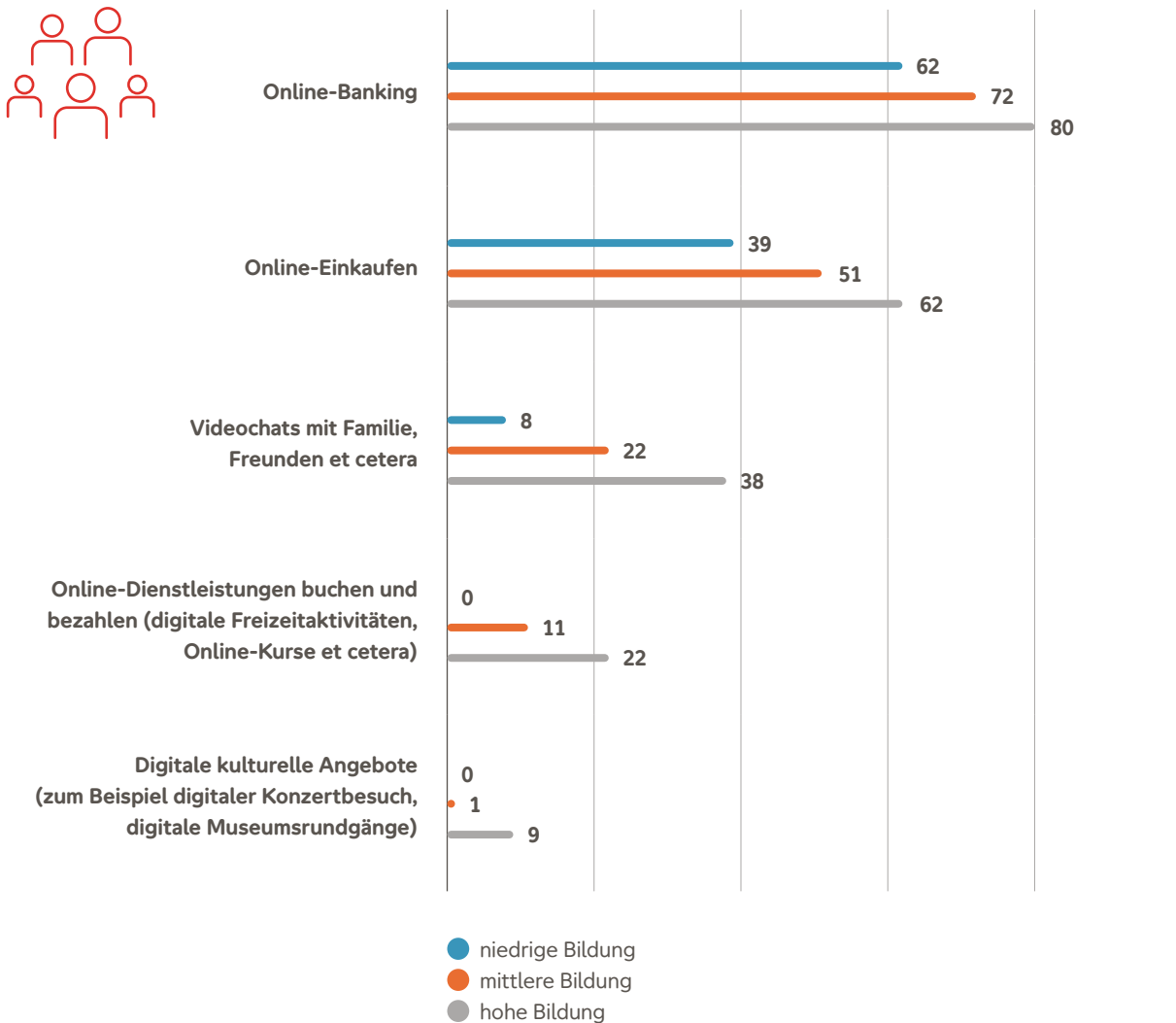
Bei der Nutzung digitaler Alternativen im Alltags- und Freizeitbereich lassen sich keine Unterschiede zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung erkennen (Abbildung Seite 95). Hierzu zählen digitale Angebote, die für Freizeitaktivitäten, alltägliche Erledigungen oder private virtuelle Treffen mit Freund*innen genutzt werden. Einige der digitalen Anwendungen haben sich schon besonders etabliert. Beispielsweise betreiben gut drei Viertel aller Men-

schen (76%) regelmäßig Online-Banking und 57 Prozent gehen online shoppen. Auch Videochats mit Freund*innen als Ersatz für private Treffen nutzt knapp ein Drittel (30%) regelmäßig.

Digitale Alternativen zu anderen Alltags- und Freizeitaktivitäten werden deutlich seltener wahrgenommen. Nur eine Minderheit (16% beziehungsweise 17%) bucht beispielsweise regelmäßig digitale Dienstleistungen wie Online-Kurse. Noch weniger Menschen nutzen mindestens einmal im Monat das Angebot digitaler kultureller Veranstaltungen wie Konzerte

Häufigkeit der Nutzung digitaler Angebote für Alltags- und Freizeitaktivitäten nach formaler Bildung (Menschen ohne Beeinträchtigung)

Frage: Inwieweit verwenden Sie allgemeine digitale Anwendungen und Angebote?



Darstellung in Prozent | Basis: Menschen ohne Beeinträchtigung (n=500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Ein oder mehrmals pro Woche“ und „Ein oder mehrmals pro Monat“

oder Ausstellungen in Museen (8% beziehungsweise 6%). Hier scheint das Live-Erlebnis attraktiver als die digitale Besuchsmöglichkeit zu sein.

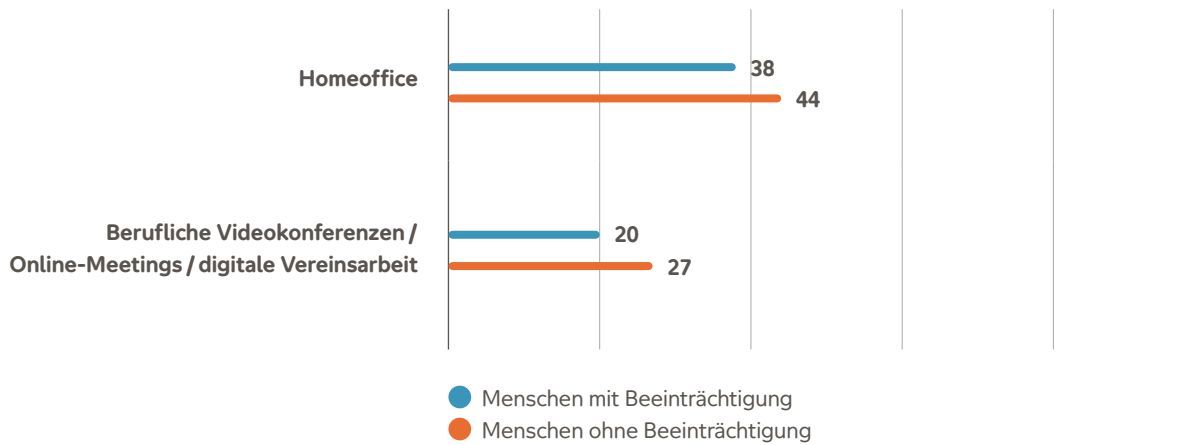
Zwar gibt es hinsichtlich der Nutzung digitaler Angebote im Freizeitbereich kaum Unterschiede zwischen Menschen mit und ohne Beeinträchtigung, ausgehend von anderen demografischen Merkmalen finden sich jedoch welche. Besonders ausgeprägt sind diese Unterschiede bei der formalen Bildung (Abbildung Seite 96 und 97). So nutzen vier von fünf Menschen mit einer Beeinträchtigung (79%), die eine hohe formale

Bildung haben, das Online-Banking. Bei Menschen mit einer Beeinträchtigung, die eine niedrige formale Bildung haben, sind es nur 61 Prozent. Eine ähnliche Beobachtung lässt sich beim Online-Einkauf machen.

Generell scheint mit steigender formaler Bildung eher ein Zugang zu digitalen Angeboten gegeben zu sein. Dies gilt für Menschen mit einer Beeinträchtigung und für Menschen ohne Beeinträchtigung gleichermaßen.

Nutzung digitaler Angebote im beruflichen Kontext

Frage: Inwieweit verwenden Sie digitale Anwendungen und Angebote im beruflichen Kontext?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Ein oder mehrmals pro Woche“ und „Ein oder mehrmals pro Monat“

Digitale Alternativen im Beruf

Neben dem Alltags- und Freizeitbereich wurde die Nutzung von digitalen Angeboten im beruflichen Kontext untersucht. Hierzu zählen Homeoffice als Alternative zum täglichen Weg zur Arbeit oder ins Büro ebenso wie berufliche Meetings oder Videokonferenzen. Zwar sind diese digitalen Alternativen nur in bestimmten Branchen oder Berufen möglich, dennoch haben sie sich insbesondere seit Beginn der Corona-Pandemie immer mehr etabliert und bilden mittlerweile keine Ausnahmen mehr.

Während sich bei der Nutzung digitaler Angebote im Alltags- und Freizeitbereich nahezu keine Unterschiede zwischen Menschen mit beziehungsweise ohne Beeinträchtigung erkennen lassen, zeigt sich im beruflichen Kontext ein anderes Bild. Generell nutzen Menschen ohne Beeinträchtigung digitale Lösungen im beruflichen Kontext häufiger. Allerdings muss berücksichtigt werden, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung seltener in Berufen arbeiten, bei denen Homeoffice möglich ist.

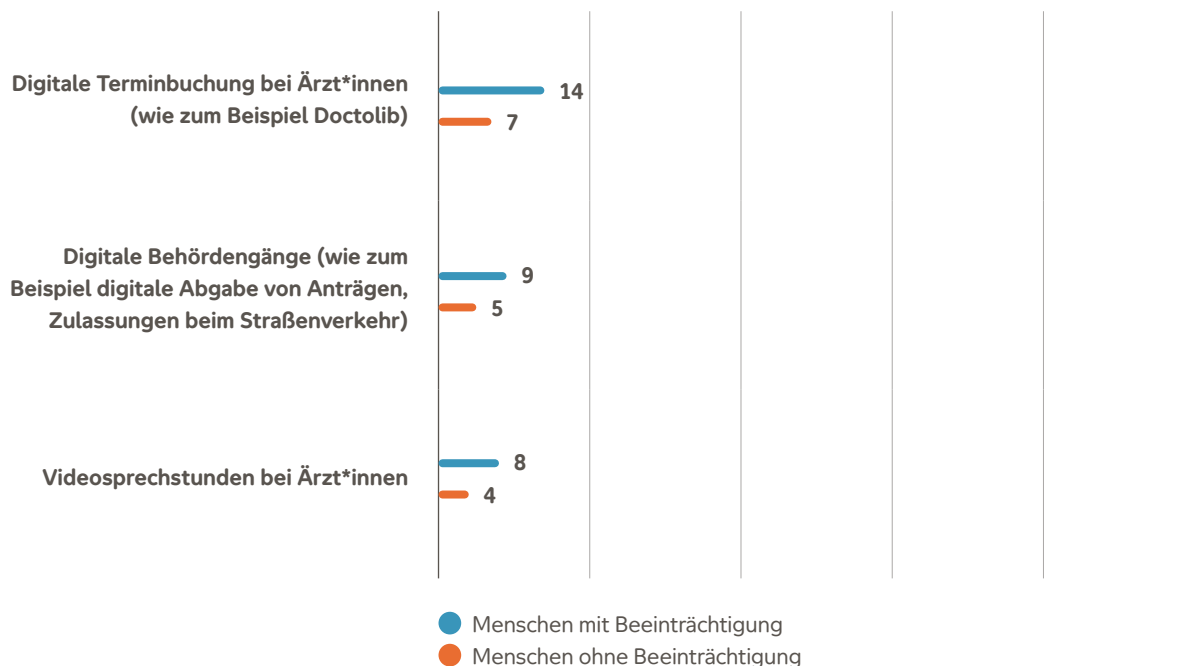
Digitale Alternativen bei Terminen

Im Gegensatz dazu werden digitale Angebote zur Wahrnehmung von Terminen wie Arztbesuche oder Behördengänge häufiger von Menschen mit Beeinträchtigung genutzt. Auch hier ist zu beachten, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung – je nach persönlicher Situation – generell häufiger Behördengänge oder Arzttermine wahrnehmen müssen als Menschen, die keine Beeinträchtigung haben. So nutzen 14 Prozent der Menschen mit einer Beeinträchtigung die Möglichkeit der digitalen Terminbuchung von Ärzt*innen. Das sind doppelt so viele wie Menschen, die keine Beeinträchtigung haben (7%). Auch Videosprechstunden mit Ärzt*innen (8% versus 4%) sowie digitale Behördengänge (9% versus 5%)

Menschen mit Beeinträchtigung machen **doppelt so häufig** digitale Arzt- oder Behördenbesuche.

Nutzung digitaler Angebote für private Termine

Frage: Inwieweit verwenden Sie allgemeine digitale Anwendungen und Angebote für private Termine?



Darstellung in Prozent | Basis: Alle Befragten (n=1.500); Darstellung der Antwortmöglichkeiten „Ein oder mehrmals pro Woche“ und „Ein oder mehrmals pro Monat“

werden deutlich häufiger von Menschen mit einer Beeinträchtigung wahrgenommen verglichen mit Menschen, die keine Beeinträchtigung haben. Unter den Befragten mit Beeinträchtigung sind es diejenigen mit Sinnes-, kognitiver, psychischer und sprachlicher Beeinträchtigung, die diese digitalen Angebote am häufigsten nutzen.

Insgesamt fällt aber auf, dass digitale Ärzt*innentermine oder -buchungen genauso wie digitale Behördengänge nur von einer kleinen Minderheit genutzt werden. Das kann mehrere Ursachen haben. Zum einen ist denkbar, dass nur wenige Ärzt*innen und Behörden überhaupt digitale Alternativen anbieten. Zum anderen handelt es sich bei Arztbesuchen oder Behördengängen um Termine, die nicht zwangsläufig in regelmäßigen Abständen erfolgen. Während sich das Homeoffice als Alternative zum Weg ins Büro an jedem Arbeitstag anbietet, müssen die Menschen Ärzt*innen oder Behörden deutlich seltener besuchen. Außerdem ist das persönliche Gespräch mit den Ärzt*innen vor Ort für viele Menschen sehr wichtig.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass die Digitalisierung im Leben vieler Menschen angekommen ist, im Leben vieler Menschen aber auch nicht. Die Nutzung digitaler Möglichkeiten ist abhängig von Alter, Größe des Wohnorts und formaler Bildung sehr unterschiedlich ausgeprägt. Jüngere Menschen mit und ohne Beeinträchtigung nutzen deutlich häufiger digitale Dienste zur Routenplanung oder zum Fahrkartenkauf als ältere Menschen. In Metropolen fällt die Nutzung intensiver aus als in Kleinstädten oder auf dem Land. Auch digitale Alternativen sind unterschiedlich stark etabliert: Je höher die formale Bildung, desto eher haben die Menschen Zugang zu diesen digitalen Diensten. Während deren Nutzung im Freizeitbereich unter Menschen mit und ohne Beeinträchtigung gleichermaßen verbreitet ist (zum Beispiel Videotelefonate oder Online-Shopping), nutzen Menschen mit Beeinträchtigung digitale berufliche Lösungen deutlich seltener und nehmen öfter digitale Termine wahr. Es lässt sich also auf mehreren Ebenen (noch immer) von einem Digitalen Graben durch die Gesellschaft sprechen.

Intelligent und vernetzt: Auf zur geteilten Mobilität für alle!



Dr. Olga Nevskaya

Geschäftsführerin der Telekom
MobilitySolutions

Das Thema Mobilitätswende ist sowohl am Frühstückstisch deutscher Familien als auch in den Chefetagen der Unternehmen angekommen. Das ist gut und richtig so. Denn Klima und Straßen müssen entlastet werden. Also sind auch wir Arbeitgeber aufgefordert, unseren Beitrag zu leisten. Ist doch der tägliche Pendelverkehr einer der wesentlichen Verursacher umweltschädlicher Treibhausgase. Und diese sollen, so sagt es der Klimapakt von November 2021, bis 2030 um 45 Prozent reduziert werden. Einfach zuzuschauen und den Blick auf die Politik zu richten, ist da keine Option mehr. Wir alle müssen handeln!

Mobilität ist divers

Aber betrachten wir das Thema mit dem erforderlichen ganzheitlichen Blick? Häufig wird nachhaltige Mobilität gleichgesetzt mit dem Umstieg auf den Elektromotor. Im Stau stehen wir dann weiterhin, und der eigene Pkw bleibt das bevorzugte Transportmittel. Kein Wunder! Es fehlen bis heute attraktive Angebote, die den komfortablen Umstieg auf öffent-

liche, geteilte Mobilitätsformen ermöglichen. Außerdem wird neben dem ökologischen Wandel häufig der soziale Wandel vergessen. Wir müssen Mobilität für viele unterschiedliche Menschen und Bedürfnisse designen. Auch für diejenigen, die heute aufgrund ihres Wohnorts, ihrer finanziellen Mittel oder einer Beeinträchtigung keinen oder eingeschränkten Zugang haben.

Mobilität ist Freiheit, Lebensqualität und Teilhabe. Und dabei spielt Digitalisierung eine Schlüsselrolle. Die Zukunft der Mobilität ist intelligent und vernetzt. Sie muss für jede Person und für jeden Anlass das passende und bedarfsgerechte Verkehrsmittel bieten. Der Weg dahin ist allerdings erst frei, wenn der Verzicht auf den Pkw, der einen Großteil des Tages ungenutzt in der Garage steht, nicht den Verzicht auf Mobilität bedeutet. Der Umstieg wird nur gelingen, wenn öffentliche Verkehrsmittel genauso einfach und jederzeit verfügbar sind wie das eigene Auto.

Digitalisierung ist der Schlüssel

Unsere Vision als Deutsche Telekom ist es, die digitale Welt von morgen zu gestalten. Wir bringen Menschen zusammen und machen ihnen das Leben leichter. Deshalb sehen wir es auch als unseren Auftrag, nachhaltige und garantierte Mobilität für alle Mitarbeitenden und darüber hinaus zu verwirklichen. Die Digitalisierung macht es möglich, allen Nutzer*innen das bestmögliche flexible Mobilitätserlebnis zu bieten. Deshalb testen wir ab Herbst 2022 eine von uns entwickelte digitale Plattform, die Verkehrsträger aller Art miteinander vernetzt.

Über eine innovative App greifen Pendler*innen und Reisende damit künftig auf eine Vielzahl an öffentlichen Verkehrsmitteln einer Region zu. Die App konfiguriert die gewünschte Strecke passend zu den persönlichen Präferenzen und Einschränkungen der Reisenden. Von der Planung über die Buchung und Durchführung bis zur Rechnung über alle Anbieter hinweg – die Kund*innen erhalten alles aus einer Hand. Angeschlossen werden Angebote des öffentlichen Nahverkehrs, Mikromobilitätsdienste, aber auch die Segmente Car Sharing, Ride Pooling und firmeneigene Verkehrsmittel wie Shuttleservices oder Leihräder. Durch die Partnerschaft zwischen Telekom und den Stadtwerken Bonn wird zunächst der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und damit der Großraum Köln-Bonn erschlossen, weitere werden folgen.

Deutschland, deine Daten

Sind wir also kurz vor dem Ziel? Nicht ganz. Um die wichtigsten Verkehrsmittel in einer Plattform zu integrieren, müssen wir Daten sammeln und auswerten, mit denen sich ein genaues Bild der Mobilitätssituation und -bedürfnisse zeichnen lässt. Auch die Daten öffentlicher Verkehrsanbieter werden benötigt, um zum Beispiel ungenutzte Fahrzeuge und Kapazitäten zu identifizieren oder Leerfahrten beziehungsweise Leerstände zu minimieren. Deutschland hinkt jedoch hinterher, wenn es darum geht, Mobilitätsdaten für neue Angebote und Dienste nutzbar zu machen. Die notwendigen offenen Datenschnittstellen fehlen, die Integration wichtiger Verkehrsmittel ist nicht möglich.

Warum ist es im Mobilitätssektor schwieriger als in anderen Branchen, notwendige Daten zugänglich zu machen? Obwohl es nicht einmal um die Nutzung von personalisierten Daten geht wie zum Beispiel bei Playern wie Amazon. Es sollen lediglich aus der riesigen Menge an Bewegungsdaten, die jeder von uns jeden Tag hinterlässt, Rückschlüsse gezogen werden. Nur durch diese Verdichtung wird aus Rohdaten das Wissen gewonnen, das es uns erlauben wird, unsere Städte und unser direktes Umfeld ressourcenschonender zu gestalten. Dann wird es sich auch lohnen, ländliche Gebiete weiter mit organisiertem Personennahverkehr zu versorgen – nur nicht mehr nach Fahrplan, sondern immer dann, wenn es einen wirklichen Bedarf gibt, also on demand. In den Ballungszentren werden dann nicht mehr große Linienbusse einge-

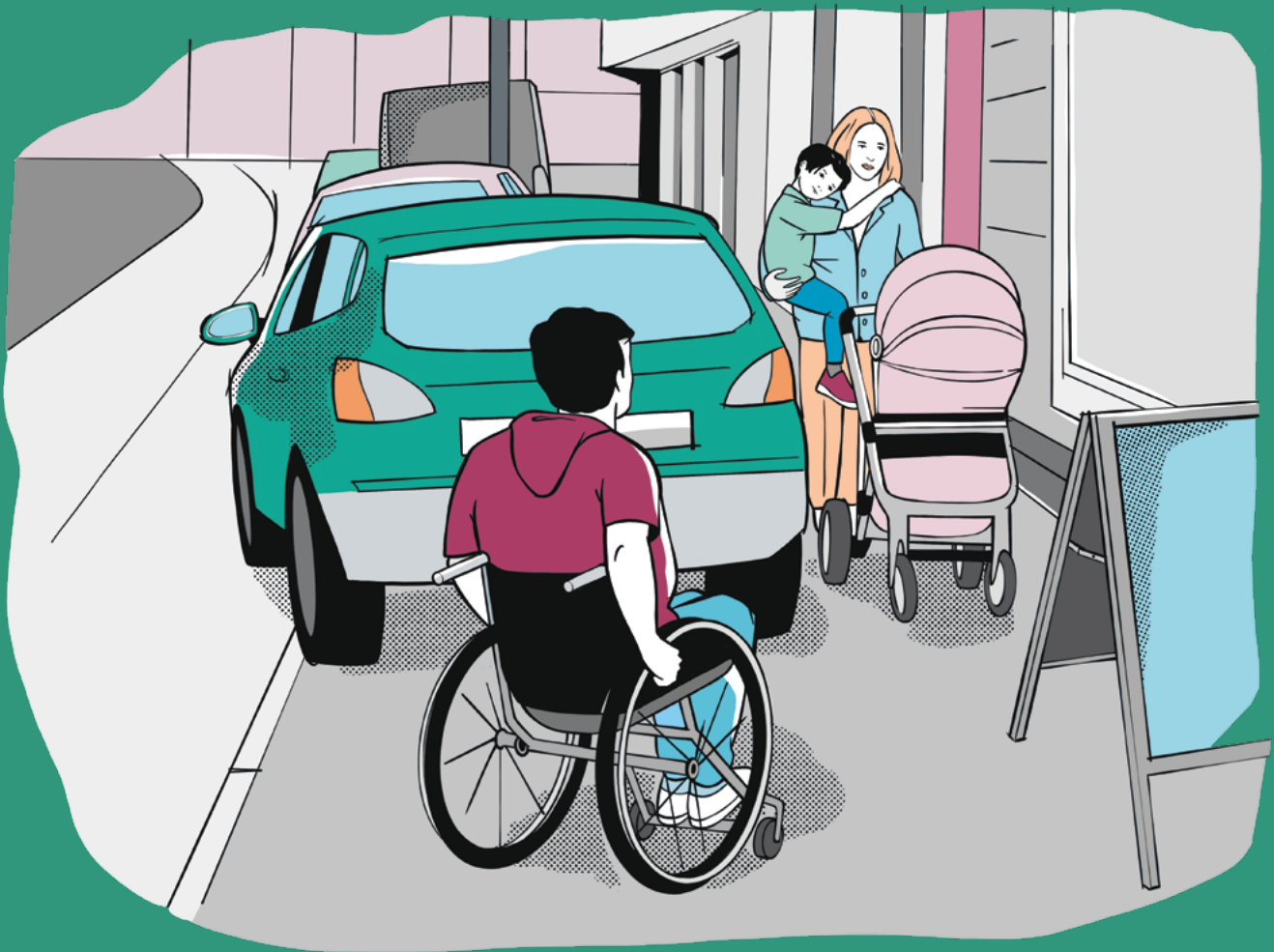
setzt, weil es zu einem bestimmten Zeitpunkt einen punktuellen Bedarf gibt, sondern kleinere, kosten- und verbrauchsgünstigere Einheiten. Oder es wird für eine ausreichende Anzahl von Mikromobilitätsmitteln gesorgt. Wie das funktionieren kann, lässt sich bereits in mehreren skandinavischen Ländern beobachten. Dort hat die Politik den Weg für datenbasierte Mobilitätsmodelle geebnet. Und die Ergebnisse sprechen für sich: Die Mobilitätslandschaft wurde vitalisiert, und neue Angebote sind entstanden. Auch in Deutschland muss das Recht auf Datenzugriff schnellstmöglich ausgeweitet werden, der Gesetzgeber sollte mehr Wettbewerb zulassen.

Verantwortung übernehmen und teilen lernen

Die Mobilität der Zukunft muss für **alle** zugänglich und bezahlbar sein. Durch die Bündelung bestehender und neuer Mobilitätsformen in digitalen Plattformen ist dies möglich, und daran arbeiten wir als einer der großen Digital Player im Lande zusammen mit unseren Partnern. Ein ebenso bedeutender Baustein zum Erfolg ist jedoch, dass wir endlich umdenken. Teilen muss zur Normalität werden! Wir leben im Zeitalter der Sharing Economy und lernen seit Jahren die geteilte Nutzung von Ressourcen. Elektronische Marktplätze, soziale Netzwerke und neue Geschäftsmodelle machen es möglich. Wir teilen Wissen (Wikipedia), Wohnraum (Airbnb), Fahrzeuge (von Uber bis E-Scooter), Lebensmittel (Foodsharing) und mehr. Auch für die geteilte Mobilität der Zukunft gibt es viele Ideen, gute technische Voraussetzungen und vielversprechende Projektansätze. Wenn alle Protagonisten ihrer Verantwortung nachkommen und das Thema Mobilität gemeinsam, mutig und ganzheitlich angehen, werden wir hoffentlich bald von den Auswirkungen profitieren können.

Olga Nevskaja verantwortet die Transformation der zweitgrößten deutschen Unternehmensflotte zu einem innovativen Mobilitätsanbieter und setzt sich hierbei für nachhaltige, geteilte und vernetzte Mobilität ein.

6. Ergebnisse des Inklusionsbarometers Mobilität nach Metropolregionen



Wie zufrieden die Menschen mit der inklusiven Mobilität in Deutschland sind, unterscheidet sich regional teilweise stark. Exemplarisch betrachtet dieses Kapitel deshalb acht deutsche Metropolregionen. Die Daten zeigen in den sechs Mobilitätsdimensionen teilweise sehr unterschiedliche Bewertungen, die sich etwa auf geografische Besonderheiten sowie jeweils eigene historische und politische Entwicklungen zurückführen lassen. Zu diesen Alleinstellungsmerkmalen zählt zum Beispiel eine Mittelgebirgslage (Stuttgart), eine stark zergliederte Siedlungsstruktur innerhalb eines industriell geprägten Ballungsraums (Ruhrgebiet) oder eine Hauptstadtfunktion (Berlin, München). Der Blick in die Metropolregionen liefert wichtige Anhaltspunkte für die Beantwortung der Fragen, wo diese heute hinsichtlich Inklusion stehen und welchen Handlungsbedarf es vor Ort gibt.



Die Datenlage erlaubt jedoch keine Übertragung des berechneten Inklusionsbarometers Mobilität von Bundesebene auf Ebene der Metropolregionen – dazu sind die Befragtenzahlen zu gering. Daher lassen sich auch keine statistisch signifikanten Unterschiede zwischen den Regionen feststellen. **Die Antworten aus den Metropolregionen unterscheiden sich aber in wesentlichen Punkten stark genug, um Trends, Stärken und Schwächen des inklusiven Mobilitätsangebots zu beschreiben.** Aufgrund der kleinen Stichproben wird an dieser Stelle ebenso wenig zwischen Befragten mit und ohne Beeinträchtigung differenziert. Stattdessen werden die Antworten aller Befragten pro Metropolregion gemeinsam betrachtet.

Als Metropolregionen wurden große Städte inklusive ihrer Einzugsbereiche gewählt, die jeweils mindestens vier Millionen Einwohner*innen haben. Weitere Merkmale sind eine Reiseentfernung ins Zentrum von etwa 50 Kilometern oder die Erreichbarkeit des Zentrums mit dem ÖPNV in etwa einer Stunde Fahrzeit. Basierend auf diesen Merkmalen lassen sich für Deutschland die acht Metropolregionen Hamburg, Berlin, Ruhrgebiet, Düsseldorf, Köln, Frankfurt, Stuttgart und München definieren.



6.1 Hamburg

Die Befragten aus Hamburg bewerten die allgemeine Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten und -alternativen weniger positiv. Kein einziger Verfügbarkeitsaspekt sticht als besonders gut hervor. Unterdurchschnittlich bewertet werden sowohl der Verkehrsfluss als auch die Verfügbarkeit von Taxi-Anbietern. Zudem fällt die Zugänglichkeit laut den Befragten in vielerlei Hinsicht negativ auf. Gesperrte oder zugestellte

Wege stellen für sie das größte Problem dar. Gleichzeitig beklagen sich Hamburger*innen im Metropolenvergleich auch häufig über zu schmale Bürgersteige, fehlende Rampen oder zu viele Treppen und Stufen.

Hamburg ist die Metropole, in der sich die Befragten durchschnittlich am stärksten durch Barrieren in ihrer alltäglichen Mobilität eingeschränkt fühlen. Mehr als die Hälfte nennt nicht funktionierende Fahrstühle als Problem, zu kurze Fußgänger-Ampelschaltungen sowie Stufen und Treppen betreffen fast genauso viele. Unter allen Metropolen sind die Hamburger*innen auch am unzufriedensten mit der Zugänglichkeit von Informationen. Besonders digitale Mobilitäts-Apps für das Handy, Fahrpläne, Hinweisschilder und Durchsagen im ÖPNV beurteilen sie schlecht.

Was die Zeit- und Kostenbilanz betrifft, so halten rund sieben von zehn Befragten den Zeitaufwand, um im Alltag von A nach B zu kommen, für angemessen. Bei den Kosten ist es nur weniger als die Hälfte. Die große Mehrheit der Menschen in Hamburg findet, dass man im Alltag in der Regel unkompliziert, unabhängig und spontan unterwegs sein kann. Außerdem berichten auffallend wenige Hamburger*innen, dass sie, wenn sie unterwegs sind, rücksichtslosen Mitmenschen begegnen. Zudem ist der Anteil derjenigen, die versuchen Mobilsein zu vermeiden (zum Beispiel durch Homeoffice oder Online-Shopping), geringer als in anderen Metropolen.

Rund zwei von drei Befragten fühlen sich generell sicher, wenn sie in Hamburg mit dem Auto oder im öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind. Dieser Aussage stimmen hingegen nur zwei von fünf Befragten zu, wenn es darum geht, nachts alleine auf den Straßen oder mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Das Thema Nachhaltigkeit wird unter den Hamburger*innen besonders großgeschrieben. Sie sehen hier vor allem die Politik in der Verantwortung: Vier von fünf Befragten erwarten, dass sich die Politik verstärkt für weniger Autos und ein besseres ÖPNV-Netz einsetzt. Mehr als die Hälfte, und damit mehr als in jeder anderen Metropole, wäre außerdem dafür, dass die Innenstädte (bis auf Ausnahmen für Autofahrer*innen mit Beeinträchtigung) für den privaten Autoverkehr gesperrt werden.



6.2 Berlin

Bei der Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln nimmt Berlin verglichen mit den anderen sieben Metropolregionen den Spitzenplatz ein. Die Befragten äußern sich positiv zum ÖPNV-Angebot hinsichtlich Zuverlässigkeit, Taktung und Haltestellendichte. Den allgemeinen Verkehrsfluss, die Taxi-Dichte und das Rad- und Fußwegangebot bewerten sie ebenfalls gut.

Wie in den meisten anderen Metropolen stören sich auch die Berliner*innen an schlechtem Straßenbelag und gesperrten oder zugestellten Wegen. Zu schmale Bürgersteige und defekte Aufzüge oder Rolltreppen nennen sie weniger häufig als andere Metropol-Bewohner*innen. Lediglich eine Minderheit beklagt sich über fehlende Barrierefreiheit im Straßenverkehr und in Verkehrsmitteln – am störendsten werden hier zu kurze Ampelschaltungen empfunden. Mit Verkehrsinformationen und den Orientierungsmöglichkeiten in ihrer Stadt sind die meisten Berliner*innen zufrieden.

Den Kostenaufwand, um in Berlin von A nach B zu gelangen, halten mehr als zwei Drittel der Befragten für angemessen. Der Zeitaufwand wird sogar von drei Vierteln als angemessen bewertet. Daher verwundert es nicht, dass die befragten Berliner*innen verglichen mit den Bewohner*innen der anderen Metropolen gerne unterwegs sind und angeben, sich dabei sicher und unkompliziert in ihrer Stadt zu bewegen. Nichtsdestotrotz gibt es Befragte, die es vermeiden unterwegs zu sein, indem sie etwa im Homeoffice arbeiten oder Online-Shopping betreiben.

Insgesamt fühlen sich die Berliner*innen jedoch sowohl mit dem Fahrrad als auch im ÖPNV sicher, wenn sie unterwegs sind. Im Vergleich zu den anderen Metropolen fühlen sie sich sogar nachts alleine auf der Straße verhältnismäßig sicher.

Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind den Befragten in Berlin vergleichsweise wenig wichtig. In keiner anderen Stadt wünschen sich die Befragten mehr Innenstadtparkplätze und nirgends sonst ist die Bereitschaft zur Sperrung von Innenstädten für den Autoverkehr niedriger.



6.3 Ruhrgebiet

Den vorletzten Platz hinsichtlich der Verfügbarkeit unterschiedlicher Mobilitätsangebote belegt das Ruhrgebiet. Befragte aus der Region stimmen auch selten der Aussage zu, dass klimaneutrale Alternativen wie öffentliche Verkehrsmittel, Elektroautos mit Ladestationen und E-Roller verfügbar sind.

Als Situationen, die die Zugänglichkeit einschränken, bemerken die Befragten im Ruhrgebiet besonders häufig gesperrte oder zugestellte Wege oder Radwege. **Allerdings bewerten sie verschiedene Aspekte, die die Barrierefreiheit in öffentlichen Verkehrsmitteln betreffen, besser als andere Metropolen:** Fehlende Rampen wie auch generell nicht barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen führen sie seltener an.

Wenn Befragte aus dem Ruhrgebiet im Alltag unterwegs sind, fühlen sie sich am ehesten durch Stufen und Treppen eingeschränkt, ebenso wie durch zu kurze Fußgänger-Ampelschaltungen. Knapp drei Viertel der Befragten denken, dass der Aufwand für ihre zurückgelegten Wege angemessen ist. Die Kosten werden hingegen seltener als angemessen empfunden – nur weniger als die Hälfte stimmt dieser Aussage zu.

Im Vergleich zu anderen Regionen sind zudem nur wenige Befragte der Ansicht, dass es für sie einfach und unkompliziert ist, unterwegs zu sein. Verhältnismäßig wenige stimmen auch der Aussage zu, dass sie auf freundliche und hilfsbereite Menschen treffen, wenn Sie unterwegs sind. Wiederum zwei von fünf würden sogar behaupten, einige der Menschen, die sie unterwegs treffen, seien rücksichtslos.

Das allgemeine Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr ist im Ruhrgebiet unter allen Regionen am geringsten. Besonders mit dem Fahrrad und im öffentlichen Nahverkehr fühlen sich nur wenige sicher. Unter allen Metropolen ist den Befragten aus dem Ruhrgebiet auch das Thema Nachhaltigkeit am unwichtigsten: Besonders ausgeprägt ist die Forderung nach mehr Parkplätzen in den Innenstädten, was klimafreundlichen Ansätzen eher entgegensteht. Sieben von zehn Befragten wünschen sich diese.



6.4 Düsseldorf

Düsseldorf bildet unter allen Regionen das Schlusslicht bei der Bewertung der Verfügbarkeit. Die Metropolregion sticht hier nur mit Negativbeispielen heraus: So beurteilen die Befragten die Taktung öffentlicher Verkehrsmittel ebenso wie den Abstand zwischen den Haltestellen weniger gut als Befragte aus den Vergleichsregionen. Zudem meinen weniger Düsseldorfer*innen, dass ein funktionierender Verkehrsfluss gegeben ist.

Von den Hürden im Alltag, wenn die Befragten unterwegs sind, treffen sie besonders häufig auf schlechten Straßenbelag, gefolgt von gesperrten oder zugestellten Wegen. Durch Stufen und Treppen fühlt sich jede*r Dritte eingeschränkt. Insgesamt nehmen Befragte aus Düsseldorf ihre Region im Straßenverkehr und beim alltäglichen Unterwegssein jedoch größtenteils als barrierefrei wahr. Unter allen Aussagen stimmen sie am häufigsten der Aussage zu, dass man sich auf den Straßen gut orientieren kann.

Drei Viertel der Düsseldorfer*innen sind der Meinung, der generelle Zeitaufwand für ihre alltäglichen Wege sei angemessen. Allerdings denken nur zwei von fünf Düsseldorfer*innen, dass die Kosten für diese Wege angemessen sind. **Der Anteil derer, die sagen, dass sie auch mal spontan unterwegs sein können, ohne dies vorher planen zu müssen, ist in der Region hoch.** Verglichen mit anderen Metropolen behaupten dennoch wenige, dass sie generell gerne reisen und unterwegs sind. Dabei haben die Düsseldorfer*innen stärker als die Bewohner*innen anderer Regionen das Gefühl, anderen manchmal zur Last zu fallen.

Es gibt auch viele, die schon einmal Situationen erlebt haben, in denen sie sich unsicher und alleingelassen gefühlt haben. Am sichersten fühlen sich die Befragten aus Düsseldorf, wenn sie mit dem eigenen Auto fahren. Weniger als die Hälfte fühlt sich wiederum sicher, wenn sie in öffentlichen Verkehrsmitteln oder nachts alleine auf der Straße unterwegs ist. Zwei Drittel der Düsseldorfer*innen würden von sich sagen, dass es ihnen generell wichtig ist, möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein. Außerdem wünschen sich sieben von zehn Befragten mehr Rad- und Fußwege in Städten.



6.5 Köln

In Köln erleben die Befragten die generelle Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote durchweg als positiv. Verglichen mit den meisten anderen Metropolregionen schätzen sie besonders die Verfügbarkeit von Taxi-Anbietern.

Was die Zugänglichkeit angeht, bildet Köln das Schlusslicht unter allen Metropolen. Nahezu alle Teilaspekte, die problematisch für die Zugänglichkeit beim Unterwegssein sind, wählen die Kölner*innen häufiger als andere Befragte – am häufigsten schlechten Straßenbelag, zu kurze Fußgängerampelschaltungen sowie Stufen und Treppen. Außerdem empfindet mehr als jede*r Dritte nicht funktionierende Fahrstühle und zu enge Gänge oder Wege als Barriere. Vier von fünf Kölner*innen sind der Meinung, dass man sich generell gut orientieren kann, wenn man auf der Straße unterwegs ist.

Sieben von zehn Befragten aus der Metropolregion halten den Zeitaufwand für ihr Mobilitätsein für angemessen. Die Kosten hierfür nehmen allerdings nur noch vier von zehn als angemessen wahr. Die große Mehrheit der Befragten in der Region Köln gibt an, generell gerne zu reisen und unterwegs zu sein. Dennoch stoßen sie im Rahmen ihrer persönlichen Mobilität manchmal auf Probleme: Nur drei Viertel der Befragten geben an, dass sie selbstständig und unabhängig im Alltag unterwegs sein können. Der Anteil fällt damit geringer aus als in den anderen Metropolen. Dementsprechend ist es wenig überraschend, dass mehr als die Hälfte der Befragten es aufwendig und umständlich findet, im Alltag unterwegs zu sein. Ebenso haben viele schon Situationen erlebt, in denen sie Mobilität aus diesen Gründen vermeiden.

Auch das Sicherheitsgefühl wird von den Befragten als verbesserungswürdig eingestuft. Besonders mit dem Fahrrad wie auch im ÖPNV fühlen sie sich unterdurchschnittlich sicher. **Das Nachhaltigkeitsbewusstsein der Kölner*innen ist hingegen ziemlich stark ausgeprägt.** Sieben von zehn Befragten ist es wichtig, möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein, und wünschen sich mehr Rad- und Fußwege in den Städten.



6.6 Frankfurt

Die Befragten stufen die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten der Metropolregion Frankfurt als gut ein. Sie bewerten alle Aspekte durchweg als solide – weder das Angebot öffentlicher Verkehrsmittel noch der Verkehrsfluss oder die Verfügbarkeit von Fuß- und Radwegen fallen besonders positiv oder negativ auf.

Die befragten Frankfurter*innen stören sich am meisten am schlechten Straßenbelag und an gesperrten und zugestellten Wegen. Aspekte der Barrierefreiheit von öffentlichen Verkehrsmitteln inklusive der Bahnhöfe und Haltestellen nennen sie wiederum seltener. Die Hälfte der Befragten aus Frankfurt fühlt sich in ihrem täglichen Leben durch zu enge Gänge oder Wege eingeschränkt, wenn sie unterwegs ist. Dies bildet somit die am häufigsten genannte Barriere. **Die Zugänglichkeit zu Informationen wird durchweg positiv bewertet:** Die große Mehrheit empfindet Fahrplanauskünfte und andere Inhalte als klar strukturiert und gut verständlich.

In Frankfurt denken sechs von zehn Befragten, dass der Zeitaufwand, um von A nach B zu kommen, angemessen ist. Etwas weniger halten auch die Kosten ihrer Mobilität für angemessen. Neun von zehn Befragten geben an, dass sie unabhängig und selbstständig im Alltag unterwegs sein können. Dennoch ist der Anteil derjenigen, die sagen, dass sie generell gerne reisen und unterwegs sind, mit zwei Dritteln vergleichsweise niedrig. Das spiegelt sich auch in dem Ergebnis wider, dass **zwei von drei Befragten denken, unterwegs zu sein, könne umständlich und aufwendig sein. Unter allen Regionen ist das der höchste Wert.**

Beim allgemeinen Sicherheitsgefühl, wenn man unterwegs ist – egal ob nachts alleine auf der Straße, im ÖPNV, mit dem Auto oder auf dem Fahrrad –, liegt Frankfurt im Durchschnitt. Klimafreundliches Mobilitätsverhalten ist in Frankfurt hingegen sehr verbreitet: Drei von vier Befragten ist es wichtig, möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein. Im Widerspruch dazu steht, dass weniger Befragte die Politik hier in der Verantwortung sehen, als das in anderen Metropolen der Fall ist.



6.7 Stuttgart

Im Raum Stuttgart bewerten die Befragten die Verfügbarkeit von Mobilität eher negativ: Zwar beurteilen sie den funktionierenden Verkehrsfluss im Städtevergleich eher positiv, stimmen aber seltener zu, dass öffentliche Verkehrsmittel in ihrem Wohnort gut verfügbar und zuverlässig sind. Auch der Verfügbarkeit klimaneutraler Alternativen wird seltener zugestimmt.

Wie in vielen anderen Metropolregionen zählen auch in Stuttgart gesperrte oder zugestellte Wege zu einem der am häufigsten genannten Hindernisse, auf die die Befragten im Alltag treffen. Zudem nennen sie nicht barrierefreie öffentliche Verkehrsmittel, Bahnhöfe und Haltestellen häufiger als die anderen Befragten. Im Alltag schränken nicht funktionierende Fahrstühle jede*n zweite*n Stuttgarter*in ein, dahinter folgen nicht umfassend barrierefrei gestaltete Fahrstühle sowie nicht barrierefreie Busse und Bahnen. Die Mehrheit der Stuttgarter*innen findet jedoch die Fahrplanauskünfte vor Ort klar strukturiert und gut verständlich. Auch Hinweisschilder und Durchsagen im öffentlichen Verkehr bewerten sie besser als Befragte aus anderen Metropolen.

Hinsichtlich des Zeit- und Kostenaufwands von Mobilität ist Stuttgart unter allen Metropolregionen am skeptischsten. Etwas weniger als die Hälfte der Befragten denkt, der Zeitaufwand der Mobilität sei angemessen. Dies ist unter allen Regionen der mit Abstand niedrigste Wert. Die Kosten hält sogar nur ein Viertel für angemessen – ein weiterer Negativ-Rekord im regionalen Vergleich. Folglich ist wenig überraschend, dass nur drei von fünf Befragten aus Stuttgart behaupten, gerne zu reisen und unterwegs zu sein. Dies bildet wiederum den niedrigsten Wert unter allen Metropolregionen.

Was negative Erfahrungen mit dem sozialen Umfeld beim Reisen angeht, belegt Stuttgart ebenso den Spitzenplatz. Ein auffällig hoher Anteil der Befragten versucht, es generell zu vermeiden unterwegs zu sein. Die Stuttgarter*innen empfinden ihre Mitmenschen im Vergleich als besonders rücksichtslos. Ebenfalls gering ist das allgemeine Sicherheitsgefühl bei der Mobilität. Besonders nachts alleine auf der Straße fühlen sich nur wenige sicher.

Sieben von zehn Befragten aus Stuttgart sagen, dass es ihnen generell wichtig ist, möglichst klimaneutral unterwegs zu sein. **Während die Befragten anderer Metropolen Parkplätze in den Innenstädten fordern, ist der Anteil unter den Stuttgarter*innen, die dieser Forderung zustimmen, verhältnismäßig gering.**



6.8 München

Die Befragten aus München bewerten die Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln in ihrer Wohngegend gut, ebenso wie die Verfügbarkeit von Rad- und Fußwegen. **Sie äußern sich jedoch negativ, was den Verkehrsfluss, die Anbindung an Bundesstraßen und Autobahnen sowie das Auftreten von Staus angeht.**

Während die Münchner*innen am häufigsten auf gesperrte oder zugestellte Wege in ihrem Umfeld treffen, wenn sie unterwegs sind, nennen sie schlechten Straßenbelag verglichen mit anderen Metropolregionen seltener als Barriere. Laut den Befragten kommen auch defekte Aufzüge, Rolltreppen oder zu viele Stufen nur gelegentlich vor. Dennoch fühlen sie sich bei der alltäglichen Mobilität am häufigsten durch Stufen und Treppen beeinträchtigt. Zu kurze Fußgängerampel-Schaltungen stellen hingegen selten ein Problem dar.

Die meisten Befragten aus München sind mit den Orientierungsmöglichkeiten auf den Straßen zufrieden. Auch was die Zeit- und Kostenbilanz der eigenen Mobilität angeht, schneidet die Region gut ab: Rund sechs von zehn Befragten empfinden sowohl Zeit als auch Kosten als angemessen. Eine große Mehrheit findet außerdem, dass es in München gut möglich ist, unkompliziert, unabhängig und spontan unterwegs zu sein. Gleichzeitig haben jedoch sechs von zehn Befragten schon einmal das Gefühl gehabt, anderen dabei zur Last zu fallen.

Das generelle Sicherheitsgefühl beim Unterwegssein ist in München unter allen Metropolregionen durchschnittlich am positivsten bewertet. Besonders nachts alleine auf der Straße und in öffentlichen Verkehrsmitteln fühlen sich die Befragten sicherer als in anderen Regionen. Zudem halten es die Münchner*innen im direkten Vergleich für wichtig, möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein: Drei Viertel der Befragten legen Wert hierauf.

7. Herausforderungen und Lösungen auf dem Weg in eine mobil-inklusive Zukunft

Mobilität ist ein integraler Bestandteil des täglichen Lebens. Ob es der Weg zum nächsten Supermarkt ist, die tägliche Fahrt ins Büro oder während des Sommers die jährliche Reise in die Ferne – praktisch jeder Mensch ist in irgendeiner Form unterwegs. Allerdings bestimmen unterschiedliche Faktoren, wie sich die Mobilität im Einzelnen gestaltet. So spielen etwa der unmittelbare Wohnort und die hier verfügbaren Mobilitätsangebote eine ausschlaggebende Rolle, doch auch persönliche Vorlieben oder Merkmale können einen Einfluss haben.

Im Fokus dieser Studie stehen die Mobilitätserfahrungen von Menschen mit einer Beeinträchtigung. Es gibt viele Menschen, die in ihrem Alltag bedingt durch die unterschiedlichsten Lebensumstände beeinträchtigt sind oder behindert werden. Dieses Forschungsprojekt beleuchtet das Thema Mobilität aus diesen unterschiedlichen Perspektiven, um ein umfassendes Bild davon zu bekommen, wie inklusiv die Mobilität in Deutschland ist. Die Ergebnisse der Studie zeigen, dass es von vielen Faktoren abhängt, wie zufriedenstellend und selbstbestimmt ein Mensch seine persönliche Mobilität gestalten kann. Diese Faktoren werden von verschiedenen gesellschaftlichen Akteur*innen (mit)bestimmt, seien es Kommunen, die Mobilitätspläne entwerfen, Entwickler*innen innovativer Mobilitätsangebote oder man selbst, indem man die eigenen Kompetenzen erweitert, zum Beispiel was die Nutzung digitaler Hilfsmittel angeht.

Was ist nun aber konkret zu tun, um Mobilität so zu gestalten, dass alle an ihr teilhaben können? Ausgehend von den Ergebnissen der einzelnen Mobilitätsdimensionen möchte dieses letzte Kapitel Handlungsempfehlungen für öffentliche und private Akteur*innen geben. Außerdem wagt es einen Ausblick auf eine inklusive Mobilität der Zukunft.



Das Inklusionsbarometer Mobilität ergibt einen geringeren Index für Menschen mit Beeinträchtigung als für Menschen ohne Beeinträchtigung. Das bedeutet, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung die Mobilität(smöglichkeiten) in Deutschland negativer bewerten.

Wie ist dieses Ergebnis einzuordnen?

Mobilität wird nach wie vor zu sehr vom (städtischen) Mainstream-Menschen aus gedacht. Viele Gruppen der Gesellschaft werden bei der Planung von Mobilität nicht oder zu wenig berücksichtigt und erleben Mobilität vor allem geprägt durch Barrieren verschiedenster Art.

Wie lässt sich die Lage verbessern?

- Vielfalt sollte in der Mobilitätsplanung stärker berücksichtigt werden, zum Beispiel durch partizipative Verfahren auf kommunaler Ebene oder durch inklusive, barrierefreie und nutzerzentrierte Ansätze bei der Entwicklung von innovativen Angeboten.⁸
- Menschen mit Beeinträchtigung müssen sich mehr in Planungsprozesse vor Ort einbringen können, um die Zukunft der Mobilität für sich und andere zu gestalten.

Bei der Beurteilung der Verfügbarkeit von Verkehrsmöglichkeiten spielt die regionale Lage des Wohnorts die ausschlaggebende Rolle. In größeren Städten sind deutlich mehr Verkehrsangebote verfügbar als in weniger dicht besiedelten Räumen. Bei der Einschätzung der Verfügbarkeit gibt es kaum Unterschiede im Antwortverhalten von Menschen mit und ohne Beeinträchtigung.



Wie ist dieses Ergebnis einzuordnen?

Das Grundproblem bilden die fehlenden Möglichkeiten zur Teilhabe an Mobilität, vor allem auf dem Land. Erschwerend kommt hinzu, dass die weniger vorhandenen Angebote im ländlichen Raum weniger barrierefrei sind.

Wie lässt sich die Lage verbessern?

- Zum Aufbau von deutlich mehr Angeboten im ländlichen Raum sind große zusätzliche Investitionen notwendig, um die dort besonders prekäre Situation zu verbessern.
- Die intelligente Verknüpfung von verschiedenen Mobilitätsangeboten über digitale Plattformen findet vor allem im städtischen Raum schon statt und wird sich weiter verstärken. Natürlich ist auch hier wichtig, die Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der Fahrzeuge sowie der Buchungssysteme mitzudenken.
- Es wäre etwa zu überlegen, ob künftig Fahrdienste für Menschen mit Behinderung, die flächendeckend unterwegs sind und barrierefreie Fahrzeuge haben, in regionale (digitale) Mitfahrangebote eingebunden werden können.

⁸ Siehe hierzu auch die Vorschläge des Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende zu einer neuen Mobilitätskultur, die die Vielfalt der Bedürfnisse berücksichtigt: Bündnis sozialverträgliche Mobilitätswende 2021, Seite 44 folgende



Menschen mit Beeinträchtigung stoßen in Ihrem Alltag häufiger auf Barrieren und Hindernisse, die es ihnen erschweren, sich uneingeschränkt von A nach B zu bewegen. Hier handelt es sich nicht nur um bauliche oder physische Barrieren, sondern auch um Barrieren bei der Informationsgewinnung. Dementsprechend bewerten Menschen mit Beeinträchtigung die Zugänglichkeit von Verkehrsmitteln deutlich negativer als Menschen ohne Beeinträchtigung.

Wie ist dieses Ergebnis einzuordnen?

- Barrierefreiheit wird sowohl bei öffentlichen als auch bei privaten Angeboten noch nicht umfassend umgesetzt. Vor allem im ländlichen Raum besteht hier für den ÖPNV viel Nachholbedarf.
- Dabei zeigt die Befragung, dass Barrierefreiheit nicht nur für motorisch eingeschränkte Menschen ein wichtiges Thema ist, sondern genauso für Menschen mit Orientierungsschwierigkeiten oder psychischen Beeinträchtigungen. Dies wird noch immer häufig übersehen.

Wie lässt sich die Lage verbessern?

- Barrierefreiheit muss als ganzheitliches Konzept verstanden werden, das neben baulichen Aspekten auch die Aspekte der Orientierung und Information umfasst.
- Besonders interessant für die mobil-inklusive Zukunft sind multimodale, nutzerorientierte und flexible Lösungen, die nahtlose Mobilitätsketten und Reiseplanung ermöglichen. Solche Lösungen werden Mobility as a Service – kurz MaaS – genannt. Sie erfordern es, dass alle öffentlichen wie privaten Interessensvertreter*innen und Anbieter*innen von Mobilität sowie der dazugehörigen Infrastruktur im Sozialraum – oft der Verkehrsverbund – zusammenarbeiten und gemeinsam Konzepte entwickeln. Dabei müssen die Mobility as a Service-Konzepte oder auch Sharing-Angebote von Anfang an inklusiv gedacht werden, um keine Strukturen zu errichten, die nachträglich noch barrierefrei gemacht werden müssen. Für die Umsetzung bietet sich als Standard das Universal Design mit seinen Prinzipien der Nutzbarkeit, Flexibilität, Einfachheit, Wahrnehmbarkeit, Fehlertoleranz, Zugänglichkeit sowie des geringen Kraftaufwands an (Aktion Mensch 2021b, Seite 22).⁹



Menschen mit einer Beeinträchtigung empfinden sowohl die Kosten von Mobilität als auch die Zeit, die sie für das Unterwegssein aufwenden müssen, als höher als Menschen ohne Beeinträchtigung. Das führt dazu, dass sie häufiger auf bestimmte Aktivitäten ganz verzichten.

⁹ Die Aktion Mensch arbeitet derzeit gemeinsam mit dem Institut für Kraftfahrzeuge der RWTH Aachen an einem inklusiven, multimodalen Mobilitätskonzept. Online verfügbar unter <https://www.aktion-mensch.de/inklusion/mobilitaet/gute-beispiele/enable>, zuletzt geprüft am 19.9.2022

Wie ist dieses Ergebnis einzuordnen?

Weil Menschen mit Beeinträchtigung für ihre Mobilität häufiger auf individuelle Lösungen wie etwa Taxis angewiesen sind und sie diese auch öfter als andere nutzen, haben sie einen höheren Kostenaufwand. Damit das Fortbewegen auch für sie günstiger wird, muss der gesamte ÖPNV flexibler und barrierefreier werden.

Wie lässt sich die Lage verbessern?

- Wenn Mobilität von Anfang an barrierefrei gestaltet wird, reduziert das die Kosten sowie den Zeitaufwand für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Manchen Menschen ermöglicht dies erst die Teilhabe an Aktivitäten im Sozialraum.
- Preislich gilt: Weg von kostenintensiven Sonderlösungen, hin zu einem Fahrkarten-Angebot für alle! Dabei sind einfache gut verständliche Lösungen wie etwa das 9-Euro-Ticket (oder Nachfolgelösungen) komplizierten Verbund- und Tariflösungen vorzuziehen. Das funktioniert allerdings nur, wenn das Mobilitätsangebot auch barrierefrei sowie flächendeckend vorhanden ist. Inklusive öffentliche Mobilität, vor allem auf dem Land, entlastet Kostenträger, etwa bei der Finanzierung von Fahrten zur Arbeit.

Die Unterschiede im Antwortverhalten von Menschen mit und ohne Beeinträchtigung sind bei sozialen Aspekten am größten. Menschen mit Beeinträchtigung machen im Schnitt häufiger negative Erfahrungen beim Unterwegssein. Das trifft auf die Begegnung mit anderen Menschen oder den Umgang mit anderen Fahrgästen ebenso zu wie mit dem Service-Personal. Zudem fühlen sich Menschen mit Beeinträchtigung seltener sicher, wenn sie unterwegs sind.



Wie ist dieses Ergebnis einzuordnen?

Wegen ihrer negativeren Erfahrung sowie der höheren Unsicherheit beim Unterwegssein im öffentlichen Raum tendieren Menschen mit Beeinträchtigung dazu, Mobilität zu vermeiden und Ersatzlösungen zu suchen.

Wie lässt sich die Lage verbessern?

- Wie beim Thema Inklusion insgesamt ist auch im Bereich (inklusive) Mobilität gesellschaftliche Sensibilisierung für unterschiedliche Bedürfnisse nötig.
- Neben gesellschaftlicher Aufklärung ist hier insbesondere an spezifische Schulungen für Service-Personal der Mobilitätsangebote zu denken, damit diese die Bedarfe von Kund*innen mit Beeinträchtigung besser einordnen und angemessen beantworten können.
- Der spezielle Blick von Menschen mit Beeinträchtigung ist gerade für die Gestaltung des öffentlichen Raums und der Mobilität hinsichtlich Sicherheit und Barrierefreiheit unverzichtbar. Er kann helfen, die Umgebung im Sinne aller komfortabler und sicherer zu gestalten.

- In puncto sicherer Mobilität sollten vor allem Frauen mit Beeinträchtigung bei der Planung neuer Maßnahmen im Mittelpunkt stehen, da sie sich bei diesem Thema besonders benachteiligt fühlen.



Menschen mit Beeinträchtigung und Menschen ohne Beeinträchtigung haben vergleichbare Einstellungen gegenüber nachhaltigen Mobilitätsangeboten. Zwei Drittel der Deutschen wünschen sich klimafreundliche Mobilität.

Wie ist dieses Ergebnis einzuordnen?

Ob Beeinträchtigung oder nicht, den Menschen in der Befragung ist nachhaltige Mobilität gleichermaßen wichtig. Allerdings haben Menschen mit Beeinträchtigung ohne den Ausbau von barrierefreien ÖPNV-Angeboten oft keine Chance auf klimafreundliche Mobilität, vor allem auf dem Land. Dann bleibt das Auto die einzige Fortbewegungsmöglichkeit.

Wie lässt sich die Lage verbessern?

- Mehr inklusive öffentliche Mobilität birgt Potenzial für eine insgesamt nachhaltigere Mobilität, da sie von mehr Menschen genutzt wird.
- Im Hinblick auf Elektro-Mobilität ist unter anderem an barrierefreie Zapfsäulen zu denken.¹⁰
- Dieser Punkt veranschaulicht im Kleinen, dass Inklusion und Nachhaltigkeit nicht gegeneinander ausgespielt werden dürfen. Dies gilt ebenso für das Thema Autofreie Städte – schließlich sind viele Menschen mit Beeinträchtigung mangels Alternative nach wie vor auf das Auto angewiesen. Inklusion muss als ein wichtiger qualitativer Aspekt von Nachhaltigkeit etabliert werden. Dies passiert idealerweise durch breite Sensibilisierung sowie Best-Practice-Beispiele.



Die geringe Nutzung digitaler Angebote im Kontext der Mobilität legt nahe, dass diese im Alltag vieler Menschen noch nicht angekommen ist. Abhängig vom Alter gibt es jedoch Unterschiede: Jüngere Menschen nutzen digitale Verkehrsangebote in der Regel häufiger.

Wie ist dieses Ergebnis einzuordnen?

Schon jetzt sind digitale Angebote für Jüngere ein wichtiges Mittel zur Mobilitätsplanung, zukünftig sicher für die breite Bevölkerung. Im Moment scheinen sie jedoch für viele noch kompliziert zu sein. Außerdem unterscheiden sich die digitalen Angebote oft nach Region.

¹⁰ Siehe hierzu die Initiative der Sozialheld*innen zum Aufbau einer barrierefreien Zapfsäulen-Infrastruktur. Online verfügbar unter <https://sozialhelden.de/blog/laden-ohne-hindernisse/>, zuletzt geprüft am 19.9.2022

Wie lässt sich die Lage verbessern?

- Auch hier kann Barrierefreiheit Standards für die Gestaltung setzen und die Handhabung von digitalen Services für alle Nutzer*innen vereinfachen. Der weitere Ausbau gesetzlicher Grundlagen für die barrierefreie Gestaltung sowohl öffentlicher wie privater digitaler Mobilitätsangebote ist daher entscheidend. Es gilt, Barrierefreiheit als Standard zu etablieren.
- Anstelle vieler einzelner regionaler Insellösungen wäre zudem eine überregionale digitale Lösung für die Reiseplanung sinnvoll.
- Besonders ältere Verkehrsteilnehmende müssen im Umgang mit solchen digitalen Services geschult werden, um diese sinnvoll nutzen zu können.
- Digital ersetzt nicht analog: Weiterhin ist menschliche Assistenz im Mobilitätsdschungel für viele eine wichtige Unterstützung.¹¹

Die mobil-inklusive Zukunft



Mobilität ist eine Voraussetzung für Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und somit ein Menschenrecht. Unabhängig davon, über welche Ressourcen ein Mensch verfügt oder welche Einschränkungen er hat, muss er in der Lage sein, selbstbestimmt und sicher unterwegs zu sein. Dies erfordert nicht nur eine barrierefreie, sondern auch eine diverse Angebotspalette, die den verschiedenen Bedarfen und Anforderungen der breit gefächerten Klientel gerecht wird.

Gleichzeitig besteht die Notwendigkeit, Mobilität im Sinne der Verkehrswende neu zu denken. Der Weg zu einer klimafreundlichen Mobilität führt weg von einer eindimensional auf motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Infrastruktur hin zu multimodalen Lösungen, die verschiedene Formen der Fortbewegung intelligent, zeit- und ressourcenschonend verbinden.

Wie das Inklusionsbarometer Mobilität 2022 und viele andere Studien zur Mobilität zeigen, ist bei beiden Zukunftsanliegen noch viel zu tun. Dabei haben inklusive und klimagerechte Mobilität bei näherer Betrachtung vieles gemeinsam: Beide Konzepte fördern die Nachhaltigkeit des Zeit- und Ressourcenverbrauchs, die Vielfalt bei Angebot und Nachfrage sowie Komfort und Sicherheit für alle Nutzer*innen – vorausgesetzt, man setzt sie konsequent um.

Bringen wir also einfach beide Konzepte zusammen. Machen wir uns mit neuem Vielfaltsbewusstsein und gewappnet mit Ansätzen für unterschiedlichste Bedarfe auf den Weg in eine menschengerechte und ökologische mobile Zukunft.

¹¹ Ein gutes Beispiel ist der Service mobisaar. Online verfügbar unter mobisaar.de, zuletzt geprüft am 22.9.2022.

8. Literaturverzeichnis

ADAC (2022): Der ADAC Mobilitätsindex. Entwicklung nachhaltiger Mobilität in Deutschland. München: ADAC e.V.

Aktion Mensch (2021a): Situation von Frauen mit Schwerbehinderung am Arbeitsmarkt. Studie zu geschlechtsspezifischen Unterschieden bei der Teilhabe am Erwerbsleben. Bonn: Aktion Mensch e.V. Online verfügbar unter <https://delivery-aktion-mensch.stylelabs.cloud/api/public/content/studie-frauen-mit-behinderung-auf-dem-arbeitsmarkt.pdf>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Aktion Mensch (2021b): Forschungssynthese Mobilität. Bonn: Aktion Mensch e.V. Online verfügbar unter <https://delivery-aktion-mensch.stylelabs.cloud/api/public/content/forschungssynthese-inklusive-mobilitaet>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Aktion Mensch und RWTH Aachen (2022): Mit ENABLE nachhaltig und inklusiv mobil. Online verfügbar unter <https://www.aktion-mensch.de/inklusion/mobilitaet/gute-beispiele/enable>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Altenburg, Sven / Gaffron, Philine / Gertz, Carsten (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung. Online verfügbar unter <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Ammoser, Hendrik / Hoppe, Mirko (2006): Glossar Verkehrswesen und Verkehrswissenschaften: Definitionen und Erläuterungen zu Begriffen des Transport- und Nachrichtenwesens. Dresden: Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften. Online verfügbar unter <http://hdl.handle.net/10419/22704>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Beauftragter der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen (2018): Die UN-Behindertenrechtskonvention. Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen. Bonn: Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Online verfügbar unter https://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/Redaktion/PDF/DB_Menschenrechtsschutz/CRPD/CRPD_Konvention_und_Fakultativprotokoll.pdf, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende (2021): Wie wir das Klima schützen und eine sozial gerechte Mobilitätswende umsetzen können. Bündnis Sozialverträgliche Mobilitätswende. Online verfügbar unter <https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/210428-broschuere-sozialvertraegliche-mobilitaetswende.pdf>, zuletzt geprüft am 30.9.2022.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2021a): Repräsentativbefragung zur Teilhabe von Menschen mit Behinderungen. 4. Zwischenbericht. Bonn: Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Online verfügbar unter <https://bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Forschungsberichte/fb-571-repraesentativbefragung-teilhabe.pdf>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2021b): Dritter Teilhabebericht der Bundesregierung über die Lebenslagen von Menschen mit Beeinträchtigungen. Teilhabe – Beeinträchtigung – Behinderung. Bonn: Bundesministerium für Arbeit und Soziales. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/a125-21-teilhabebericht.pdf>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (2022): Abschlussbericht Repräsentativbefragung zur Teilhabe von Menschen mit Behinderungen. Online verfügbar unter <https://www.bmas.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen/Forschungsberichte/fb-598-abschlussbericht-repraesentativumfrage-teilhabe.pdf>, zuletzt geprüft am 18.10.2022.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Online verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Bunge, Christiane / Katzschner, Antje (2009): Umwelt, Gesundheit und soziale Lage. Studien zur sozialen Ungleichheit gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen in Deutschland. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3801.pdf>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Daubitz, Stephan (2021): Teilhabe und Öffentliche Mobilität. Die Rolle der Politik. In: Schwedes, Oliver (Herausgeber): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden: Springer, Seite 77–104. Online verfügbar unter https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-658-32106-2_4.pdf, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Destatis (2019a): Wirtschaftsrechnungen. Leben in Europa (EU-SILC). Einkommen und Lebensbedingungen in Deutschland und der Europäischen Union 2017. Wiesbaden: Statistisches Bundesamt (Destatis), 2019. Online verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Einkommen-Konsum-Lebensbedingungen/Lebensbedingungen-Armutsgefaehrdung/Publikationen/Downloads-Lebensbedingungen/einkommen-lebensbedingungen-2150300177004.pdf>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Destatis (2019b): Verkehrsunfälle. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html;jsessionid=7E09DED110FDEA33AE3E312E94C9B825.internet731#sprg229230, zuletzt geprüft am 19.10.2022.

Deutscher Bundestag (2022): Was ist Nachhaltigkeit? Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/webarchiv/Ausschuesse/ausschuesse18/gremien18/nachhaltigkeit/nachhaltigkeit-248052>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Deutscher Städtetag (2018): Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht – Positionspapier des Deutschen Städtetages. Online verfügbar unter <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Positionspapiere/Archiv/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-2018.pdf>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2019): CO₂-Emissionen im Personenverkehr. Berlin. In Internationales Verkehrswesen (71) 4. Berlin, Seite 95–99.

Digitales Wörterbuch der deutschen Sprache (2022): Zugänglichkeit. Online verfügbar unter <https://www.dwds.de/wb/Zug%C3%A4nglichkeit>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Laußmann, Detlef / Haftenberger, Marjolein / Lampert, Thomas / Scheidt-Nave, Christa (2013): Soziale Ungleichheit von Lärmbelastung und Straßenverkehrsbelastung. Ergebnisse der Studie zur Gesundheit Erwachsener in Deutschland (DEGS1). Bundesgesundheitsblatt 56 (5/6). Berlin, Seite 822–831.

mobisaar: mobisaar – Mobilität für alle. Online verfügbar unter <https://www.mobisaar.de>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Rammler, Stephan / Schwedes, Oliver (2018): Mobilität für alle! Gedanken zur Gerechtigkeitslücke in der Mobilitätspolitik. Berlin: Friedrich-Ebert-Stiftung. Online verfügbar unter <https://library.fes.de/pdf-files/dialog/14779.pdf>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Schwedes, Oliver / Daubitz, Stephan / Rammert, Alexander / Sternkopf, Benjamin / Hoor, Maximilian (2018): Kleiner Begriffskanon der Mobilitätsforschung. IVP-Discussion Paper, No. 2018 (1). Berlin: Technische Universität Berlin, Fachgebiet integrierte Verkehrsplanung, 2. Auflage. Online verfügbar unter <http://hdl.handle.net/10419/200083>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Sozialgesetzbuch Neuntes Buch (SGB IX): Rehabilitation und Teilhabe von Menschen mit Behinderungen. Online verfügbar unter https://www.gesetze-im-internet.de/sgb_9_2018/, zuletzt geprüft am 19.10.2022.

Sozialhelden e.V. (2021): Pressemitteilung: Laden ohne Hindernisse – Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur und Berliner Verein Sozialheld*innen treiben barrierefreie Infrastruktur für E-Ladesäulen voran. Online verfügbar unter <https://sozialhelden.de/blog/laden-ohne-hindernisse/>, zuletzt geprüft am 19.9.2022.

Statista (2022a): Definition Signifikanz. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/lexikon/definition/122/signifikanz/>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Statista (2022b): Schätzungen der Gesamtanzahl der Flüchtlinge aus der Ukraine nach Grenzübertreten in Folge des Krieges von Februar bis September 2022. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1293762/umfrage/anzahl-der-kriegsfluechtlinge-aus-der-ukraine/>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Thönnies, Lea (2022): Partizipative Forschung digital und vielfältig. In Behindertenpädagogik (61), 1. Gießen, Seite 57 – 73.

Umweltbundesamt (2018): Geht doch! Grundzüge einer bundesweiten Fußverkehrsstrategie. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2020-06-15_texte_75-2018_geht-doch_v6.pdf, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Umweltbundesamt (2019): Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten. Kostensätze. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2019-02-11_methodenkonvention-3-0_kostensaetze_korr.pdf, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Umweltbundesamt (2020): Frey, Kilian / Burger, Andreas / Dziekan, Katrin / Bunge, Christiane / Lünenbürger, Benjamin: Verkehrswende für ALLE. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträglichere Mobilität. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/2020_pp_verkehrswende_fuer_alle_bf_02.pdf, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Verkehrsclub Deutschland (2019a): Zu Fuß zur Haltestelle. Anleitung zur Durchführung eines Fußverkehrschecks auf dem Weg zur Haltestelle. Berlin: VCD Bundesverband. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Fussverkehr/Zu_Fuss_zur_Haltestelle/Hinweise_zum_Fussverkehrscheck_zur_Haltestelle.pdf, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

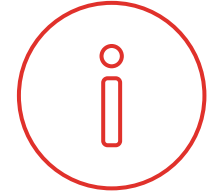
Verkehrsclub Deutschland (2019b): VCD-Hintergrundpapier zur Verkehrssicherheit. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Verkehrssicherheit/VCD_Hintergrundpapier_Verkehrstote_und_Verletzte_Stand_August_2019.pdf, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Verkehrsclub Deutschland (2021): VDC-Forderungen für eine sozial gerechte Verkehrswende. VCD-Forderungspapier, 11. Berlin: VCD Bundesverband. Online verfügbar unter https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/Forderungspapier_soziale_Verkehrswende.pdf, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

World Health Organization: International Classification of Functioning, Disability and Health. Online verfügbar unter <https://www.who.int/standards/classifications/international-classification-of-functioning-disability-and-health>, zuletzt geprüft am 16.9.2022.

Zeit Online (2022): Auto bleibt beliebtestes Verkehrsmittel. Online verfügbar unter <https://www.zeit.de/news/2022-05/10/auto-bleibt-beliebtestes-verkehrsmittel>, zuletzt geprüft am 21.9.2022.

Impressum

**Auftraggeberin:**

Aktion Mensch e.V.
Verantwortlich: Christina Marx
www.aktion-mensch.de

Durchführendes Institut:

Ipsos Public Affairs
Kolonnenstraße 26
10829 Berlin

Forschendenteam: Carolin Bolz, Dr. Johannes Kaiser und Matthias Tobies (Ipsos); Lea Thönnnes, Nadja Ullrich und Stefan Sandner (Aktion Mensch); Amela Kallweit, Andreas Potschka, Christin Burow, Hartmut Schulze, Jutta Schmitt, Özcan Ar, Thomas Paeschke, Yusuf Zein und zwei weitere Personen

Verfasser*innen: Carolin Bolz, Matthias Tobies (Ipsos); Lea Thönnnes, Nadja Ullrich, Stefan Sandner (Aktion Mensch); Christina Burger

Redaktion: Christina Burger

Lektorat: Daniela Kumor-Böhning

Illustrationen: Chrissie Salz, www.supersalz.de

Layout und Satz: Nicole Schmitz, www.subgrafix.de

Danksagung: Ein besonderer Dank geht an die Expert*innengruppe für ihre wertvollen fachlichen Hinweise, die zum Gelingen des Inklusionsbarometers Mobilität 2022 beigetragen haben (Anke Glenz; Bettina Keßler, mobisaar; David Scharla, Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter; Gerald Fröde, Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband; Hilke Groenewold, Unfallkasse Sachsen-Anhalt; Kay Macquarrie, Deutsche Welle; Kerstin Goldenstein, Alfa-Selbsthilfe; Ottmar Miles-Paul, LIGA Selbstvertretung; Wiebke Thormann, ADAC) sowie an die Dolmetscher*innen, die zur Barrierefreiheit der Projektsitzungen beigetragen haben (Anne Leichtfuß, Kirsten Czerner-Nicolas, Marlene Seifert, VerbaVoice).

© **Copyright:** Aktion Mensch e.V., Bonn, und Ipsos Public Affairs, Berlin 2022



Mehr Informationen unter
www.aktion-mensch.de



Stand: Oktober 2022

Aktion Mensch e.V.

Heinemannstr. 36

53175 Bonn

Telefon: 0228 2092-0

info@aktion-mensch.de