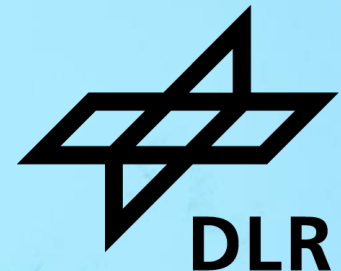


SOZIALGERECHTE MOBILITÄT FÖRDERN

MOBILOTSIN-online: Perspektiven sozialgerechter Mobilität - Ist an alle gedacht?! 20.08.2024

Dr. Kerstin Stark



Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt Überblick



- Unsere Mission: Wir erforschen Erde und Weltall und entwickeln Technologien für eine nachhaltige Zukunft.
- Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten in den Bereichen



- Europas größte Forschungsorganisation mit mehr als 10.000 Mitarbeitenden
- 54 Institute/Einrichtungen an 30 Standorten in Deutschland; Büros in Brüssel, Paris, Tokio und Washington; Raumfahrtagentur und Projektträger
- Mitglied der Helmholtz-Gemeinschaft

Mobilität verstehen



- Daten erheben und verarbeiten
- Trends analysieren und abbilden

Mobilität gestalten

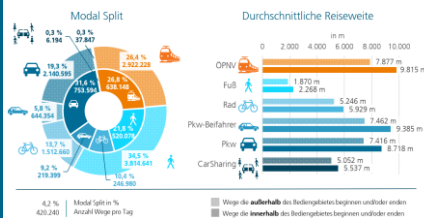


- Gestaltung von Verkehrsmitteln, Verkehrsmärkten und –angeboten sowie Räumen, in denen Mobilität und Transport stattfindet
- Lösungen konzipieren und demonstrieren
- Wirkungen von Lösungen quantifizieren und bewerten

Mobilität implementieren



- Handlungsgestaltend unsere Partner aus Wirtschaft, Kommunen und Politik beraten



Leitende Thesen



Für sozialgerechte Mobilität muss das Verkehrsangebot die Vielfalt der Verkehrsteilnehmenden widerspiegeln.

Die Vermeidung von Mobilitätsarmut dient der Förderung sozialgerechter Mobilität.

Eine konsequente Stärkung des Umweltverbunds dient auch der sozialgerechten Mobilität.

VIELFALT UND SOZIALGERECHTE MOBILITÄT

Vielfalt der Verkehrsteilnehmenden

- Vielfalt der Merkmale von Personen, z. B.
 - Mobilitätseingeschränkt
 - Fahruntüchtig/führerscheinlos
 - Weiblich, divers
 - Teil einer ethnischen/religiösen Minderheit
 - Mit Kindern und Pflegebedürftigen unterwegs
 - Einkommensarm
 - Tourist*in sein
 - ...



Quelle: DLR

Inklusives Verkehrsangebot für die Vielfalt der Verkehrsteilnehmenden

DLR-Studie „MyWay“



- **Fragestellung:** Hindernisse/Barrieren im öffentlichen Raum/im Verkehr für unterschiedliche Personenmerkmale
- **Hintergrund:**
 - Breites Spektrum von Merkmalen, die Menschen dauerhaft oder situativ in ihren Mobilitätsanforderungen beeinflussen
 - Wenig Wissen dazu, *welche* Merkmale von Personen für *welche* Hindernisse im Verkehr *wie* relevant sind (*diversity data gap*)
 - ÖPNV im Prinzip schon sozialgerecht, aber: oft nicht praktikabel und nur bedingt barrierefrei
- **Erkenntnisse:**
 - Es gibt mehr oder weniger gravierende Hindernisse, alle Hindernisse machen Reisen/Unterwegssein mit ÖPNV weniger attraktiv
 - Große Baustelle Erreichbarkeit/Barrierefreiheit
 - Viele Hindernisse betreffen teilweise zumindest zeitweilig einen Großteil der Bevölkerung



Abschlussbericht



Sozialgerechte Mobilität

Empfehlungen für
„Bausteine“ des
Arbeitskreises Mobilität,
Erreichbarkeit und soziale
Teilhabe der ARL - Akademie
für Raumentwicklung in der
Leibniz-Gemeinschaft (2021-
2024)



Themendossier des
ARL-AK

Beteiligungsverfahren inklusiv gestalten



Mobilitätsarmut
engegenwirken



Planung mit guten
Daten ausstatten



Soziale Teilhabe mitdenken



Straßenraum gerecht gestalten



Aktive Mobilität
erleichtern



Soziale
Integration
braucht
Begegnungen



Teilhabe braucht
Erreichbarkeit



ÖPNV-Nutzung für alle ermöglichen



Virtuelle Mobilität
sozial gestalten



Maßnahmen-Check zur sozialen Gerechtigkeit



		Verteilung (positive und negative Betroffenheiten)						Verfahrensgerechtigkeit						
		Monetäre Auswirkungen		Erreichbarkeit		Teilhabe und Nutzbarkeit öffentlicher Räume		Gesundheit und Sicherheit		Sonstiges		Partizipation und Demokratie		
Beschreibung der Maßnahme														
Anerkennung verschiedener Bedürfnisse und Fähigkeiten (Personas)	Persona 1													
	Persona 2													
	Persona 3	0	BEISPIEL TEXT TEXT			+	BEISPIEL TEXT TEXT							
	Persona 4			-	BEISPIEL TEXT TEXT			-	BEISPIEL TEXT TEXT					
	Persona 5	++	BEISPIEL TEXT TEXT							-	BEISPIEL TEXT TEXT			
	Persona 6									0	BEISPIEL TEXT TEXT			
	Persona 7													
WEITERE Auswirkungen	Umwelt (Biodiversität, Versiegelung, Gewässer, Emissionsbelastung, etc.)													
	Künftige Generationen ("intergenerationale Gerechtigkeit")													
	Andere Gesellschaften (in ärmeren Ländern, globaler Süden) ("globale Gerechtigkeit")	++	Bsp TEXT TEXT											
Auswirkungen auf...	Monetäre Auswirkungen	Erreichbarkeit		Teilhabe und Nutzbarkeit öffentlicher Räume		Gesundheit und Sicherheit		Sonstiges		Partizipation und Demokratie				
Auswirkungen auf einen Blick	+	BEISPIEL TEXT TEXT												
Implikationen für die Maßnahme														



Vorlage der Bewertungshilfe zum Download auf arl-net.de

■ Personas-Baukasten mit markierten Beispiel-Personas

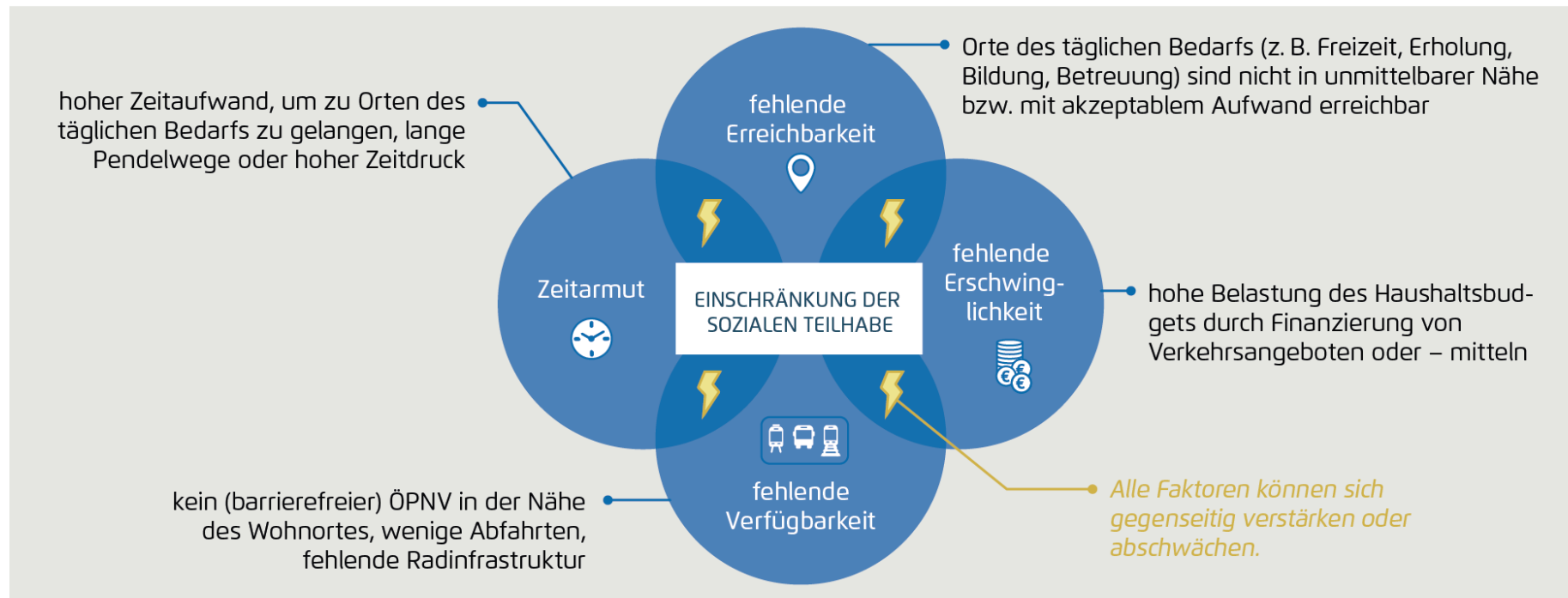
KATEGORIEN UND DIMENSIONEN	AUSPRÄGUNG DER DIMENSIONEN (Anwendung einer 2- (ja/nein) oder 3-Skala (mit Mittelwert), kann angepasst werden; links = Ausprägungen die zu besonderen Mobilitätsanforderungen führen)		
(a) Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse			
Aktionsradius insbesondere bzgl. der regelmäßig aufzusuchenden Orte, Wegezwecke: Versorgung, Arbeit/Bildung, Freizeit	groß	mittel (Fahrrad-erreichbarkeit)	klein (fußläufig)
Besondere Aktionszeiten (z. B. Arbeit in Randzeiten)	ja	/	nein
Autoabhängigkeit (Destination erzwingt PKW-Nutzung)	ja	/	nein
Sicherheitsbedarf	erhöht	/	nicht erhöht
Transporterfordernis (Gegenstände, Tiere)	ja	/	nein
Begleitungserfordernis (Personen begleiten)	ja	/	nein
(b) Ressourcen und Ausstattung			
Finanzieller Spielraum	gering	mittel	groß
Zeitlicher Spielraum (Betreuungs-Verantwortung, feste Zeiten bspw. durch Arbeit, Kita, Bereitschaftsdienst etc.)	niedrig	mittel	hoch
PKW-Verfügbarkeit	nein	eingeschränkt	ja
Fahrradverfügbarkeit	nein	/	ja
Mobilitätshilfe (Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen)	ja	/	nein
Verfügbarkeit ÖPNV-Zeitkarte	nein	/	ja
(c) Körperliche und kognitive Fähigkeiten			
PKW-Fahrtüchtigkeit und Führerscheinbesitz	nein	/	ja
Fahrradfahrtüchtigkeit	nein (nicht gelernt oder physisch eingeschränkt)	ja aber nicht routiniert	routiniert
Digitalkompetenz	niedrig	mittel	hoch
Sehkraft (Wahrnehmung von Farbe, Kontrast, etc.)	nein	eingeschränkt	ja
Hörvermögen	nein	eingeschränkt	ja
Körpergewicht	überdurchschnittlich	/	durchschnittlich oder niedrig
Körpergröße und Sichthöhe	unterdurchschnittlich	/	durchschnittlich oder hoch
Gehtüchtigkeit und Fitness	nein	eingeschränkt	ja
Aufmerksamkeit (Einschätzen der verkehrlichen Situation, Reaktionsfähigkeit)	unterdurchschnittlich	/	durchschnittlich oder hoch
Orientierung und Ortskenntnis (Erinnerung, Lernen, Planen, Erfahrung)	unterdurchschnittlich	/	Durchschnittlich oder hoch
Lese- und Sprachkompetenz	nein	eingeschränkt	ja
Ängste und Phobien (z. B. sozial, raumbezogen)	ja	/	nein
Aus den Einschränkungen resultierende Begleiterfordernis	Ja	/	nein

Quelle: Mark, Laura; Busch-Geertsema, Annika; LeBris, Jessica; Matthes, Gesa; Stark, Kerstin (2023): Ist das gerecht? Eine Bewertungshilfe für lokale Mobilitätsmaßnahmen. In: Internationales Verkehrswesen 75 (4), S. 28–31.

VERMEIDUNG VON MOBILITÄTSARMUT ZUR FÖRDERUNG SOZIALGERECHTER MOBILITÄT

DLR-Studie zur Mobilitätsarmut

- Studie für Agora Verkehrswende (2023): Was heißt Mobilitätsarmut, wie lässt sie sich messen, wie ist die Lage in Deutschland und was lässt sich dagegen tun?



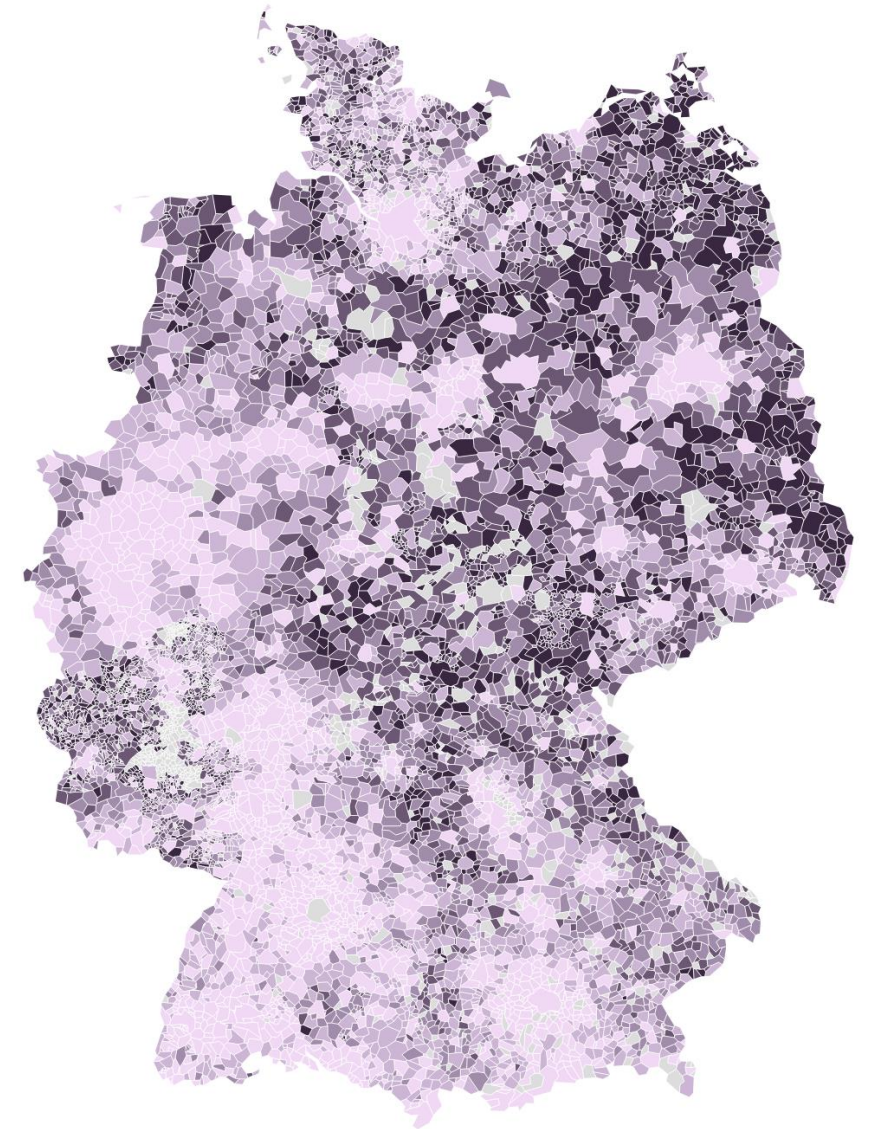
Agora Verkehrswende (2023) | Quelle: Eigene Darstellung.

Definition von Mobilitätsarmut, Quelle: Agora Verkehrswende 2023 auf Basis von Stark et al. 2023

Mobilitätsarmut und autoabhängige Räume

- Das Auto/autoabhängige Räume zentral für die Entstehung von Mobilitätsarmut
 - Ohne eigenes Auto: eingeschränkte Mobilität und soziale Teilhabe
 - „Erzwungener Autobesitz“: finanzielle Belastung und Einschränkungen in anderen Lebensbereichen

sehr niedrig niedrig mittel hoch sehr hoch



Quelle: Agora Verkehrswende/Stark et al. 2023
auf Basis der Arbeiten von G. Mattioli

DLR-Studie zur Mobilitätsarmut

- Es gibt Mobilitätsarmut in Deutschland, Betroffene haben **weniger Chancen auf soziale Teilhabe**
- Insb. gefährdet sind **Erwerbstätigen-Haushalte mit Auto** und gleichzeitig niedrigem Einkommen
- Autobesitz insb. bei weniger Einkommensstarken häufig keine Komfortentscheidung, sondern „**erzwungen**“ durch **fehlende praktikable Alternativen**
- **Gegenmaßnahmen** sollten bestehende Autoabhängigkeit verringern, das Haushaltsbudget entlasten und die zeitlich-räumliche Flexibilität von Personen erhöhen

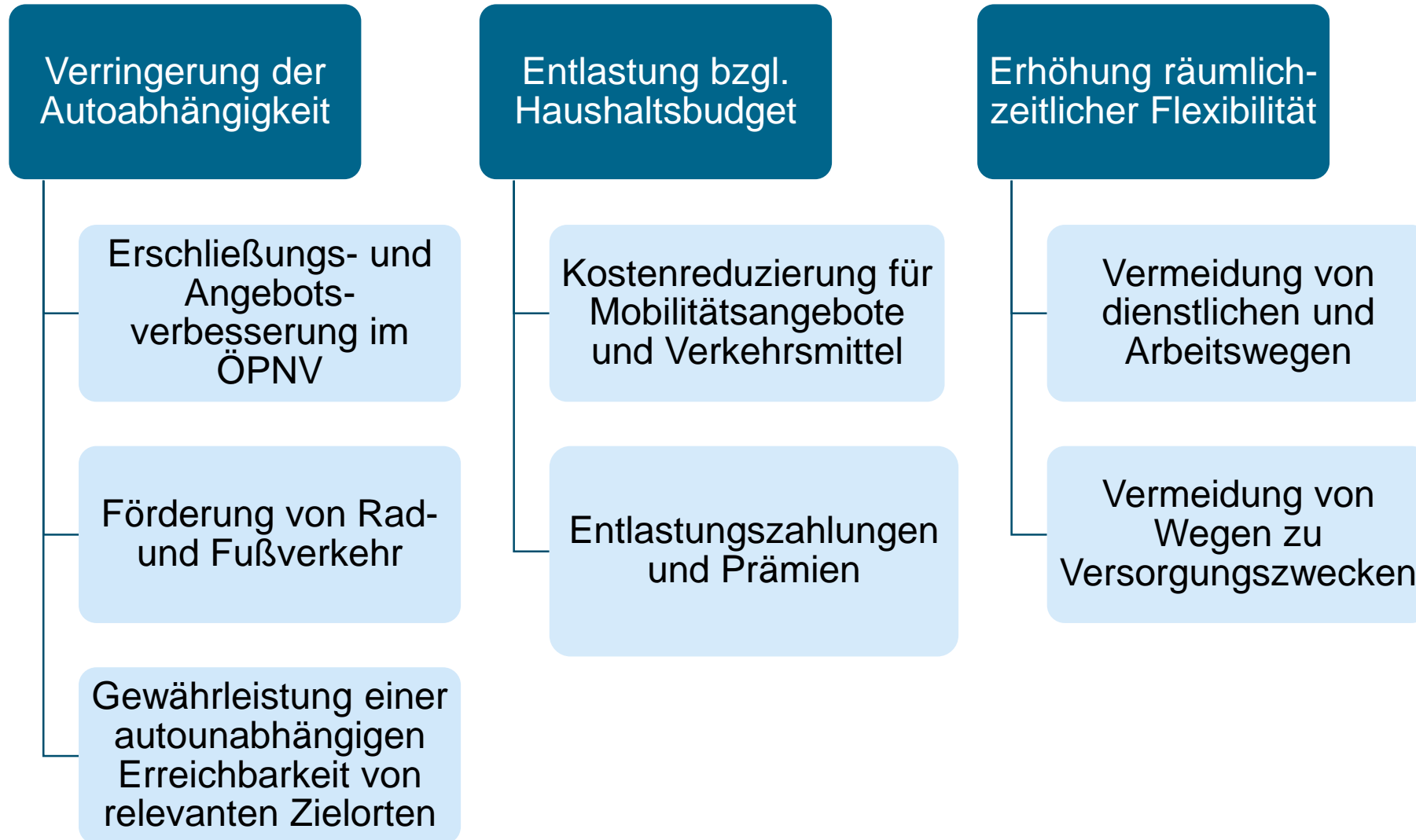


Download der
Publikationen:



STÄRKUNG DES UMWELTVERBUNDS FÜR SOZIALGERECHTE MOBILITÄT

Handlungsfelder und Maßnahmen



Empfehlungen für sozialgerechte Mobilität

- Ressort- und verkehrsmittelübergreifende sowie transdisziplinäre Zusammenarbeit
- Verfolgen eines verkehrs- und stadtpolitischen Leitbilds, bei dem der Umweltverbund im Vordergrund steht sowie Schaffung sicherer und attraktiver Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur
- Erhalt und Schaffung eines günstigen und attraktiven ÖPNV
- Vielfalt der Bevölkerung im Blick haben und in der Maßnahmenplanung berücksichtigen



Oben: Temporäre Schulzone; Quelle: Changing Cities; unten: Broschüre Mobilitätsgesetz Berlin, Quelle: berlin. de

KONTAKT

Kontakt:

Dr. Kerstin Stark

kerstin.stark@dlr.de

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt
Institut für Verkehrsforschung