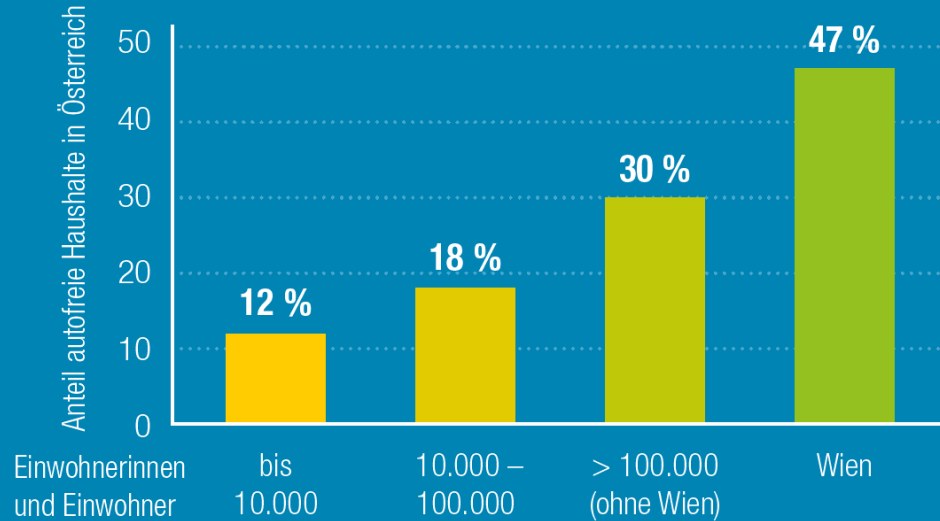


Anteil autofreier Haushalte nimmt mit der Bevölkerungszahl zu

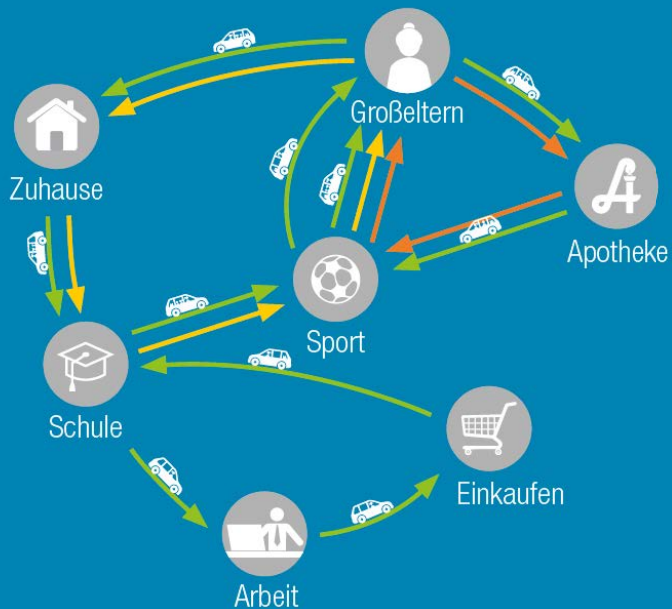


Vielfältige Ansprüche definieren Mobilität



Persönliche Mobilität wird durch viele Faktoren beeinflusst.

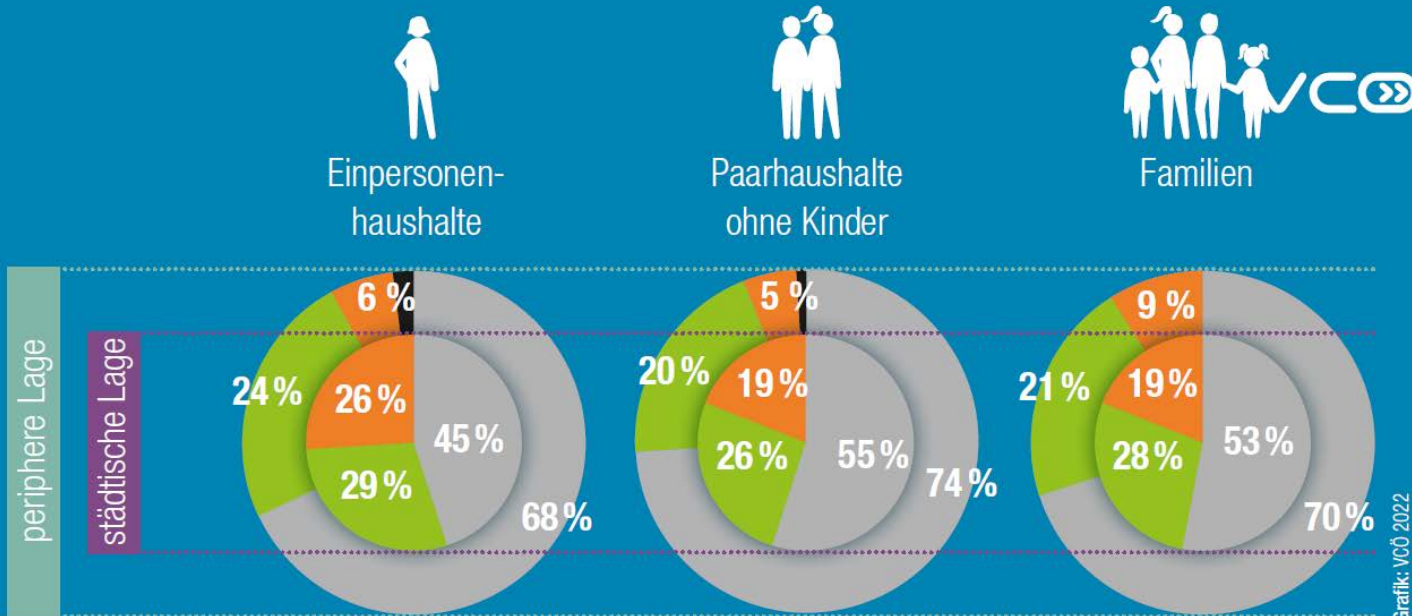
Autozentriertes Verkehrssystem



Nachhaltiges Mobilitätssystem



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



Öffentlicher Verkehr



Gehen, Fahrrad































Pkw (lenkend/mitfahrend)



Sonstige

Kinder und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen brauchen längere Grünphase

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



Straßenquerung innerhalb der Ampelphase:  machbar  unsicher  nicht machbar

Design for All

Barrierefreiheit als Norm: Beispiel Stadt Breda



Foto: Shutterstock/Roman Zaiets

- Zugänglichkeit von 800 Geschäften und Gaststätten wurde überprüft und verbessert
- Alle Busse und Haltestellen sind stufenlos zugänglich und digitale Informationen und Apps barrierefrei

Fazit und Ausblick

Ein für alle Menschen funktionales Mobilitätssystem kann nur erreicht werden, wenn die vielfältigen Ansprüche in der Verkehrs- und Angebotsplanung berücksichtigt werden.

- Es braucht bedarfsorientierte und leistbare Angebote, die Abhängigkeit vom Auto reduzieren
- Es braucht attraktive und sichere Infrastruktur für Gehen und Radfahren
- Gerechte Aufteilung der Investitionen in Angebot und Infrastruktur sind als grundlegende Strategie in der Verkehrsplanung anzuwenden (bspw. Gender Mainstreaming)
- Subventionen und Förderungen sind sozial gerecht und ökologisch zu reformieren
- Es müssen betroffene Personengruppen frühzeitig eingebunden werden
- Design for All-Prinzipien sind bei Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangeboten zu berücksichtigen

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Kontakt:

Lina Mosshammer (lina.mosshammer@vcoe.at)

www.vcoe.at