

Zeitschrift für

# VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion **Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,  
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl**

**Juni 2015**

# 06

181 – 216

## Beiträge

### **Überlegungen zur Durchführung der Fahrlehrer- und Fahrschullehrerprüfung (Teil 1)**

*Bernd Kloiber* ➔ 184

**Helmpflicht für Rad(renn)fahrer?** *Michael Kraus* ➔ 190

## Rechtsprechung

**Ersatzfähigkeit von Hundebetreuungskosten  
nach § 1327 ABGB** *Christian Huber* ➔ 196

**Verletzung einer Kaufhauskundin durch Kollision mit  
einem Transportwagen einer Angestellten** *Christian Huber* ➔ 198

## Judikaturübersicht Verwaltung

**Aufforderung zur Blutabnahme, Inanspruchnahme von Freiwilligkeit  
nicht erforderlich** ➔ 202

**Informationen über Nichtvorliegen der Wohnsitzvoraussetzung  
müssen vom Ausstellerstaat herrühren** ➔ 202

## Ausländische Rechtsprechung

**Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2015/1**  
*Christian Huber* ➔ 205

## Kuratorium für Verkehrssicherheit

**Mobilitätsphasen**

*Susanne Kaiser, Florian Schneider, Stephanie Radon und Nicole Ringer* ➔ 210



Kuratorium für Verkehrssicherheit

# Mobilitätsphasen

## Ein Klassifikationsansatz zur Beschreibung von Mobilitätsbiografien

ZVR 2015/114

§ 65 StVO;  
§ 18 FSG;  
§ 64b KDV

Mobilität;  
Mobilitätsphasen;  
Kompetenzen

Jeder Mensch durchläuft über seine Lebensspanne hinweg unterschiedliche Mobilitätsphasen, die entsprechende Kompetenzen zur Ausübung der Mobilität erfordern. Mit der Möglichkeit, mobil zu sein, sind auch gesellschaftliche Partizipation und Selbstbestimmung wesentlich verbunden. Im Zuge des Projekts „Mobilitätsphasen“ wurden fünf wesentliche Mobilitätsphasen und erforderliche Kompetenzen identifiziert. Die Sammlung und Clusterung von Mobilitätsaspekten und Kompetenzen bietet als Klassifikationsansatz die Möglichkeit, Fördermaßnahmen zur Steigerung von Mobilität abzuleiten.

Von Susanne Kaiser, Florian Schneider, Stephanie Radon und Nicole Ringer

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
  - 1. Begriffsbestimmung Mobilität
    - a) Räumliche Mobilität und Abgenzung zu Verkehr
    - b) Geistige Mobilität
    - c) Soziale Mobilität
    - d) Virtuelle Mobilität
- B. Mobilitätsphasen
  - 1. Lernphase
  - 2. Flexibilitätsphase
  - 3. Begleitungsphase
  - 4. Individualphase
  - 5. Rückzugsphase
- C. Mobilitätsrelevante Kompetenzen
  - 1. Gehen
  - 2. Rad fahren
  - 3. Moped fahren
  - 4. Pkw fahren
  - 5. Öffentliche Verkehrsmittel nutzen
  - 6. Andere begleiten
  - 7. Alltagswege bewältigen
  - 8. Mobilität trotz Einschränkungen
  - 9. Wahrnehmung und Gefahrenvermeidung
  - 10. Orientierung
  - 11. Reisen
  - 12. Umzug
  - 13. Neue Wege
  - 14. Virtuelle Mobilität
  - 15. Mobilitätsbewusstsein
- D. Fazit

### A. Einleitung

Im Laufe eines Lebens durchläuft jeder Mensch mehrere Mobilitätsphasen, welche von unterschiedlichen Fortbewegungsarten sowie motorisierten und nicht-motorisierten Verkehrs- und Hilfsmitteln geprägt sind. In jeder Mobilitätsphase sind bestimmte Kompetenzen zur Ausübung der Mobilität notwendig, welche erlernt bzw. erworben werden – wie etwa das Gehen als Kleinkind oder das Erlernen des Fahrradfahrens. Unsere Lebensumstände und Umbrüche in unseren Biografien bestimmen in erheblichem Ausmaß, wie wir uns fort-

bewegen. Umgekehrt haben Art und Ausmaß von Mobilität erheblichen Einfluss auf unsere Lebenssituation. Umbrüche können etwa die Nutzung neuer Fortbewegungsarten (Führerscheinwerb), der Wechsel des Arbeitsplatzes oder krankheitsbedingte Änderungen sein. Im Wesentlichen bauen die einzelnen Mobilitätsphasen auf diesen Umbruchphasen auf. Große Auswirkung auf unsere Mobilität hat auch der Raumtyp, in dem wir uns bewegen: Neben der klassischen Differenzierung zwischen ruralem und urbanem Raum findet hier auch der Hybrid aus Stadt und Land, der sogenannte „rurbane“ Raum, Berücksichtigung.

Die Studie „Mobilitätsphasen und damit verbundene Kompetenzen“ wurde im Auftrag des KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) vom Planungs- und Beratungsbüro RaumRegionMensch durchgeführt. Entstanden ist eine Sammlung und Clusterung von 15 Kompetenzgruppen, die in fünf unterschiedlichen Mobilitätsphasen relevant sein können. Diese Übersicht kann zukünftig als Grundlage für die Maßnahmenentwicklung zur Förderung von Mobilität unterschiedlicher Zielgruppen herangezogen werden.

### 1. Begriffsbestimmung Mobilität

Der Begriff „Mobilität“ hat sich im Verlauf der letzten 100 Jahre in seiner Bedeutung und Aneignung stark verändert. Der Duden definiert Mobilität als „1. (bildungssprachlich) [geistige] Beweglichkeit und 2. (Soziologie) Beweglichkeit (in Bezug auf den Beruf, die soziale Stellung, den Wohnsitz)“.<sup>1)</sup> Diese Definition geht auf das 19. Jahrhundert zurück und hat geistige und soziale Mobilität im Fokus. Heute wird vielmehr räumliche Beweglichkeit, meist in Form von Verkehr, assoziiert. Unter den Begriff der Mobilität werden also unterschiedliche Mobilitätsarten subsumiert, welche in unterschiedlichen Graden ausgeprägt sein können. In der gegenständlichen Studie wurde zwischen sehr hoher, hoher, geringer und eingeschränkter Mobilität differenziert. Der Grad der Mobilität hängt unter anderem von der Verfügbarkeit unterschiedlicher Ver-

1) Bibliographisches Institut, Duden online, „Mobilität“. [www.duden.de/rechtschreibung/Mobilitaet](http://www.duden.de/rechtschreibung/Mobilitaet) (abgefragt am 23. 2. 2015).

kehrsmittel und der zu deren Nutzung notwendigen Kompetenzen sowie von finanziellen und persönlichen Umständen ab.

technische Errungenschaften erst ermöglicht, räumliche Mobilität zu verändern.

#### a) Räumliche Mobilität und Abgrenzung zu Verkehr

Räumliche Mobilität ist jene Form, die heute allgemein unter Mobilität verstanden wird. Sie bezeichnet die Bewegung von Menschen und Gütern im geografischen, konkreten Raum und wird maßgeblich von der körperlichen Verfassung, persönlichen Umständen, wie zB der finanziellen Lage, sowie der Gestaltung des Raums beeinflusst. Räumliche Mobilität umfasst einerseits zirkuläre Mobilität, die durch kurze Wege mit identischem Ausgangs- und Endpunkt charakterisiert ist (Alltagswege und Tourismus).<sup>2)</sup> Andererseits wird unter dem Begriff auch residenzielle Mobilität subsumiert, die eine Veränderung des Ausgangspunkts zirkulärer Mobilität, also einen Wohnortwechsel, meint.

Verkehr entsteht, wenn sich Mobilität zu einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort „verräumlicht“. Im Verkehr wird demgemäß die Mobilität der Individuen sichtbar. Das Verkehrssystem ist eine wichtige Voraussetzung für räumliche Mobilität, aber erst die Entscheidung, etwa ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nutzen, lässt Verkehr Teil der Mobilität werden.

#### b) Geistige Mobilität

Unter geistiger Mobilität wird die Fähigkeit, flexibel und in Alternativen zu denken, sowie die Eigenschaft, kreativ und selbstreflektiert zu sein, verstanden.<sup>3)</sup> Diese geistige Mobilität ist mit allen anderen Mobilitätsformen verknüpft und hat es durch gesellschaftliche und

#### c) Soziale Mobilität

Soziale Mobilität umfasst die Bewegung im sozialen Raum, zwischen sozio-ökonomischen Positionen – sowohl individuell als auch kollektiv. Der soziale Raum ist dabei nicht mit dem physischen Raum gleichzusetzen. Zu unterscheiden ist vertikale von horizontaler Mobilität im sozialen Raum. Während die Änderung der sozio-ökonomischen Position bei vertikaler Mobilität von einem sozialen Auf- oder Abstieg begleitet wird, erfolgt diese bei horizontaler Mobilität ohne unmittelbar damit verbundenen gesellschaftlichen Auf- oder Abstieg.<sup>4)</sup>

#### d) Virtuelle Mobilität

Im Gegensatz zur räumlichen oder sozialen Mobilität findet virtuelle Mobilität nicht in konkreten, sondern in imaginären Räumen (zB Internet) statt. Sie ermöglicht es, Informationen in Echtzeit zwischen Sendern und Empfängern auszutauschen. Physische Mobilität wird dadurch teils ersetzt, teilweise jedoch erst induziert.<sup>5)</sup>

2) Flade, Der rastlose Mensch. Konzepte und Erkenntnisse der Mobilitätspsychologie (2013).

3) Zierer/Zierer, Zur Zukunft der Mobilität. Eine multiperspektivische Analyse des Verkehrs zu Beginn des 21. Jahrhunderts (2010).

4) Siehe FN 3.

5) Siehe FN 3.



#### Geistige Mobilität

- Fähigkeit, flexibel und in Alternativen zu denken; Kreativität



#### Soziale Mobilität

- zwischen sozio-ökonomischen Gruppen (vertikale/horizontale Mobilität)



#### Zirkuläre Mobilität

- Anfangs- und Endpunkt gleich



#### Residenzielle Mobilität

- Wechsel des Wohnorts

Räumliche Mobilität



#### Virtuelle Mobilität

- Bewegung in imaginären Räumen, Informations- und Kommunikationstechnologie, Ergänzung zur räumlichen Mobilität

Abbildung 1: Arten von Mobilität



## B. Mobilitätsphasen

Anhand von Literatursynthesen, Fokusgruppen, der Analyse statistischer Daten (Demografie, Mobilität) und der Analyse von Mobilitätsbiografien wurden fünf Mobilitätsphasen über die Lebensspanne hinweg identifiziert. Durch Veränderungen der Lebenssituation entstehen Umbruchphasen, auf denen der Eintritt in eine neue Mobilitätsphase aufbaut. Die wesentlichen Umbrüche in Biografien mit Auswirkung auf Mobilität sind:

- Erlernen neuer Fortbewegungsarten: Gehen, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel, Moped, Pkw, virtuelle Bewegung;
- Bildung und Beruf: Schulwechsel, Arbeitsplatz (-wechsel), Pensionsantritt, Arbeitslosigkeit;
- persönliche Ereignisse und Familie: Kinder, Umzug, Krankheit, Behinderung, Änderung der finanziellen Situation.

Je nach Raumtyp weisen die einzelnen Phasen unterschiedliche Merkmale und Anforderungen auf. Für die Bearbeitung der Studie wurden drei Raumtypen, welche die raumstrukturelle Situation Österreichs repräsentieren, festgelegt und deren spezifischen Eigenschaften im Hinblick auf Mobilität berücksichtigt:

- der rurale Raum mit ländlicher Prägung in peripheren Lagen, geringer Bevölkerungsdichte und wenig Infrastruktur;
- der urbane Raum, ein Hybrid aus urban und rural, Suburbanisierung im Stadtumland;
- der urbane Raum: städtischer Raum mit Zentrumsfunktion, hoher Bevölkerungsdichte und viel Infrastruktur.

Die beschriebenen Mobilitätsphasen sind nicht als zeitlich voneinander abgegrenzt zu sehen und können sich überschneiden – auch wenn das Lebensalter die Grunddimension darstellt. Der Schwerpunkt der Phasen- und anschließenden Kompetenzbeschreibung liegt auf räumlicher Mobilität, andere Mobilitätsarten werden punktuell miteinbezogen.

### 1. Lernphase

Die Mobilitätsphase Lernen beginnt mit der Geburt und hält bis zu einem Alter von etwa 20 Jahren an. Anfangs ist jeder Mensch immobil und auf Hilfe angewiesen. Jedoch werden im Laufe der Phase sehr viele neue Kompetenzen erworben und der persönliche Aktionsradius vergrößert sich konstant. Der erste große Schritt innerhalb der Lernphase ist das Erlernen des Gehens. Die Lernphase ist generell von vielen Umbrüchen geprägt: Gehen, Fahrradfahren, Nutzung des öffentlichen Verkehrs, Moped- und/oder Pkw-Führerschein, unterschiedliche Schultypen. Besonders wichtig ist die Aneignung von Mobilitätskompetenzen im Bereich Alltag, wie die repetitive Mobilität, die täglich in gleicher Weise durchgeführt wird, sowie die Wahrnehmungskompetenz im Verkehr. Die ersten regelmäßigen Wege sind üblicherweise jene zum Kindergarten oder zu einer anderen Betreuungseinrichtung, die gemeinsam mit den Eltern oder einer Begleitperson zurückgelegt werden.

Soziale Mobilität ist in den ersten Jahren sehr stark durch jene der Eltern geprägt. Erst in der Mitte der

Phase steigt hier der persönliche Einfluss. Auch die residenzielle Mobilität kann kaum selbst gesteuert werden und ist stark von den Entscheidungen der Eltern oder Betreuungsperson abhängig.

### 2. Flexibilitätsphase

Die Flexibilitätsphase reicht vom Schul- oder Lehrabschluss bis zum Ausscheiden aus dem Erwerbsleben, mit momentan etwa 65 Jahren. Unterbrochen wird sie oft von der Begleitungsphase (siehe Pkt 3). Diese zweite Phase ist meist von vielen Umbrüchen geprägt (weiterführende Ausbildung, Arbeitsplatz [wechsel], Umzug, Familiengründung, Partnerschaft etc). Zirkuläre Mobilität wird in der Flexibilitätsphase durch das Entstehen zusätzlicher Wege (Familie, Pendeln) erweitert. Die größten Veränderungen treten durch Familiengründung und die Änderung der finanziellen Situation bzw der persönlichen Umstände wie Krankheit oder Behinderung auf. Die Kompetenzen, welche sich der Mensch in dieser Phase aneignet, betreffen weniger die räumliche Mobilität als soziale, wirtschaftliche, geistige und ökologische Aspekte. Auch werden – oft multimodale – Mobilitätsmuster entwickelt, welche im Alltag zur Anwendung kommen. Das Bewältigen neuer Mobilitätssituationen wird notwendig.

Die soziale Mobilität wird stark vom Arbeitsplatz und von der finanziellen Situation geprägt. Hinsichtlich der virtuellen Mobilität wird die Lernphase fortgesetzt und ggf durch Telearbeit erweitert.

Zwischen den Raumtypen bestehen in dieser Phase aufgrund unterschiedlicher Streckenlängen der zurückzulegenden Wege, unterschiedlicher Lebensstile und unterschiedlichen Mobilitätsangebots größere Differenzen als in der Lernphase.

### 3. Begleitungsphase

Die Begleitungsphase liegt bei Menschen mit Kindern innerhalb der Flexibilitätsphase und dauert vom Zeitpunkt der Familiengründung, der in Österreich im Durchschnitt bei 29 Jahren liegt, etwa 18 Jahre. Der Durchschnittszeitraum für die Begleitungsphase ist daher von 29 bis 47 Jahren. Üblicherweise werden in dieser Phase die eigenen Kinder begleitet, manchmal kann es sich auch um die Begleitung von Erwachsenen handeln, die bestimmte Fähigkeiten und Fertigkeiten verloren haben bzw neu erlernen müssen. Die Umbrüche innerhalb dieser Phase sind analog zu den Umbrüchen der Lernphase zu sehen, mit dem Unterschied, dass sie als Begleitperson miterlebt und gefördert werden. Dadurch ergeben sich zusätzliche Wege und andere Fortbewegungsarten. Eine besondere Herausforderung in dieser Phase ist es, die sich selbst angeeigneten Kompetenzen weiterzugeben.

Auch wird durch die Familiengründung der soziale Status verändert und an die Kinder weitergegeben. Im Bereich der virtuellen Mobilität besteht einerseits die Chance, von den eigenen Kindern zu lernen, andererseits erfolgt der Wissensaustausch auch in die entgegengesetzte Richtung.

#### 4. Individualphase

Die Individualphase beginnt mit dem Ausscheiden aus dem Erwerbssystem, also mit etwa 60–65 Jahren, und endet abhängig vom Gesundheitszustand mit dem Übergang in die Rückzugsphase. Der Name „Individualphase“ ergibt sich aus dem Umstand, dass in dieser Phase weniger auf die Bedürfnisse von anderen (Arbeitsplatz, Kinder etc), sondern verstärkt auf eigene Bedürfnisse eingegangen werden kann. Umbrüche werden in dieser Phase seltener, aber einschneidender, wie etwa der Verlust der Fähigkeit, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nutzen. Da klassische Alltagswege wie der Weg zur Arbeit nicht mehr zurückgelegt werden, verlagert sich der Großteil der Wege auf den Freizeitbereich. Der repetitive Charakter von Mobilität geht dadurch oft verloren, Wege werden täglich neu und individuell gestaltet. Durch den Zeitgewinn für Freizeitwege und Reisen verlagert sich die Verkehrsmittelnutzung in Richtung aktive Mobilität und öffentlicher Verkehr. Für mobilitätseingeschränkte Personen verändert sich im Vergleich zur Flexibilitätsphase nur wenig. Mit zunehmendem Alter können Einschränkungen verstärkt und der Aktionsradius deutlich verkleinert werden.

Keine große Bedeutung kommt der sozialen Mobilität zu. Eher wird versucht, den sozialen Status zu halten, welcher bis dahin erreicht wurde. Die residenzielle Mobilität spielt in der Individualphase ebenfalls eine geringere Rolle. Wenn ein Umzug stattfindet, dann meist nur aufgrund besserer Versorgung in anderen Raumtypen. Hinsichtlich der virtuellen Mobilität können sich Personen weiterhin in der Lernphase befinden. Die Bedeutung dieser Mobilitätsart ist in der Individualphase momentan gering, was sich jedoch in Zukunft verändern wird.

#### 5. Rückzugsphase

Die Rückzugsphase ist zeitlich nicht abgrenzbar. Der Übergang von der Individual- zur Rückzugsphase erfolgt fließend und ist stark abhängig vom Gesundheitszustand. Die Phase ist geprägt von einer kontinuierlichen Abnahme der Mobilität und des Aktionsradius. Der Pkw kann meistens nicht mehr genutzt werden, das Zurücklegen von kurzen Fußwegen ist im Gegensatz dazu länger möglich. Befinden sich jedoch keine fußläufig erreichbaren Versorgungseinrichtungen oder andere relevante Ziele in der Nähe, kann dies zu vollständiger räumlicher Immobilität führen. Daher hängt der Grad der Mobilität in dieser Phase stark vom Raumtyp bzw von der Verfügbarkeit von Versorgungseinrichtungen ab.

Umbrüche in dieser Phase sind Krankheit sowie körperliche Einschränkungen, was teilweise in einem Verlust der räumlichen Mobilität resultieren kann. In diesen Fällen kommt der Unterstützung durch Familienmitglieder oder andere Betreuungspersonen große Bedeutung zu, die sich damit (wieder) in einer Phase der Begleitung befinden.

Der soziale Status kann meist nicht mehr eigenständig verändert werden, wird jedoch versucht zu halten. Die residenzielle Mobilität hat keine große Bedeutung,

mit Ausnahme vom möglichen Umzug in eine Betreuungseinrichtung. Bezüglich der virtuellen Mobilität wird die Lernphase womöglich weiter verlängert. Die momentan noch geringe Relevanz der virtuellen Mobilität wird in den nächsten Jahren steigen.

### C. Mobilitätsrelevante Kompetenzen

Um die beschriebenen Mobilitätsphasen bewältigen zu können, braucht es eine Vielzahl an „Mobilitätskompetenzen“. Im Zuge der Studie konnten insgesamt 15 Kompetenzgruppen definiert werden, die in unterschiedlichen Phasen notwendig sind, um Mobilität (sicher) ausüben zu können. Diese Kompetenzcluster werden im Folgenden beschrieben. Abbildung 2 zeigt eine Zuordnung von Kompetenzen zu den fünf basalen Mobilitätsphasen.

#### 1. Gehen

Die erste Gruppe umfasst Kompetenzen im Bereich Gehen. Diese sind in erster Linie für räumliche Mobilität wichtig, haben jedoch auch Relevanz für soziale und geistige Mobilität: Die Möglichkeit, selbständig den Ort zu wechseln, ermöglicht persönliche soziale Kontakte und ist damit auch für gesellschaftliche Partizipation relevant. Folgende Teilkompetenzen sind hier relevant:

- Gleichgewichtssinn,
- Wohnumfeld selbständig erkunden,
- verschiedene Fortbewegungsarten ausprobieren,
- Fußwege kennen/finden,
- Fußwege in Begleitung/selbständig zurücklegen.

#### 2. Rad fahren

Die zweite Gruppe befasst sich mit Kompetenzen im Bereich Radfahren, die folgende Fähigkeiten und Fertigkeiten umfasst:

- rechtliche Befähigung zum Radfahren,
- rechtliche Rahmenbedingungen kennen,
- Radwege kennen/finden,
- Radwege in Begleitung/selbständig zurücklegen,
- Fahrrad instand halten.

#### 3. Moped fahren

Die Kompetenzgruppe Moped ermöglicht es, erstmals selbständig motorisiert unterwegs zu sein und seinen Aktionsradius zu vergrößern. Besondere Bedeutung kommt dem Moped im ruralen und rurbanen Gebiet zu. Die notwendigen Kompetenzen werden institutionalisiert erlernt:

- rechtliche Befähigung zum Lenken eines Mopeds,
- rechtliche Rahmenbedingungen kennen,
- Moped instand halten,
- Verhalten als Mitfahrer/in.

#### 4. Pkw fahren

Der Pkw ist die dominierende Fortbewegungsart in Österreich und ist somit besonders im ruralen und rurbanen Raum für einen hohen Grad an Mobilität wichtig. Die Erlangung der einzelnen Kompetenzen erfolgt

institutionalisiert (Führerscheinerwerb). Neben basalen psycho-physiologischen Voraussetzungen, die in einer eigenen Kompetenzgruppe zusammengefasst sind (siehe Pkt 9), sind folgende Teilkompetenzen erforderlich:

- rechtliche Befähigung zum Lenken eines Pkw,
- rechtliche Rahmenbedingungen kennen,
- Pkw instand halten,
- Verhalten als Mitfahrer/in.

## 5. Öffentliche Verkehrsmittel nutzen

Kompetenzen der Gruppe „Öffentliche Verkehrsmittel“ werden vielfach durch „learning by doing“ bzw. Imitation erworben und sind in der Lern- und Individualphase von besonderer Bedeutung. Der Kompetenzcluster umfasst:

- Fahrplan verstehen,
- Fahrkarten analog/digital kaufen,
- öffentliche Verkehrsmittel selbständig/in Begleitung nutzen,
- Verhalten in öffentlichen Verkehrsmitteln,
- Haltestellen/Wege kennen/finden.

## 6. Andere begleiten

Die besondere Herausforderung des Begleitens ist es, die im Laufe des Lebens angeeigneten Kompetenzen an andere weiterzugeben. Das eigene Beherrschen dieser Kompetenzen ist dafür Voraussetzung. Die meisten Menschen, die zur Ausübung von Mobilität Begleitung brauchen, sind in der Lern- oder in der Rückzugsphase. Aber auch kranke oder behinderte Personen benötigen möglicherweise Unterstützung. Teilkompetenzen sind:

- gefestigte Mobilitätskompetenzen, um andere beim Erlernen zu unterstützen,
- rechtliche Rahmenbedingungen zur Mobilität mit Kindern,
- Unterstützung von Kindern/anderen Personen beim Erlernen von Mobilitätskompetenzen.

## 7. Alltagswege bewältigen

Die Bewältigung und Integration von Mobilität im Alltag ist mit der Verknüpfung von vielerlei Kompetenzen verbunden und stellt daher eine eigene Kompetenzgruppe dar. Im Wesentlichen wird der eigenen Mobilität ein repetitiver Charakter verliehen; erforderlich sind des Weiteren die Planung und zeitliche Abschätzung von Alltagswegen. Dieser Cluster umfasst als Kernkompetenzen das regelmäßige Zurücklegen von Wegen in den Bereichen Schule, Arbeit, Begleitung, Besorgungen, Freizeit sowie das Finden von neuen Wegen nach Umbrüchen der Lebenssituation.

## 8. Mobilität trotz Einschränkungen

Sich trotz körperlicher Einschränkungen selbständige Mobilität zu bewahren, ist im Alltag oft herausfordernd. Die räumliche Mobilität steht hier auch in engem Zusammenhang mit gesellschaftlicher Teilhabe. Kompetenzen im Umgang mit Hilfsmitteln – wie zB einem Rollstuhl – zur Erleichterung der Mobilität müs-

sen ggf neu erlernt werden. Folgende Kernkompetenzen können erforderlich sein, die überwiegend, aber nicht ausschließlich in der Rückzugsphase Relevanz besitzen:

- barrierefreie Routen finden,
- Wiedererlangen von Kompetenzen nach deren Verlust,
- Hilfsmittel nutzen (Rollstuhl, Rollator, Blindenstock, Krücken),
- mit eingeschränktem Budget mobil bleiben.

## 9. Wahrnehmung und Gefahrenvermeidung

Ein wichtiges Kriterium zur sicheren Teilnahme im Straßenverkehr, also zur Ausübung räumlicher Mobilität, ist das Kompetenzspektrum in den Bereichen Wahrnehmung und Risikokompetenz. Dieses ist in allen Phasen der menschlichen Mobilität relevant. Veränderungen der Kompetenzausprägungen sind von der Lern- und Rückzugsphase zuzuordnen. Erforderliche Kernkompetenzen sind:

- Vertrauensgrundsatz,
- Achtsamkeit,
- Verkehrsregeln befolgen,
- neue/veränderte Verkehrssituation einschätzen und reagieren,
- Gefahren kennen/erkennen,
- Einschätzung von Geschwindigkeit,
- Einschätzung anderer Verkehrsteilnehmer/innen und Konfliktvermeidung.

## 10. Orientierung

Sich selbständig Wege zu suchen, Routen zu planen und Wege multimodal zurückzulegen, ist für eigenständige Mobilität in allen Phasen wichtig. Daher wurde im Zuge der gegenständlichen Studie eine eigene Kompetenzgruppe mit folgenden Kernkompetenzen definiert:

- multimodale Routen planen,
- Wegeketten und Verknüpfungspunkte schaffen,
- Straßenkarten lesen,
- Navigationsgerät bedienen,
- digitale Kartenquellen/Routenplaner nutzen.

## 11. Reisen

Punktuell, jedoch nicht für die alltägliche Mobilität von Bedeutung sind die Basiskompetenzen des Clusters Reisen:

- Reiseziele vorstellen/kennen,
- Transportmittel organisieren,
- Reise durchführen.

## 12. Umzug

Der Wechsel des Wohnorts ist eine spezielle Form der räumlichen Mobilität und hat eine permanente Veränderung des Ausgangsorts für zirkuläre Mobilität zur Folge. Die Wichtigkeit von damit verbundenen Kompetenzen kann in jeder Mobilitätsphase schlagend werden:

- Umzug organisieren/durchführen,
- Wohnumgebung kennenlernen,
- Freizügigkeit innerhalb Europas nutzen.

### 13. Neue Wege

Umbrüche in Mobilitätsbiografien gehen mit der Notwendigkeit, neue Wege zu finden, einher. Diese bieten die Chance, aktuelle Mobilitätsmuster zu überdenken und zu verändern.

- Schul-/Arbeitsplatzwechsel organisieren/durchführen,
- alte Wegemuster durch neue ersetzen.

### 14. Virtuelle Mobilität

Der Kompetenzbereich „Virtuelle Mobilität“ wird in Zukunft noch mehr an Bedeutung gewinnen. Er lässt sich mit allen anderen Mobilitätsarten und vielen weiteren Kompetenzgruppen verknüpfen bzw stellt eine Ergänzung dieser dar. Grundsätzlich sind mittlerweile alle Mobilitätsphasen mit virtueller Mobilität konfrontiert. Folgende Kompetenzen können wichtig sein:

- Telearbeit,
- Onlinekommunikation, -shopping, -banking,
- Internet als Schnittstelle zwischen Mobilitätsarten,
- digitale Unterstützung für Mobilität nutzen.

### 15. Mobilitätsbewusstsein

Als letzte Kompetenzgruppe wurde „Mobilitätsbewusstsein“, also im Grunde das Bewusstsein bzgl der Auswirkungen von Mobilität auf das Leben bzw vice versa, zu einem Cluster zusammengefasst. Ausgeprägtes Mobilitätsbewusstsein bietet die Möglichkeit, Mobilitätsmuster zu erkennen und wenn erforderlich zu verändern, und ist damit auch Ausdruck von Selbstbestimmung. Miteinbezogen wurden folgende Teilkompetenzen:

- Auswirkungen von/auf Mobilität reflektieren,
- Verknüpfung von Raum und Zeit,
- Selbsteinschätzung,
- Mobilität als Ausdruck des eigenen Lebensentwurfs nutzen,
- Überdenken von (schädlichen) Mobilitätsmustern (siehe auch Pkt 13).

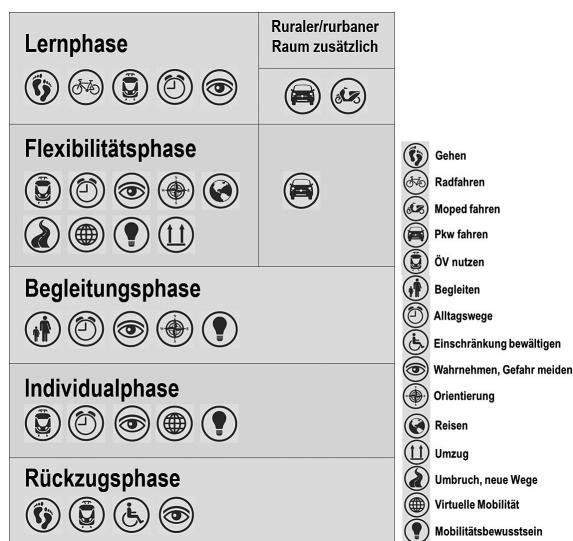


Abbildung 2: Zuordnung von erforderlichen Kompetenzen zu Mobilitätsphasen

### D. Fazit

Der Zugang zu Mobilität in einzelnen Lebensphasen bestimmt immer wieder in unterschiedlichem Ausmaß unser Leben und den Grad an individueller Partizipation und Selbstbestimmung. Die Sammlung und Clusterung von Mobilitätsaspekten in unseren Biografien und damit verbundene Kompetenzen sind als Klassifikationsansatz zu verstehen. Dieser kann – je nach Fragestellung – als Grundlage für die Ableitung von gezielten Maßnahmen zur Förderung unterschiedlicher Arten von Mobilität bzw unterschiedlicher Zielgruppen dienen.

#### → In Kürze

Im Laufe eines Lebens durchläuft jeder Mensch mehrere Mobilitätsphasen, welche von unterschiedlichen Fortbewegungsarten sowie motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs- und Hilfsmitteln geprägt sind. Um Mobilität auszuüben, sind in jeder Phase bestimmte Kompetenzen erforderlich. Unsere Lebensumstände und Umbrüche in unseren Biografien bestimmen in erheblichem Ausmaß, wie wir uns fortbewegen. Umgekehrt haben Art und Ausmaß von Mobilität erheblichen Einfluss auf unsere Lebenssituation und den Grad gesellschaftlicher Partizipation. Im Wesentlichen bauen die einzelnen Phasen auf Umbruchphasen auf. Im Zuge einer Studie konnten fünf wesentliche Mobilitätsphasen und 15 damit verbundene Kompetenzgruppen identifiziert werden. Die Studie bietet einen Klassifikationsansatz von Mobilitätsaspekten, der als Grundlage für die Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung von Mobilität dienen kann.

#### → Zum Thema

##### Über die Autorinnen und den Autor:

Mag. Susanne Kaiser ist als Projektmitarbeiterin im Team Bildung und Daten im Bereich Forschung und Wissensmanagement des KFV tätig. E-Mail: susanne.kaiser@kf.v.at

Dipl.-Ing. Florian Schneider ist Leiter des Teams Bildung und Daten im Bereich Forschung und Wissensmanagement im KFV. E-Mail: florian.schneider@kf.v.at

DI Mag. Stephanie Radon ist als Projektmitarbeiterin in den Bereichen Regionalplanung, Landschafts- und Ortsbild und BürgerInnenbeteiligung bei RaumRegionMensch tätig. E-Mail: stephanie.radon@raumregionmensch.at

DI Nicole Ringer ist als Projektmitarbeiterin in den Bereichen Mobilität, Gender, Regionalplanung und BürgerInnenbeteiligung bei RaumRegionMensch tätig. E-Mail: nicole.ringer@raumregionmensch.at

Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien.  
Internet: www.kfv.at

##### Von denselben AutorInnen erschienen:

Trischler/Riccabona-Zecha/Kaiser, Medikamente am Steuer, ZVR 2014/56; Pilgerstorfer/Steiner/Schneider/Seidenberger/Klößch/Robatsch, Müde Lenker im Sommerverkehr, ZVR 2014/146; Schneider/Knowles, Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter, ZVR 2015/66.

