Zeitschrift: Puls : Drucksache aus der Behindertenbewegung

Herausgeber: Ce Be eF : Club Behinderter und Ihrer FreundInnen (Schweiz) [1986-1992]; Anorma : Selbsthilfe für die Rechte Behinderter (Schweiz) [ab 1993]

Band: 32 (1990)

Heft: 2: Mobile

Artikel: Mobilitätsbehinderung als wissenschaftlicher Gegenstand

Autor: Schwyn, Christine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-157966

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Mobilitätsbehinderung als wissenschaftlicher Gegenstand

von Christine Schwyn

Behinderung ist ein Missverständnis, das es gar nicht geben sollte: Zu diesem Schluss kommt man, wenn man die gängige Integrationspraxis der Schweiz betrachtet, auch was den öffentlichen Verkehr betrifft. In der BRD sieht dies seit ein paar Jahren etwas besser aus, was die Bemühungen der Behörden bezüglich Mobilität anbelangt. So wurden in den letzten Jahren vermehrt Untersuchungen angestellt, um Massnahmen zu ergreifen, damit Behindete vom öffentlichen Verkehr nicht ausgeschlossen werden und damit sie ihre Mobilitätsdefizite weitgehend kompensieren können. Eine dieser Studien soll hier näher beleuchtet werden.

«Repräsentativ-Erhebung zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens (Mobilitäts-)Behinderter und ihrer Haushaltsmitglieder» lautet der volle Titel der fortan als Socialdata-Studie bezeichneten, vom Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegebenen Untersuchung. So umständlich der Titel tönt, so differenziert ist ihr Inhalt. Interessant ist zunächst einmal, dass das Forschungsteam nicht nur von einem Behindertenkollektiv ausgegangen ist, bei dem Mobilitätseinschränkungen offensichtlich sind. Vielmehr gingen die ForscherInnen von der Gesamtbevölkerung aus (unter Ausschluss von HeimbewohnerInnen; weshalb, ist mir unklar geblieben), da für sie Mobilitätsbehinderung nicht gleich Behinderung zu setzen ist. Dies sei verdeutlicht an den Beispielen einer kräftigen Paraplegikerin, die sich gut mit dem Rollstuhl fortbewegen kann, und eines älteren Mannes, der zwar noch gut gehen kann, dem es aber womöglich an der Orientierung fehlt, oder der altersbedingte Schmerzen hat und seine Kräfte einteilen muss.

Zuerst bedarf also «Mobilität» bzw. «Mobilitätsbehinderung» einer genaueren Definition. Die Forschungsgruppe definiert und klassifiziert die Mobilitätsbehinderten nicht nach sozialrechtlichen Kriterien wie Rentenberechtigung usw., sondern nach funktionalen Gesichtspunkten. Entsprechend ihres funktionalen Bedarfs zur Realisierung ihrer aushäusigen Aktivitäten wurden fünf Gruppen von

Mobilitätsbehinderten gebildet:
- Immobile (z.B. Bettlägerige) (I).
- Personen, die Begleitung und technische Hilfsmittel benötigen (BuT).
- Personen, die Begleitung, d.h. keine technische, wohl aber menschliche Hilfe benötigen (B).
- Personen, die auf Begleitung verzichten können, aber auf technische Hilfsmittel angewiesen sind (T).
- Personen, die keine Hilfe benötigen, die aber Schwierigkeiten mit baulichen Hindernissen haben (H).

Zudem ging das Forschungsteam davon aus, dass auch die Haushaltsmitglieder von Mobilitätsbehinderten und betreuende Personen von den Einschränkungen betroffen sein dürften, was Co-Behinderte eindeutig bestätigen können.

Nach der Repräsentativerhebung der Mobilitätsbehinderten wurde deren Mobilitätsverhalten untersucht. Schliesslich wurden die Angaben über das Mobilitätsverhalten mit demjenigen von Nichtbehinderten verglichen. Damit wurde einerseits die gegenwärtige Mobilität Behinderter gemessen, andererseits konnte durch den Vergleich mit den Nichtbehinderten das Mobilitätsdefizit bestimmt werden. Die gemessene Mobilität der Behinderten entspricht derjenigen, die das vorhandene Angebot zulässt.

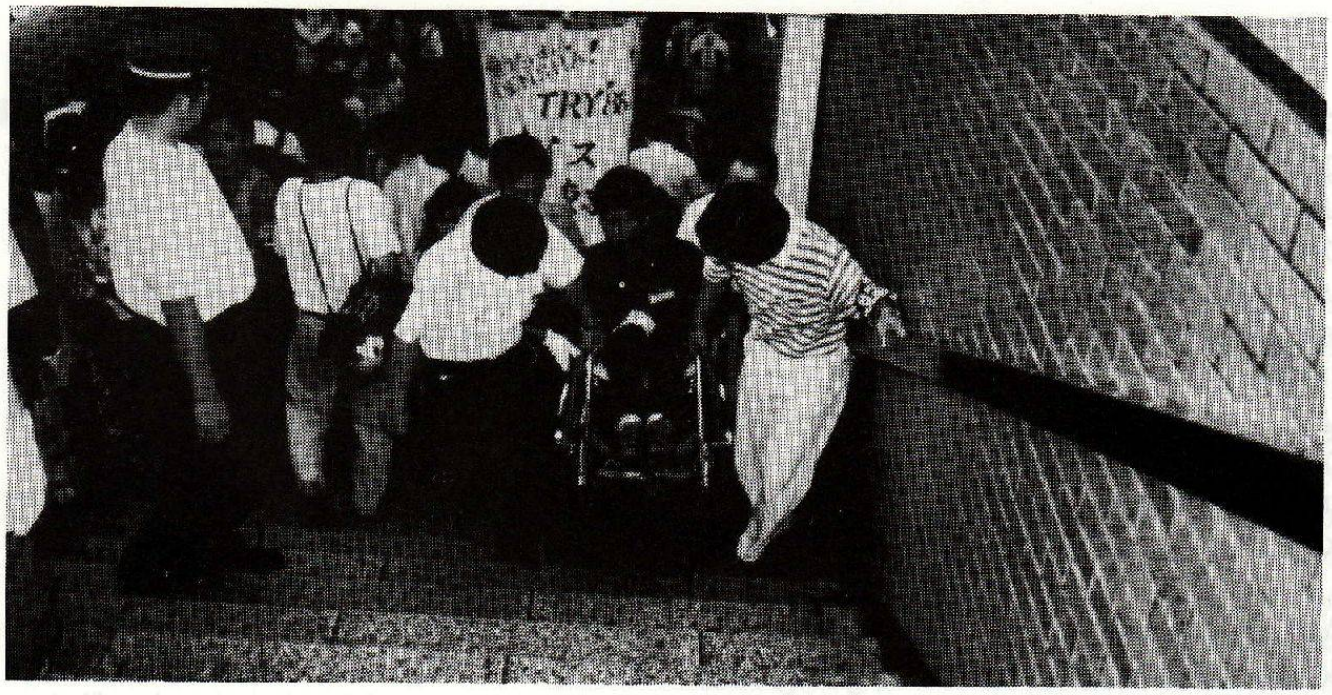
Das Mobilitätsdefizit kann Angaben über die latente Nachfrage geben, d.h. über die Nachfrage, die bei optimalen Bedingungen realisiert werden könnte. **Optimal sind die Bedingungen dann, wenn sie sich weitgehendst an den Bedarfslagen der Betroffenen orientieren,** damit diese gegenüber Nichtbehinderten kein Mobilitätsdefizit in Kauf nehmen müssen.

Einige Ergebnisse, die im Hinblick auf die S-Bahn von Bedeutung sein dürften:

7 Millionen zu Hause lebende deutsche Erwachsene (ca. 12% der Bevölkerung) sind als behindert einzustufen, hinzu kommen ca. eine halbe Million Kinder und Jugendliche. Über 5 Millionen der Behinderten sind auch mobilitätsbehindert. Viele davon sind alte Menschen, was wir bekanntlich alle einmal werden.

Es hat sich in dieser Untersuchung gezeigt, dass die Mobilitätsbehinderten eine sehr uneinheitliche Gruppe sind. Bei stark eingeschränkt Mobilen

Schläfst Du beim PULSlesen etwa ein? Uns bereitet er manchmal auch schlaflose Nächte. Willst Du auch mit uns aufbleiben? Komm doch mal zu uns.



erreicht die Anzahl ihrer Wege nur 20% der Vergleichspersonen, während andere Behinderte ziemlich mobil sind und bis zu 90% der Mobilität Nichtbehinderter erreichen. Als entscheidendes Kriterium wurde die Tatsache, ob das Haus überhaupt verlassen werden kann, ausgemacht.

Für 46% der in der Beweglichkeit eingeschränkten Menschen bedeutet eine Treppe ein Hindernis. Selbst so elementare Grundaktivitäten wie Einkäufe, Arztbesuche und Behördengänge sind für jede/n sechsten Mobilitätsbehinderte/n zumeist unmöglich wegen der Hindernisse.

Gut jede/r dritte Mobilitätsbehinderte kann öffentliche Verkehrsmittel gar nicht, nur mit fremder Hilfe oder nur unter Schwierigkeiten benutzen. Nur relativ wenige Mobilitätsbehinderte mit Pkw- und Führerscheinbesitz können diesen Nachteil durch die Nutzung privater Pkw's ausgleichen.

Für die erfolgreiche Abwicklung aushäusiger Aktivitäten von Mobilitätsbehinderten sind gemäss der Socialdata-Studie drei Einflussbereiche ausschlaggebend. Das Zusammenspiel dieser drei Bereiche wird im wesentlichen das individuelle Mobilitätsverhalten bestimmen:

Als erstes die in verschiedensten Ausprägungen behindernde «Schädigung» und ihre reduzierende Wirkung auf die Mobilitätsfähigkeit; zweitens

die Möglichkeit, diese Beeinträchtigungen durch technische, finanzielle und personelle Hilfen auszugleichen; drittens die beeinträchtigende oder unterstützende Wirkung der materiellen Umgebung und Infrastruktur (Barrieren im eigenen Haus, im Strassen- und Wegbereich, beim Verkehrsmittelangebot usw.) auf die behinderungsbedingte Mobilitäts-(un-)fähigkeit.

Mit anderen Worten heisst das: **Eine körperliche Beeinträchtigung ist ursächlich zwar ein grosser Einschränkungsfaktor für die Mobilität, jedoch fallen dann technische, organisatorische und finanzielle Faktoren, welche diese Beeinträchtigungen kompensieren können, weit mehr ins Gewicht.** Der Grad der Mobilitätsbehinderung ist demnach nur zum einen von den Mobilitätsvoraussetzungen bzw. vom Bedarf an Hilfe und Hilfsmitteln bestimmt. Zum andern spielt eine grosse Rolle, wie gut dieser Bedarf gedeckt werden kann.

Für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel heisst das wiederum, dass der Ball bei der planenden Behörde liegt: Es geht darum, dass Mobilitätsbehinderte in neue Konzepte einbezogen werden, vielleicht auch aus dem Bewusstsein, dass nicht nur ein Zehntel der Bevölkerung so nicht ausgeschlossen würde, sondern auch allen Leuten mit Kinderwagen, Einkaufswagen, viel Gepäck usw. «behindertengerechtes» Planen Erleichterungen bringen könnte.

Es ist ein Verdienst dieser Studie, dass **für einmal die Defizite der Behinderten nicht an der Norm der Nichtbehinderten gemessen und bewertet werden, sondern der Mangel möglicher Kompensationen ausgemacht** wird. In der Folge wurden weitere Studien in Auftrag gegeben, die sich verschiedenen spezifischeren, technischen Fragen widmen.

Wie in anderen Bereichen auch, zeigt sich die Schweiz jedoch einmal mehr von ihrer bekannten Seite: Sie bleibt ein Sonderfall und schafft es, eine S-Bahn zu konzipieren, die für weitere Jahrzehnte die Behinderten draussen lässt. ■

Literatur:
Bundesminister für Verkehr (Hrsg.) (1985). Forschung Stadtverkehr Sonderheft 36. Hof: Hoermann.
Schwyn, Ch. (1989). Behinderte Mobilität. Ein Kapitel vernachlässigter Integration. Unveröffentlichte Forschungsarbeit am Psychologischen Institut der Universität Zürich, Abt. Sozialpsychologie.