Strukturelle und barrierefreie Erreichbarkeit des mosaiques

1. Forschungsgrundlagen

1.1 Hypothesen und Fragestellung

Fragestellung:

Welche Probleme existieren in der Erreichbarkeit des mosaiques die Hemmfaktoren für einen Besuch von potentiellen und tatsächlichen Besucher*innen darstellen?

Hypothesen:

H1: In der strukturellen Erreichbarkeit des mosaiques bestehen Probleme, welche potentielleund tatsächliche Besucher*innen daran hindern das mosaique zu besuchen

H2: Aus Gründen der Barrierefreiheit, ist es für benachteiligte Personen schwierig das mosaique zu besuchen

1.2 Inter- und Transbezug

Ausgewählte Fragen zur Qualitätsbewertung

- Das Projekt greift eine **lebensweltliche Problemstellung** auf - Merkmal IT-Forschung = Problem ist lebensweltlich
- Das Projekt ist **relevan**t - für ein Haus der Inklusion ist eine einfache und günstige Erreichbarkeit für alle notwendig
- Die Problemstellung wurde in eine **wissenschaftliche Frage** übersetzt mit **Berücksichtigung des Forschungsstandes**
    - In Forschungsfrage Disziplinen/ Fächer differenziert einbeziehen
- **Innovativer** Charakter der Forschungsfrage, denn eine neue Frage wurde beantwortet
- Plausible **Erfolgskriterien** formuliert - Indikatoren die Erfolg messen
- Unterscheidung zwischen **wissenschaftlichen Erkenntnis-Zielen und Zielen in der Praxis** gemacht
- Begründete **Fokussierung** - Erreichbarkeit
- **Zusatznutzen** für das Forschungsergebnis durch die transdisziplinäre Herangehensweise
    - Zentrales Merkmal IT-Forschung = Kooperation verschiedener Disziplinen aus der Praxis, Fachgrenzen überschreiten
    - Praxiswissen einbeziehen, damit es für Entwicklung von Handlungsstrategien dienlich ist

Dubielzig, F.; Schaltegger, S. 2004 Bergmann et al. 2005

1.3 Definition Erreichbarkeit

- Definition des Konzeptes der Erreichbarkeit: „*Potential an Möglichkeiten zur Interaktion zwischen zwei Punkten im Raum*“ (Hansen 1959:47)

  - die einfache Erreichbarkeit als *die Lagegunst eines Standortes mit einem relativen Nutzen für Haushalte und Unternehmen an diesem Standort* (vgl. Bökemann 1999, Schürmann et al. 2000)

    → der relative Nutzen wird “*über die Möglichkeit und den Aufwand zur räumlichen Interaktion abgebildet*” (Schwarze 2005:10)

1.4 Operationalisierung Erreichbarkeit

- Indikatoren zur Analyse der infrastrukturellen Gegebenheiten
  - **Ausstattungsindikatoren:** analysiert Verkehrsinfrastruktur und -angebote

    → *Strukturanalyse, Einschätzung der Barrierefreiheit*

- Indikatoren zur Analyse der individuellen Aspekte
  - **Reiseaufwandsindikatoren:** analysiert Raumüberwindungswiederstände

    → *Zu überwindende Distanz der Individuen bis zum mosaique, mit der Reise verbundene Kosten, benötigter Zeitaufwand, die Anfahrtsweggestaltung*

  - **Potenzialindikatoren:** basieren auf der Annahme "dass die Attraktivität von Gelegenheiten mit deren Größe steigt, aber mit wachsendem Reiseaufwand sinkt" (Wegener et al. 2000:38, vgl. Bökemann 1999)

    → *im Fragebogen gefragt, Ergebnisse der Nicht-Besucher*innen-Gruppe*

2. Forschungsmethoden

- Um die Forschungsfrage möglichst differenziert zu bearbeiten wurden drei Methoden zur Datenerhebung verwendet: **Fragebögen, Strukturanalyse, Expert*inneninterviews**
- Die theoretischen Grundlagen für Wahl der drei Methoden liefern die Erreichbarkeitsindikatoren nach Schwarze: **Reiseaufwand, Ausstattungs-** und **Potenzialindikatoren** (Schwarze, 2005)
- Der **Fragebogen**
  - Diente der Erhebung von Daten aus den Erfahrungen von Besucher*innen des mosaiques
- Die **Strukturanalyse**
  - Die gewonnenen Daten gaben Aufschluss auf die Anbindung des mosaiques
- **Expert*inneninterviews** legten Fokus auf Barrierefreiheit im mosaique und in Lüneburg
  - Vorgehen orientiert an *Interviewing as Qualitative Research* (Seidmann, 2013)
  - Erhaltene Informationen waren relevant für Bewertung der strukturellen Gegebenheiten und dem Ausarbeiten von Handlungsempfehlungen

2.1 Fragebogen (A)

insgesamt 12 Fragen, Bearbeitungsdauer ca 4 Minuten

<u>3 Indikatoren für Messung der Erreichbarkeit</u>:

Reiseaufwand

1.A Distanz (Frage 6)
1.B Kosten (indirekt)
1.C Zeitaufwand (Frage 10)
1.D ständige Verfügbarkeit eines Verkehrsmittel (Frage 8)
1.E Anfahrtsweggestaltung (Frage 9)

Strukturelle Gegebenheiten

2.A Haltestellenverteilung- und Entfernung (Frage 11)
2.B Parkplatzsituation für Auto und Fahrräder (Frage 10 und 12)
2.C Barrierefreiheit (Frage 8, 7)
2.D Buslinien: Fahrtenanzahl je Richtung und Fahrt

Potential

3.A Anziehungskraft des Programms (Frage 12)

2.1 Fragebogen (B)

Pre-Test

- Der Fragebogen wurde von neun Personen im Alter zwischen 16 und 63 Jahren probeweise ausgefüllt
- Vor allem die Schwierigkeit der Zuordnung von Folgefragen wurde als Problem erkannt und angepasst
- Die durchschnittliche Bearbeitungszeit des Fragebogens in den Pre-Tests waren 4 Minuten

2.1 Expert*inneninterviews

- Das Thema Barrierefreiheit wurde durch zwei Expert*inneninterviews aus unterschiedlichen Perspektiven behandelt
- Interview mit zwei Aktiven aus dem mosaique
  - Diente dazu einen Eindruck von der Umsetzung von Barrierefreiheit im mosaique zu erhalten und um mögliche Probleme zu identifizieren
  - Hierfür wurden die Fragen auf die persönlichen Erfahrungen (der benachteiligten Person) ausgerichtet
- Interview mit einer Mitarbeiterin der Lebenshilfe
  - Diente dem grundsätzlichen Sammeln von Informationen im Bereich der Mobilität von benachteiligten Personen
  - Einfangen von Erfahrungen aus der Arbeit mit Benachteiligten

2.2 Strukturanalyse

- Ausführliche Betrachtung der Erreichbarkeit
  - Welche Bushaltestellen kommen in Frage?
  - Wie oft fahren Busse diese an?
  - Wie weit gehen die Besucher*Innen zum Mosaique?
  - Wo sind Parkplätze?
- Ausstattungsindikator: 2.A, 2.B, 2.D

3. Ergebnisse
3.1 Expert*inneninterviews

- Interview mit Aktiven aus mosaique
  - Probleme im mosaique bestehen hinter der Theke, da zu schmal für Rollstühle und am Haupteingang wegen der Türschwelle
  - Grundsätzlich wird die Barrierefreiheit im mosaique im Vergleich zu anderen Orten in Lüneburg als positiv eingeschätzt
- Interview mit Mitarbeiterin der Lebenshilfe
  - Mobilität für benachteiligte Personen wird größtenteils durch die Lebenshilfe organisiert
  - Lebenshilfe organisiert Fahrten zu unterschiedlichen Veranstaltungen → mosaique könnte hier eventuell mit eingeschlossen werden

3.2 Fragebogen (A)

Gesamtstichprobe n = 72

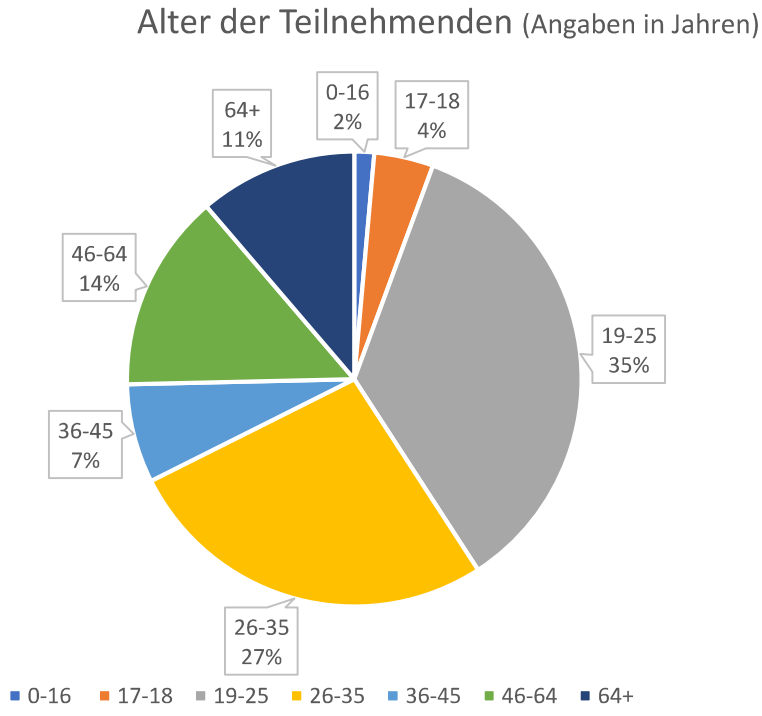
Soziodemografika

Geschlechterverhältnis ausgeglichen

- 35 Teilnehmerinnen (48,6%)
- 36 Teilnehmer (50%)
- 1 Person machte keine Angabe (1,4%) und die Angabe “Divers” wurde nicht vorgenommen

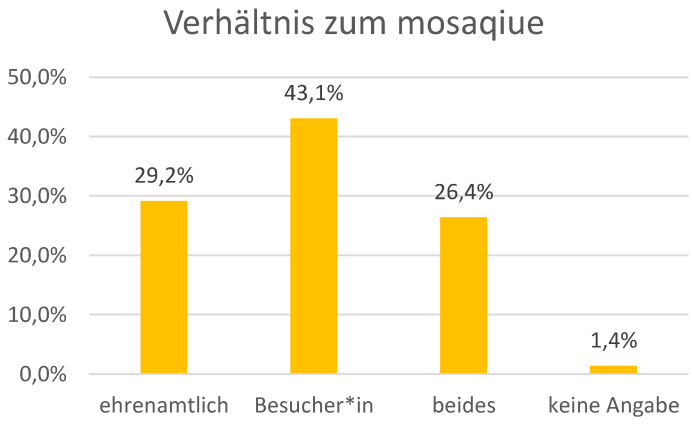
Geburtsort

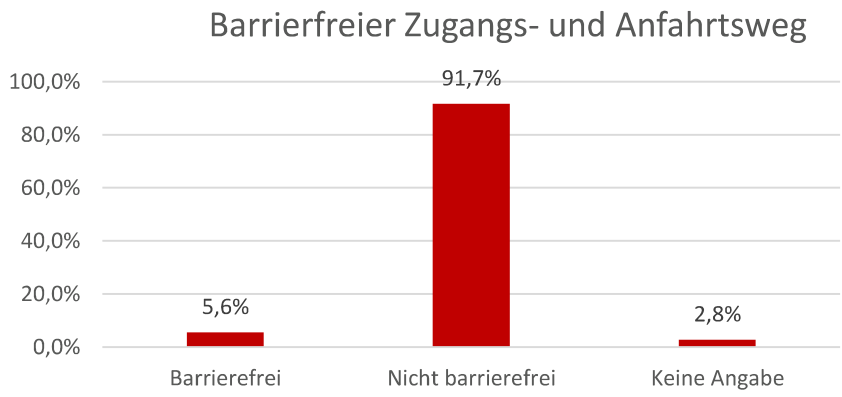
- 49 Teilnehmer*innen (68,1%) gaben an, in Deutschland geboren worden zu sein
- 23 Teilnehmer*innen gaben einen Geburtsort außerhalb Deutschlands an (31,9%)

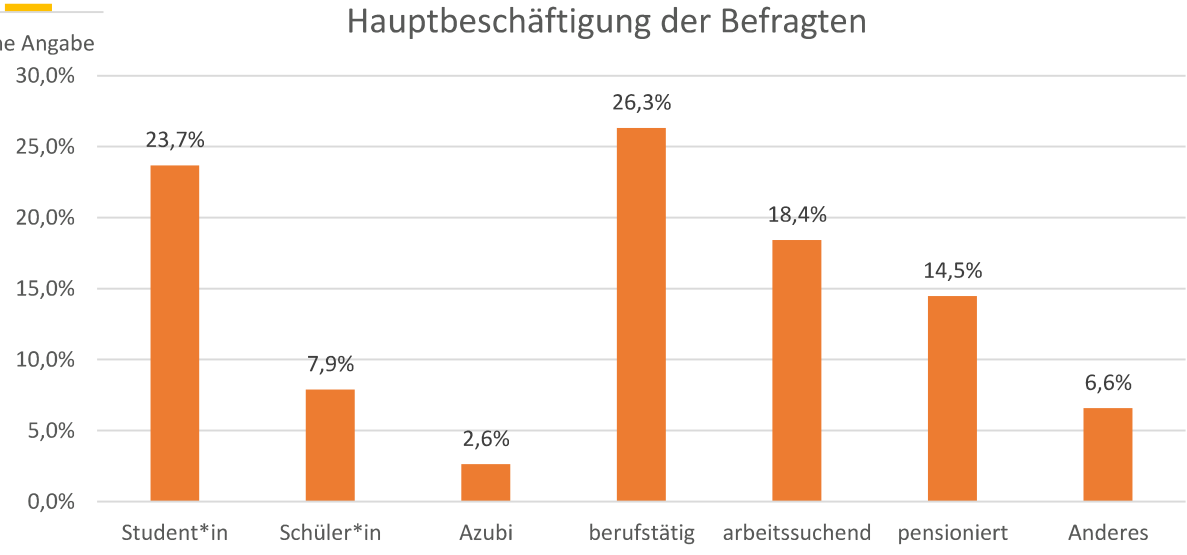


*1,4% machten keine Angabe, Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

3.2 Fragebogen (B)



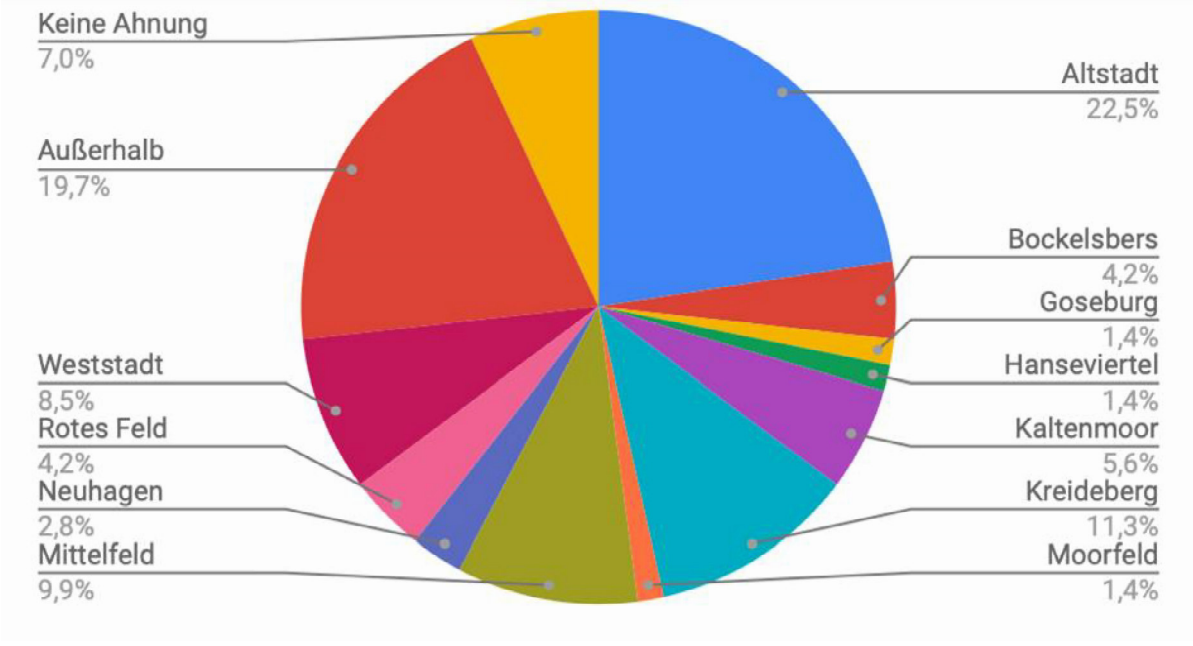




*Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

3.2 Fragebogen (C)

Woher kommen die Besucher*innen des mosaiques?



3.2 Fragebogen (D)

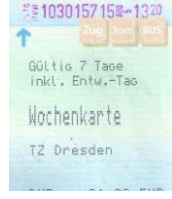
Verfügbare Verkehrsmittel

Verkehrsmittel / Beschäftigung	Auto	CarSharing	Fahrrad	Ticket durch Bildungsinstitutionen/ Arbeitgeber	Regelmäßiger Kauf von Wochen/ Monatskarten	Kostenloser Nahverkehr
Student*in	5	1	**15**	**15**	0	0
Schüler*in	0	0	4	4	1	0
Auszubildende*r	0	0	1	0	0	0
Berufstätige*r	**9**	**2**	13	0	**2**	2
arbeitssuchend	2	0	8	2	0	0
pensioniert	4	0	10	0	0	0
Anderes	2	2	3	0	0	0

30,6% Ja
69,4% Nein

6,9% Ja
91,7% Nein

29,2% Ja
69,4% Nein



5,6% Ja
91,7% Nein

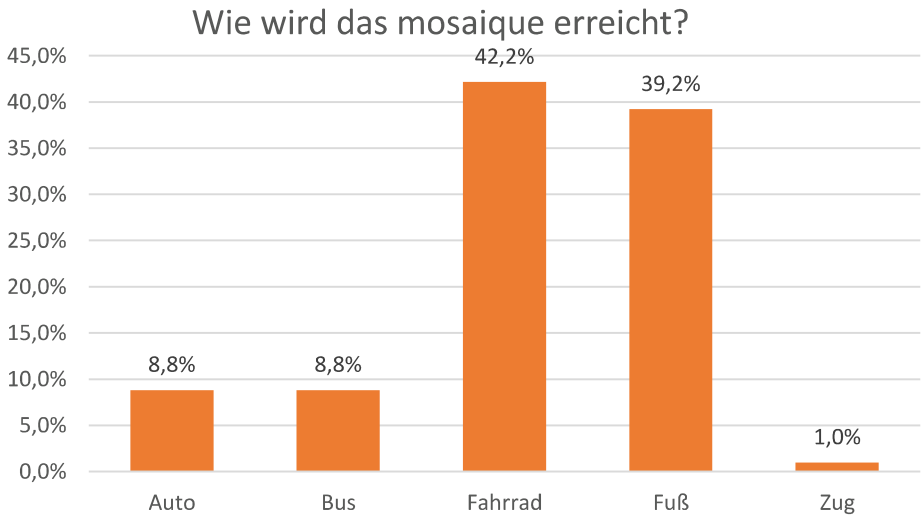
77,8% Ja
20,8% Nein

2,8% Ja
94,4% Nein

*fehlender Betrag bis 100% = keine Angabe

3.2 Fragebogen (E)

<u>Wie wird das mosaqiue erreicht</u>? - Verkehrsmittel



- gegenüber,
- 2x Sülzwiesen
- verschieden
- vor dem Kindergarten
- Post/ Musikschule
- am Rathaus

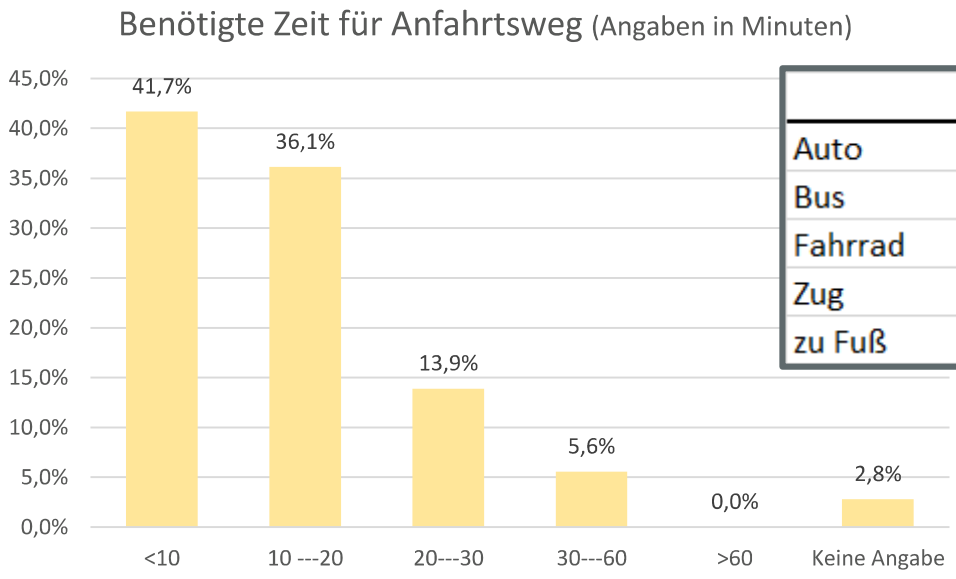
5005, 5009,5011, 5013, 5014, 5015, 5600, (5300,5304,5100,5110)

	Auto	Bus	Fahrrad	Zug	zu Fuß
Außerhalb	4	7	3	1	4
Barrierefrei	0	1	1	0	2

*Mehrfachantworten möglich, deswegen nicht auf 100% addierbar, AST und Andere jeweils 0%

3.2 Fragebogen (F)

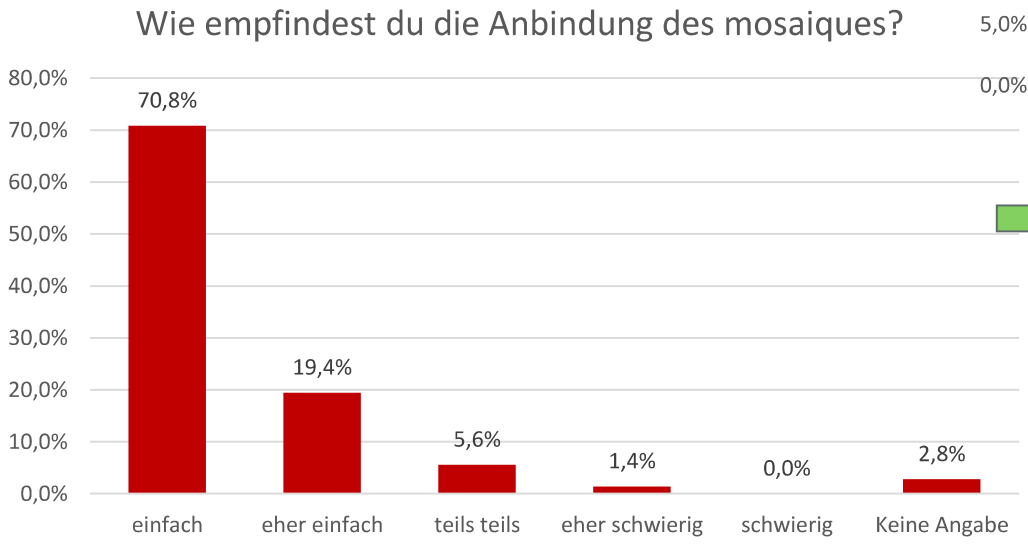
Wie wird das mosaique erreicht? - Zeitlicher Aspekt

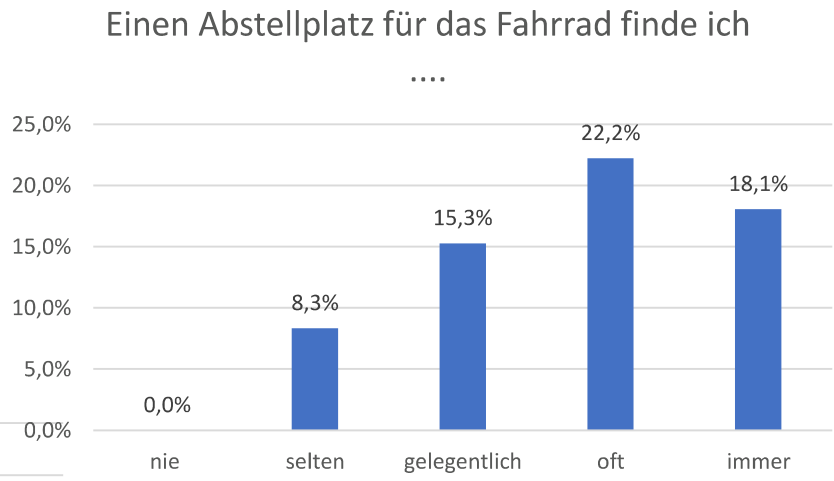


	<10 Min	10---20 Min	20---30 Min	30---60 Min
Auto	1	5	2	1
Bus	1	2	4	2
Fahrrad	21	19	2	-
Zug	-	-	-	1
zu Fuß	21	10	6	2

3.2 Fragebogen (G)

Probleme in der Erreichbarkeit





teils/teils+eher schwierig:

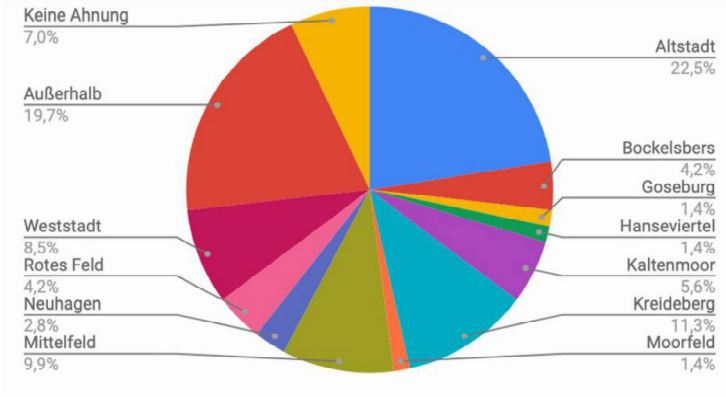
2x Auto, 2x Bus, 1x Fahrrad, 3x zu Fuß

Gründe:

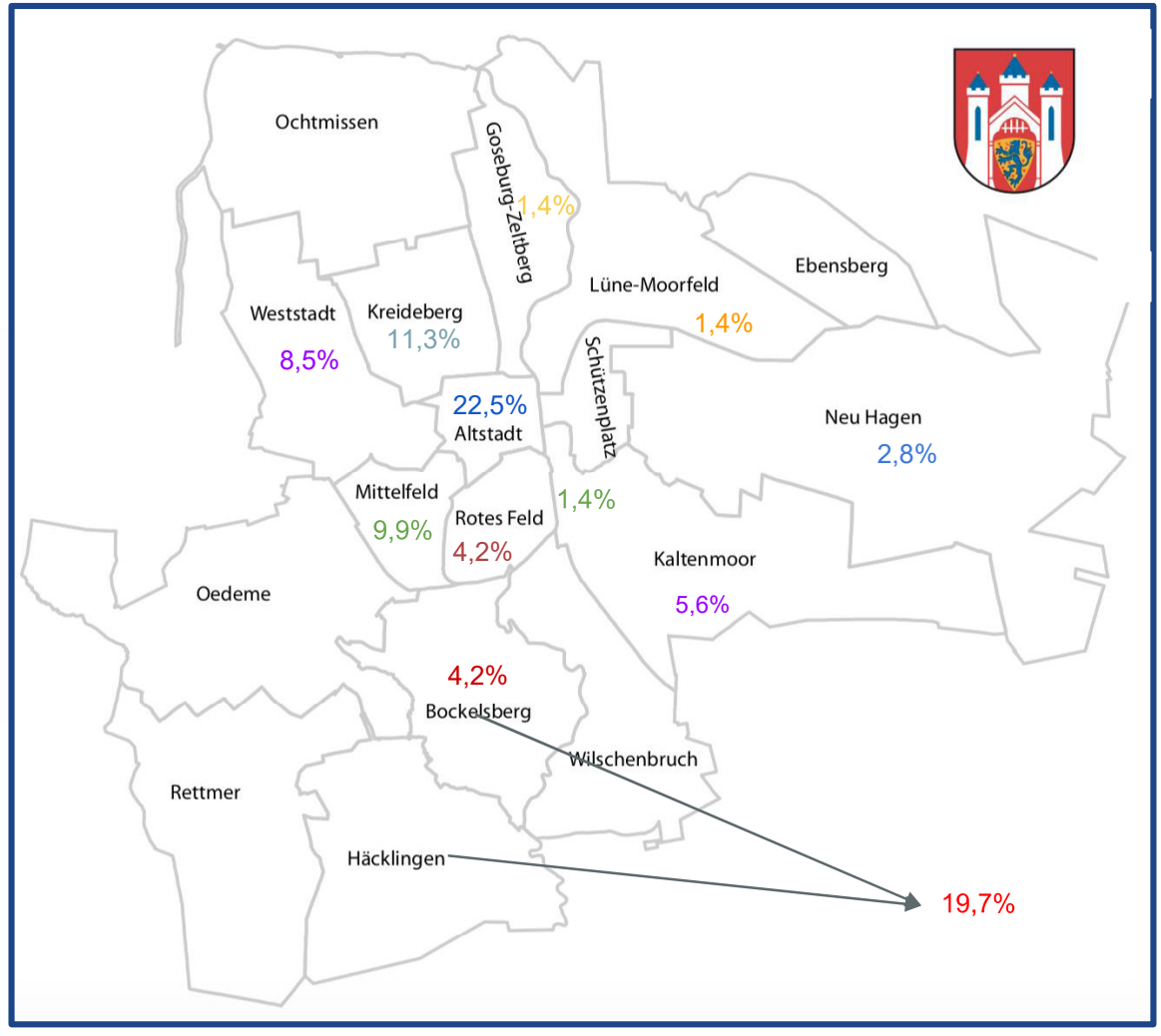
- Auf Person angewiesen, die einen bringt/abbholt
- zu weit weg (2-fache Nennung)
- schwierige Parksituation

3.3 Strukturanalyse

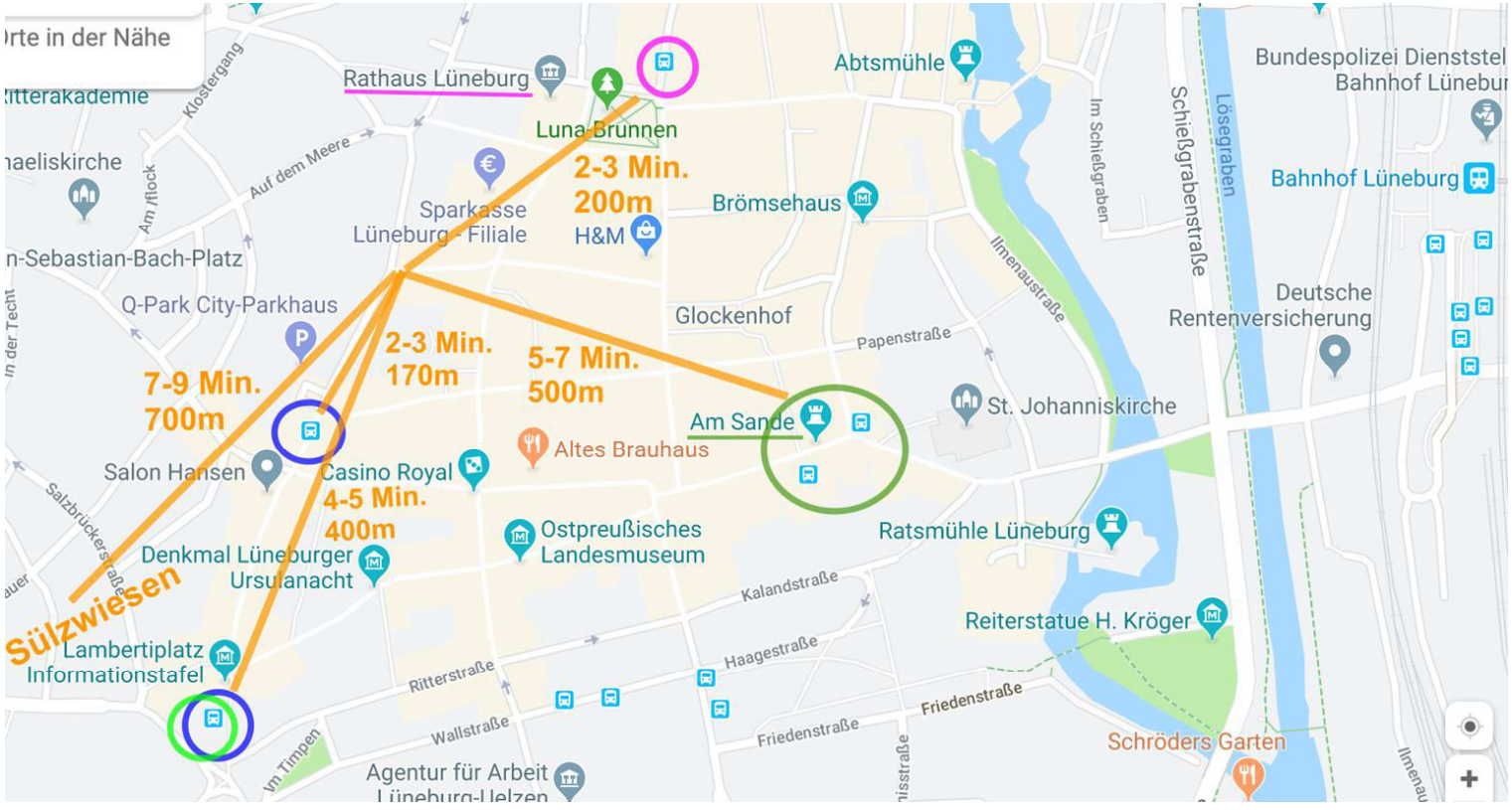
Besucher*Innen des Mosaique



Außerhalb: Thomasburg, Drage, Winsen Luhe, Oedeme, Rettmer, Reppenstedt, 2x Melbeck, 2x Bardowick, Jüttkenmoor, Radenbeck, Deutsch-Evern



3.3 Strukturanalyse



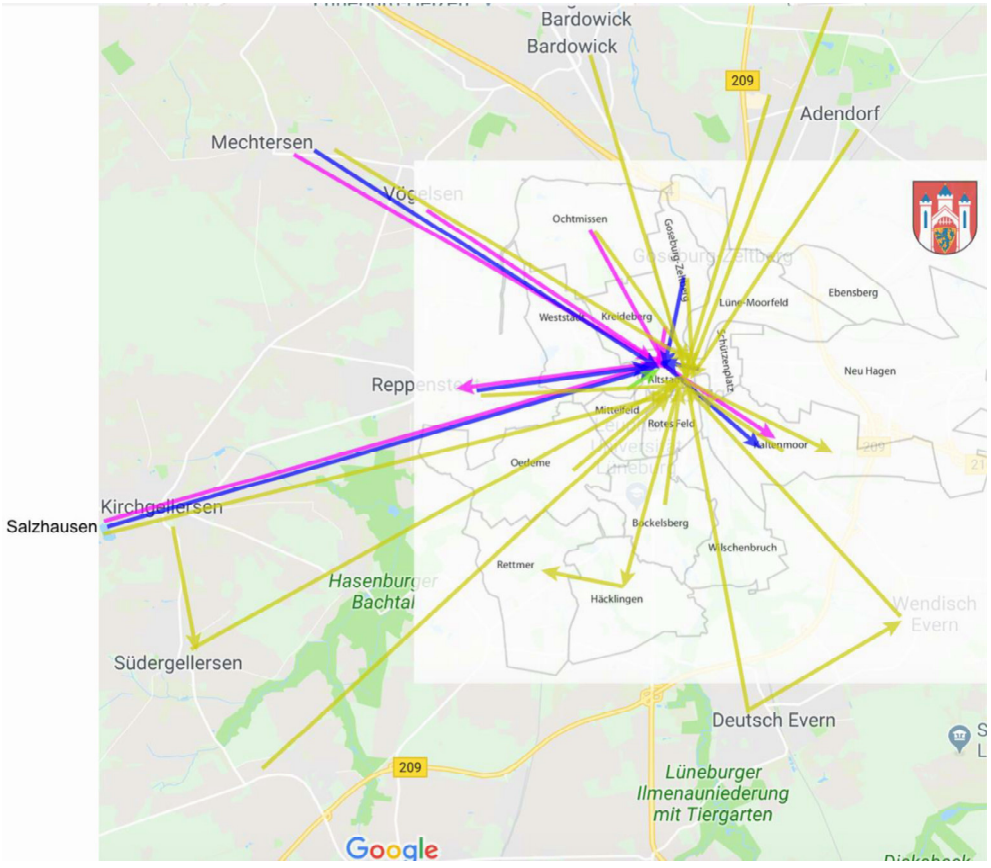
3.3 Strukturanalyse

- Norden:
  - 5014 3x/ Std 5014 2-3x Std (Kreideberg)
  - 5005 5005 2x/ Std 5005 (Ochtmissen, Goseburg)
  - 5900 1x/ Std (Hittbergen)
- Nordwesten:
  - 5002 2x/ Std 5002 (Vögelsen Bardowick)
  - 5009 5009 1-2x/ Std 5009 (Mechtersen, Vögelsen)
- Westen:
  - 5013 2x/ Std 5013 2x/ Std (Reppenstedt)
  - 5200 5200 1x/ Std (Salzhausen)
  - 5202 nur 13:47 (Reppenstedt)
  - 5015 2x/ Std (Mittelfeld)
  - 5202 (Oedeme, Westergellersen)
  - 5201 1x/ Std (Salzhausen, xx-gellersen)
  - 5013 2x/ Std (Reppenstedt)
  - 5015 2x/ Std (Jüttkenmoor)
  - 5200 1x/ Std
  - 5003 (Oedeme)
  - 5007 (Oedeme)
- Südwesten:
  - 5610 1x/ Std (Wendisch Evern, Deutsch Evern)
  - 5620 1x/ Std
  - 5011 2-3x/ Std (Rettmer)
  - 5202 2x
  - 5015
- Süden:
  - 5012 2-3x/ Std (Bockelsberg)
  - 5203 2x (Rettmer, Embsen)
- Südosten:
  - 5014 3x/ Std 5014 2-3x/ Std 5014 2-3x/ Std (Kaltenmoor)
  - 5300 alle 90Min (Dahlenburg)
  - 5007 (Erbstorf, Adendorf)
  - 5012 2-3x/ Std (Hagen)
  - 5011 (Kaltenmoor)
- Osten:
  - 5015 2x/ Std (Erbstorf)
- Nordosten:
  - 5015 2x/ Std
  - 5110 1x/ Std (Neetze)
  - 5100 1x/ Std (Bleckede)
  - 5007

Rathaus	Pink
Neue Sülze	Blau
Lambertie	Blau Grün
Am Sande	Dunkelgrün

3.3 Strukturanalyse

- Norden:
  - 5014 5014 2-3x Std
  - 5005 5005 2x/ Std 5005
  - 5900 1x/ Std
  - 5002
- Nordwesten:
  - 5002 2x/ Std
  - 5009 5009 1-2x/ Std
  - 5009
- Westen:
  - 5013 5013 2x/ Std
  - 5200 5200 1x/ Std
  - 5202 nur 13:47
  - 5015 2x/ Std
  - 5202
  - 5201 1x/ Std
  - 5013 2x/ Std
  - 5015 2x/ Std
  - 5200 1x/ Std
  - 5003
  - 5007



- Südwesten:
  - 5610 1x/ Std
  - 5620 1x/ Std
  - 5011 2-3x/ Std
  - 5202 2x
  - 5015
- Süden:
  - 5012 2-3x/ Std
  - 5203 2x
- Südosten:
  - 5014 5014 2-3x/ Std 5014 2-3x/ Std
  - 5300 alle 90Min
  - 5007
  - 5012 2-3x/ Std
- Osten:
  - 5015 2x/ Std
- Nordosten:
  - 5015 2x/ Std
  - 5110 1x/ Std
  - 5100 1x/ Std
  - 5007

3.4 Potentialindikator

Annahme: Je größer die wahrgenommene Attraktivität des mosaiques, desto mehr Reiseaufwand nehmen die Leute auf sich, um Veranstaltungen zu besuchen

Ergebnisse zeigen:

- mittlere Anfahrtszeit zum mosaique relativ gering
- viele Menschen wohnen Innenstadt nah → Anfahrtsweg einfach und schnell mit dem Fahrrad zurück zu legen

Geringere Attraktivität? → **Verknüpfung unserer Ergebnisse mit denen der Nichtbesuchsgruppe:**

häufig genannt (>5):

- Zeitlich schwierig machbar
- kein persönlicher Zugang
- hat sich noch nicht ergeben

einfache Nennung:

- keine Zeit
- kein Interesse/ Interessen werden nicht bedient (3x)
- zu wenig in der Stadt

3.5 Interpretation (A)

Indikatoren für “gute Erreichbarkeit”:

1. Reiseaufwand

- **1.A Distanz:** 38 % der Befragten wohnen in der Innenstadt oder in angrenzenden Vierteln, 2,8 % der Befragten gaben an Besucher*innen mit Wohnsitz außerhalbs Lüneburgs zu sein
  → Reichweite des mosaiques geht nicht maßgeblich über die Stadtgrenzen hinaus

- **1. B Zeitaufwand:** 41,7 % benötigen weniger als 10 Minuten, 77,8 % weniger als 20 Minuten
  → Ein Reisezeitaufwand von mehr als 20 Minuten scheint eine Besuchshürde darzustellen

- **1.C ständige Verfügbarkeit eines Verkehrsmittel:** 77,8 % Fahrrad, 30,6 % Auto
  → Hohe Quote an Fahrradbesitzer*innen, hohe flexible Erreichbarkeit

- **1.D Kosten:** wenige besitzen ein Ticket für den Nahverkehr
  → Ausschlusskriterium für Personen mit Wohnsitz außerhalb Lüneburgs, Personen mit finanziellen oder körperlichen Einschränkungen

- **1.E Anfahrtsweggestaltung:** ca. 80% mit Fahrrad, Fuß → Implikationen für Barrierefreiheit?

3.5 Interpretation (B)

2. Strukturelle Gegebenheiten

- **2.A Haltestellenverteilung- und Entfernung:**
  → Buslinien bieten ausreichend Anbindung, Abendprogramm nicht besuchbar bei Angewiesenheit auf Busse

- **2.B Parkplatzsituation für Auto und Fahrräder:** Die Parksituation für beide Transportmittel wurde als problematisch aufgefasst
  → Bessere Parkmöglichkeiten würden die Erreichbarkeit vereinfachen

- **2.C Barrierefreiheit im mosaique:** Wird von Betroffenen als gut eingestuft
  → Barrierefreiheit im mosaique kein Problem, der Weg zum mosaique könnte dennoch eins darstellen

3. Potential

- **3.A** Ergebnisse der Nichtbesucher*innenbefragung → Das Angebot reicht noch nicht aus, um einen höheren Reiseaufwand dafür in Anspruch zu nehmen; Attraktivität evtl. verbesserungswürdig

4. Fazit

H1: In der strukturellen Erreichbarkeit des mosaiques bestehen Probleme, welche potentielle Besucher*innen daran hindern das mosaique zu besuchen

→ Die Indikatoren 1.A, 1.D, 1.E, 2.B und 3.A stützen diese Hypothese; 1.B,1.C, 2.A (außer bei Abendprogramm), 2.C widersprechen dieser → Hypothese eher bestätigt

H2: Aus Gründen der Barrierefreiheit, ist es für benachteiligte Personen schwierig das mosaique zu besuchen

→ Mosaique tendenziell barrierefrei, jedoch Potenzial bei der barrierefreien Erreichbarkeit → Hypothese eher nicht bestätigt

5. Handlungsempfehlungen

- Anschaffung von mobilen Fahrradständern mit zusätzlichen Möglichkeiten zur “Werbung”
- Anfahrts- und Parkempfehlungen auf der Website
- Einrichtung von Plattformen für das Erstellen von Fahrgemeinschaften
- Zusammenarbeit mit der Lebenshilfe
- Weitere Verbesserung der Barrierefreiheit im mosaique (Türschwelle)

6. Ausblick

- Die deskriptive Vorgehensweise erlaubte in manchen Fällen keine klaren Kausalzusammenhänge

  → diese könnten in weiteren Forschungen näher betrachtet werden:

- Genauere Beleuchtung der Potenzialindikatoren:

  - Untersuchung ob die Präsenz des mosaique sich nur in der Innenstadt befindet
    .. oder ob das Programm nicht ansprechend genug ist um Menschen von Außerhalb anzusprechen
    ..oder es konkurrierendes Programm in anderen Stadtteilen gibt (beispielsweise an der Leuphana)

7. Kritische Reflexion der Gruppenarbeit

Lernerfolge:

- offene Kommunikation wichtig
- durch breite Aufstellung an Methoden Vertiefung des Wissens darüber und versierte Anwendung
- Auseinandersetzung mit kultureller und sozialer Dimension der Nachhaltigkeit im lokalen Kontext
- ein semestriges Forschungsprojekt schwierig in der Profundierung und nachhaltigen Umsetzung, nichts desto trotz erfolgreicher Projektabschluss

Gruppendynamik:

- bereichernd für uns war es auch außerhalb des Universitätskontextes Zeit miteinander zu verbringen → Gruppenzusammenhalt stärken
- durch Freundschaftsverhältnis war direkte Kommunikation aber auch schwierig, weil eine andere Erwartungshaltung existiert

8. Quellenverzeichnis

Bökemann, D. (1999): Theorie der Raumplanung. München und Wien: Oldenbourg, 2. Auflage.

Bergmann, M. et al. (2015): Qualitätskriterien transdisziplinärer Forschung - Ein Leitfaden für die formative Evaluation von Forschungsprojekten, Nr. 13, Frankfurt am Main, S. 28ff.

Dubielzig, F., Schaltegger, S. (2004): Methoden transdisziplinärer Forschung und Lehre. Ein zusammenfassender Überblick. Centre for Sustainability Management. Universität Lüneburg.

Hansen, W. G. (1959): How Accessibility Shapes Land Use. In: Journal of the American Institute of Planners, Jg. 25, H. 2, S. 73–76.

Schürmann, C. et al. (2000): Erreichbarkeit und Raumentwicklung. In: Deiters, J. et al. (Hrsg.): Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Band 9, Verkehr und Kommunikation, Heidelberg: Spektrum Akademischer Verlag. S.124-127.

Schwarze, B. (2005): Erreichbarkeitsindikatoren in der Verkehrsplanung, Dortmund: Institut für Raumplanung.

Seidmann, I. (2013): Interviewing as qualitative Research: a guide for researchers in education and the social sciences, New York: Teachers College Press.

Wegener, M. et al. (2000): Geographical Position. Study Programme on European Spatial Planning, Working Group 1.1, Final Report, Part 1. Dortmund: Institut für Raumplanung.