

comfort:zone

Erweiterung der persönlichen Komfortzone unterrepräsentierter Gruppen in einem inklusiven Mobilitätssystem

Programm / Ausschreibung	Talente, FEMtech Forschungsprojekte, FEMtech Forschungsprojekte 2021	Status	abgeschlossen
Projektstart	01.10.2022	Projektende	31.12.2025
Zeitraum	2022 - 2025	Projektlaufzeit	39 Monate
Keywords	Regionalplanung; inklusive Siedlungsstrukturen; nachhaltige Mobilität		

Projektbeschreibung

Das Projekt comfort:zone unterstützt ein zukunftsfitte, inklusives und Nutzer*innen-zentriertes Mobilitätssystem, welches die Mobilitätswende hin zu aktiver (Gehen, Rad-fahren) und nachhaltiger Mobilität ermöglicht bzw. forciert. Die Mobilitätswende kann allerdings nur gelingen, wenn den individuellen Herausforderungen aller Verkehrs-teilnehmer*innen mit geeigneten Mitteln begegnet wird. Aspekte, die einen wesentli-chen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen haben, betreffen häufig die persönlichen Bereiche des Wohlbefindens (comfort:zone). Die comfort:zone wird je-doch durch Schwachstellen im öffentlichen Raum und im Mobilitätssystem limitiert, etwa durch sogenannte Angsträume, physische Hindernisse, erzwungene Umwege, feh-lendes Angebot oder schwierige Orientierung.

Naturgemäß ist die Gestaltung öffentlicher Räume, in denen sich alle Nutzer*innen gleichermaßen wohlfühlen, eine komplexe Aufgabe: unterschiedliche Interessenlagen müssen in oft langwierigen Aushandels- und Planungsprozessen gegeneinander abge-wogen werden. Während etablierte Gruppen (gesellschaftliche Mitte, PKW-Nutzer*innen) in diesen Prozessen traditionell gut vertreten sind, werden unterrepräsentierte Gruppen weniger gehört oder gesehen, bzw. haben keine Möglichkeiten im Sinne ihrer spezifi-schen Interessen zu lobbyieren. comfort:zone setzt genau hier an, indem es diesen Grup-pen eine stärkere Stimme gibt („Empowerment“), Evidenzen und neue Datengrundla-gen schafft und mit innovativen digitalen Werkzeugen ihre Agenda für adäquate öf-fentliche Räume entscheidend unterstützt.

Das Aufzeigen von Schwachstellen unter Berücksichtigung von Gender- und Diversi-tätsaspekten und Zielen der Inklusion wird in comfort:zone durch verschiedene Metho-den der Citizen Science gewährleistet. So können Gewohnheiten und Bedürfnisse von unterrepräsentierten Gruppen mit unterschiedlichen Lebensrealitäten berücksichtigt und in der Planung integriert werden. Der damit zusammenhängende bzw. dafür nötige Verwaltungsprozess und die Integration kontinuierlich aktualisierter Informationen, sowie die Übermittlung und Darstellung der Daten für die Verwaltungsbehörde und die Einbindung der Bürger*innen in Planungsprozesse werden in comfort:zone konzipiert, testweise umgesetzt und evaluiert. Zu diesem Zweck baut comfort:zone auf bestehen-ten Projektergebnissen auf, in denen ein Tool zum Sammeln von Feedback von Radfah-renden entwickelt wurde, in dem Schwachstellen auf der Straße oder während der Fahrt erfasst und mittels GPS-Punkt auf einer Karte visualisiert werden. In comfort:zone wird Tool forschungsgeleitet in den Kontext der aktiven und nachhaltigen Mobilität überge-leitet und für unterrepräsentierte Zielgruppen angepasst. Mit wenigen Ausnahmen gehen österreichische Kommunen bei der Gestaltung ihrer Verkehrsinfrastruktur (sowohl in Bezug auf den ruhenden als auch den

fließenden Verkehr) jedoch nach wie vor stark autozentriert vor (Flächengerechtigkeit, Vorrangregelungen, Gefährdungspotentiale), sodass nicht-motorisierte und aktive Verkehrsteilnehmer*innen klar benachteiligt werden. Dies wirkt sich insbesondere nachteilig auf die Einbeziehung/Beachtung der Bedürfnisse von unterrepräsentierten bzw. marginalisierten Gruppen (z.B. Frauen, Menschen mit physischen, psychischen, sprachlichen Beeinträchtigungen) aus. Auf Basis der erhobenen individuellen Anforderungen bieten die in comfort:zone entwickelten Planungswerkzeuge neue Optionen, aktive und nachhaltige Mobilitätsvarianten zu ermöglichen, ohne durch Defizite im öffentlichen Raum behindert zu werden. Einerseits können auf Basis eines Optimierungsalgorithmus Nutzer*innen-adäquate individuelle multimodale, aktive Wegeketten aufgezeigt werden (unmittelbarer Nutzen für Bürger*innen). Andererseits ermöglichen die in comfort:zone entwickelten Werkzeuge im Sinne des Empowerment der Nutzer*innen, nötige infrastrukturelle Maßnahmen aufzuzeigen und mit zielgruppengerechten Argumentationslinien, Evidenzen und planungsunterstützenden Materialien in einen Diskussionsprozess mit administrativen und politischen Stakeholdern einzutreten (Nutzen für Kommunen/Verwaltung: geeignete Tools und Abläufe, um Bedürfnisse der Bürger*innen besser zu inkludieren).

Abstract

The comfort:zone project supports a future-proof, inclusive and user-centred mobility system that enables and accelerates the mobility transition towards active and sustainable mobility. However, the mobility turnaround can only succeed if the individual challenges of all road users are met with suitable means. Aspects that have a significant influence on the mobility behaviour of citizens often concern the personal areas of well-being (comfort:zone). However, the comfort:zone is limited by weak points in public space and in the mobility system, such as so-called fear spaces, physical obstacles, forced detours, a lack of services, difficult orientation, etc. The design of public space is naturally a key factor in the mobility behaviour of citizens.

Naturally, the design of public spaces in which all users feel equally comfortable is a complex task: different interests have to be weighed against each other in often lengthy negotiation and planning processes. While established groups (social centre, car users etc.) are traditionally well positioned in these processes, underrepresented groups are less heard or seen, or have no possibilities to lobby for their specific interests. comfort:zone addresses this issue by empowering these groups, creating evidence and new data, and using innovative digital tools to support their agenda for adequate public spaces. The identification of weaknesses, taking into account gender and diversity aspects and goals of inclusion, is ensured in comfort:zone through various methods of Citizen Science. In this way, habits and needs of underrepresented groups with different life realities can be taken into account and integrated into the planning. The related / necessary administrative process and the integration of continuously updated information, as well as the transmission and presentation of data for the administrative authority and the involvement of citizens in planning processes are designed, implemented on a test basis and evaluated in comfort:zone. To this end, comfort:zone builds on an existing tool that collects feedback from cyclists by recording conflicts on the road or during the ride and visualising them on a map using GPS points. In comfort:zone, this tool is taken up, transferred into the context of active and sustainable mobility and adapted for underrepresented target groups. Active mobility is understood as locomotion with the help of one's own muscle power, i.e., especially walking and cycling, but also riding pedal scooters, inline skates or pedelecs, if necessary, in combination with public transport. However, with few exceptions, Austrian municipalities still take a strongly car-centred approach to the design of their transport infrastructure (both with regard to stationary and moving traffic) (area justice, priority regulations, potential hazards, etc.), so that non-motorised and active road users are clearly disadvantaged. This is particularly detrimental to the inclusion of/respect for the needs of underrepresented or marginalised groups (e.g., women, people with physical, mental, linguistic impairments).

Based on the collected individual requirements, the planning tools developed in com-fort:zone offer new options to enable active and sustainable mobility variants without being hindered by deficits in public space. On the one hand, on the basis of an optimisa-tion algorithm, user-appropriate individual multimodal, active route chains can be shown (direct benefit for citizens). On the other hand, the tools developed in comfort:zone ena-ble the empowerment of users to identify necessary infrastructural measures and to en-ter into a discussion process with administrative and political stakeholders with target group-oriented lines of argument, evidence and planning support materials (benefit for municipalities/administration: suitable tools and processes to better include the needs of citizens).

Projektkoordinator

- Hochschule für Angewandte Wissenschaften St. Pölten Forschungs GmbH

Projektpartner

- bitsfabrik GmbH
- tbw research GesmbH