



## **HOTEL**

How to analyse life quality

An accompanying measure within the EU Fifth Framework Programme

Keyaction "Improving the Socio Economic Knowledge Base"

Contract No.: HPSE-2002-60057

# **Newsletter II**

## ***"Workshop I"***

***Public newsletter of Work Package No. 2***

***September 2003***

### **HOTEL Partners**

*FACTUM • Ralf Risser, Karin Ausserer, Nicolas Bein • Austria*

*Lund University • Department Technology and Society • Agneta Ståhl • Sweden*

*Comenius University Bratislava • Department of Psychology • Jana Plichtová • Slovakia*

*Società Italiana di Psicologia della Sicurezza Viaria (SIPSiVi) • Gian Marco Sardi • Italy*

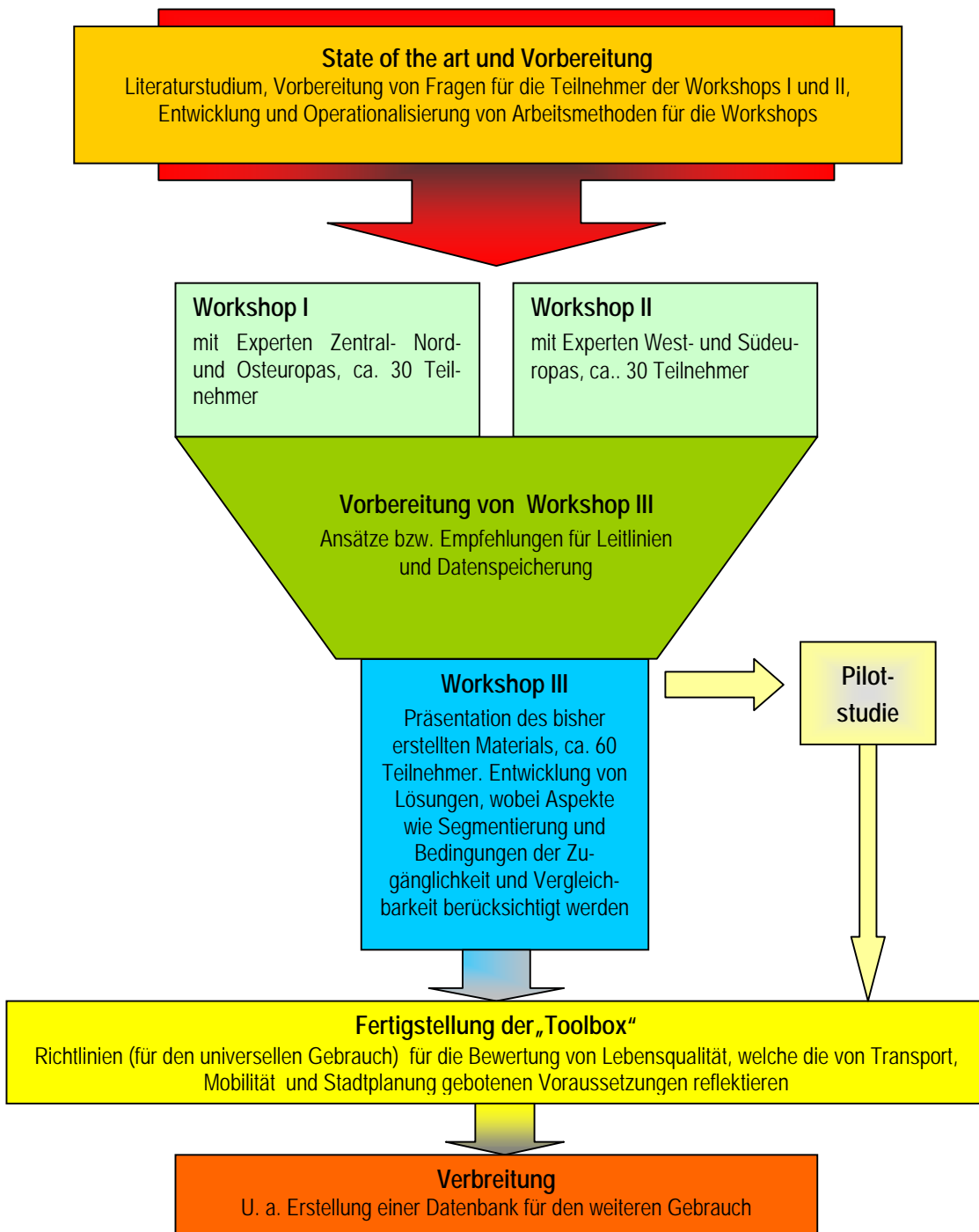
*Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) • Department d'évaluation et recherche en accidentologie • Stefan Petica • France*

## Einleitung

HOTEL – How to analyse life quality– ist eine Begleitmaßnahme, Leitaktion "Verbesserung der sozioökonomischen Wissensgrundlage", des 5. EU Rahmenprogrammes.

Das Projekt HOTEL nimmt seinen Ausgangspunkt in einer heuristischen Annäherung an die Praxis verschiedener Disziplinen in Zusammenhang mit der Bewertung und Betrachtung von Lebensqualität (LQ) sowie deren zugrundeliegende Mobilitäts- und Transportvoraussetzungen. Im Kernkonzept ist herauszufinden, wie auf Aspekte der LQ in den Praxisfeldern des Transports, der Mobilität und der Stadtplanung Rücksicht genommen wird. Mit "Praxis" sind all jene Aktivitäten gemeint, welche den Schauplatz für den Alltag der Bürger bieten. Als Verantwortungsträger dieser Aktivitäten sind Politiker, Entscheidungsträger, Planer, Implementoren und Administratoren zu sehen.

### Graphischen Präsentation der Projektkomponenten:



## Der Workshop – methodische Aspekte

Workshops stellen die zentralen Elemente des HOTEL-Projektes dar. Das Konzept eines Workshops impliziert, daß verschiedene Wissenszweige und Berufsgruppen die mit dem zu behandelnden Gegenstand in Verbindung stehen, zusammen arbeiten. Hier, im gegenständlichen Fall des Lebensqualitätskonzeptes, setzen sich die Teilnehmer aus Architekten, Stadtplanern, Ingenieuren, Sozialpsychologen, öffentlichen Entscheidungsträgern, und an Vertretern von Behörden, Transportgesellschaften, etc.

Im allgemeinen ist ein Workshop eine heuristische Annäherung, die der Analyse einer relativ unstrukturierten Gesamtheit von Aktivitäten zweckdienlich ist, welche weder strikt theoriegesteuert noch systematisch wissens- oder gesetzesbasiert sind: Wie bei den meisten anderen Menschen auch, ist ein Großteil der Arbeit, die jene Personengruppen verrichten, aus welchen die Workshop-Teilnehmer ausgewählt wurden, unreflektierte Routine, intuitiv, von verborgenen Ansichten gesteuert und folgt "privaten" Hypothesen, welche wiederum im Rahmen gewisser Machtverteilungsstrukturen am Arbeitsplatz, etc., ihren Ursprung haben. Die internalisierte Logik eines solchen Systems kann mit Hilfe heuristischer Methoden usw. besser sichtbar gemacht werden.

Im Zusammenhang war es deshalb das Ziel, die Bildung von neuen Ideen und die Klärung von Angewohnheiten und Praktiken dadurch unbewußt zu fördern, daß man mit ungewöhnlichen Fragen konfrontiert wird und von Arbeitsmethoden oder Praktiken die nicht zur alltäglichen Routine gehören, Gebrauch macht. Aus diesem Grund wurde der Workshop so strukturiert, daß vielfache Rückmeldungen und Interaktion zwischen den Teilnehmern ermöglicht wurde. Kleingruppenarbeit in Kombination mit Plenarversammlungen schienen für das Erreichen unserer Ziele passend. Sie stellen eine interaktive Methode dar, die sehr motivierend für die Teilnehmer wirkt und erlauben gleichzeitig effiziente Arbeit.

## HOTEL Workshop Nr. 1 in Lund

Dieser Workshop fand am 1. und 2. Juni 2003 in Lund (Schweden) statt. Es war der erste Teil einer Expertenzusammenarbeit im Rahmen von HOTEL. Hauptziel war es, das Wissen von Experten über LQ in den Gebieten Verkehr, Mobilität und Stadtplanung zusammenzufassen. Als Kernkonzept galt es herauszufinden, wie Aspekte der LQ in der Praxis berücksichtigt werden. Die folgenden Fragen schienen von Bedeutung:

- ⇒ Welche Rolle spielt das Konzept der LQ in der täglichen Arbeit von Experten in den Bereichen Verkehr, Mobilität und Stadtplanung?
- ⇒ Wie zeigt sich das Konzept von LQ in den Programmpapieren und Dokumenten formuliert?
- ⇒ Wie ist es spezifiziert und operationalisiert?
- ⇒ Wie wird es bewertet falls die Ziele, die LQ zu verbessern, erreicht wurden?
- ⇒ Wenn gewisse Ziele, die nicht erreicht werden konnten, identifiziert wurden – welche Verbesserungen werden dann üblicherweise vorgenommen?
- ⇒ Welche Unterschiede zwischen verschiedenen Ansichten in verschiedenen Teilen Europas müssen hinsichtlich der Bewertung von LQ berücksichtigt werden?
- ⇒ Was kann bei der Bewertung von LQ verbessert werden?
- ⇒ Was sind die Haupthindernisse für Verbesserungen in der Praxis?

Für die Ausarbeitung der Themen fanden alternierend Kleingruppenarbeit und Plenarsitzungen Anwendung.

## Ergebnisse

### ***Die Rolle des LQ-Konzeptes in der täglichen Arbeit***

Der generelle Standpunkt der Experten war, daß Verkehr, Mobilität und Stadtplanung eine große Bedeutung für die LQ der Bürger haben. Mit anderen Worten, LQ ist Gegenstand dieser Fachbereiche. Das Konzept der LQ und seine Rolle sind aber ziemlich bruchstückhaft. Ein Zugewinn an LQ wird gleichgestellt mit Maßnahmen, Alternativen zum Autoverkehr attraktiver zu machen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, Umweltverschmutzung, Lärm und Vibrationen zu reduzieren, etc. Es existiert aber keine generell akzeptierte Definition von LQ, die als Ausgangspunkt für all diese Maßnahmen dienen kann.

Unterstrichen wurde aber, daß neuerdings Stadt- und Verkehrsplaner mehr und mehr der Tatsache ins Auges sehen müssen, daß es notwendig ist auf das Konzept von LQ einzugehen. Daraus folgt, daß sie auf diesem Gebiet geschult werden müssen.

### ***Formulierung des LQ-Konzeptes in richtungsweisenden Arbeitspapieren***

Von der europäischen bis zur lokalen Ebenen gibt es viele Dokumente und Veröffentlichungen in denen das LQ-Konzept auf eine gewisse Weise formuliert wird. Dennoch fällt es Experten schwer, eine Übersicht zu bekommen. Abgesehen davon sind aufgrund unterschiedlicher Ansichten hinsichtlich LQ die Prioritäten in den Arbeitspapieren sehr unterschiedlich gesetzt. Als weiteres Problem wurde die oftmalige Verschiebung der Verantwortung von einer Ebene zur nächsten identifiziert.

### ***Spezifizierung und Operationalisierung des LQ-Konzeptes***

Das LQ-Konzept wird sowohl in allgemeinen Programmen als auch in speziellen Einzelaktionen festgelegt. In beiden Fällen basiert es gewöhnlich auf Indikatoren. Die Experten heben die Wichtigkeit hervor, objektive *und* subjektive Indikatoren zu verwenden. Eine Reihe von Indikatoren wurde genannt: Sicherheit (z. B. Unfallzahlen, Anzahl der 30 km/h Zonen innerhalb eines Gebietes), Komfort (z. B. Personen pro m<sup>2</sup> Raum in öffentlichen Verkehrsmitteln, Platz für Fußgänger), Ästhetik (z. B. Lärmbeschränkungen), Kosten (z. B. das Budget für verschiedene Verkehrsmittel, Kostennutzenanalyse), Erreichbarkeit, Beteiligung, Gesundheit, Zufriedenheit mit den Voraussetzungen.

### ***Evaluation, Hindernisse und Verbesserungsmöglichkeiten***

Die Evaluation von LQ geschieht durch quantitative und qualitative Methoden. In Hinblick auf die Evaluation wurde von den Experten eine Reihe von Problemen aufgezeigt. Die folgende Tabelle enthält eine Übersicht über die genannten Probleme sowie Verbesserungsvorschläge:

*Tabelle:* **Probleme und Möglichkeiten zur Verbesserung**

Probleme	Verbesserungsvorschläge
LQ findet in politischen Programmen zwar als Schlüsselbegriff Verwendung, jedoch ohne näher beschrieben zu werden.	LQ hat in den Gebieten Verkehr, Mobilität und Stadtplanung eine klare und deutliche Definition zu bekommen.
Evaluation ist in den Fachbereichen von Verkehr, Mobilität und Stadtplanung wenig verbreitet.	Planer müssen sich der Wichtigkeit des LQ-Konzeptes bewußt werden, was automatisch eine Evaluation einzelner Prozesse nach sich zieht.
Oft besteht Zeitmangel, personeller Mangel oder ein Mangel an finanziellen Mitteln mit dem Ergebnis, daß Evaluation nicht systematisch durchgeführt wird. Schritte werden unzureichend festgelegt.	Politiker, Verwaltung, Experten und die Öffentlichkeit müssen in den Prozeß der Bewertung miteinbezogen sein. Auf diese Weise erlangt man größere Transparenz und es wird wahrscheinlicher, daß mehr Geld und Zeit systematischere Arbeitsweise ermöglicht.

Probleme	Verbesserungsvorschläge
Begutachtungen sind oft politisch gelenkt, Evaluation damit manchmal zu sehr an politische Interessen orientiert; Ergebnisse werden oft so präsentiert, daß sie in die Zielvorstellungen passen.	Eine stärkere Partizipation der Öffentlichkeit könnte zu einer sorgfältigeren Ergebnisevaluation führen.
Es gibt zuwenig Dialog zwischen Politikern und dem "Rest der Welt"	Mehr Partizipation ist notwendig (siehe oben).
Verschiedene Konzepte von LQ sind im Umlauf, die Frage ist was gerade gemessen wird.	LQ muß klar definiert werden. Ein ausgeklügeltes Indikatorensystem mit objektiven und subjektiven Indikatoren muß entwickelt werden.
Prioritäten werden von verschiedenen Leuten unterschiedlich gesetzt.	Eine Mindestanforderung an gemeinsamen Prioritäten ist zu definieren.
Es werden noch immer nicht die richtigen Fragen gestellt, das Wissen über langfristige Bedürfnisse der Nutzer ist weiter unklar.	Ansätze für die Bewertung von LQ müssen integriert werden. Es besteht ein Bedarf an interdisziplinären Längsschnittstudien.
Oftmals findet sich ein Mangel an innerbetrieblichen Maßstäben.	Regeln müssen aufgestellt werden, speziell wenn viele verschiedene Partner in einem Evaluationsprozeß involviert sind braucht man Regeln.
Es existiert keine ordentliche Datenbank in der man sich einklinken kann wenn die Evaluation einmal abgeschlossen wurde.	Eine Datenbank muß aufgesetzt werden.
Hauptsächlich "harte" Fakten werden mit quantitativen Methoden evaluiert. Existierende Werkzeuge für die Evaluation von "weichen" Fakten werden kaum verwendet.	Die Wichtigkeit qualitativer Methoden muß mehr zur Geltung kommen. Stadt- und Verkehrsplaner müssen in diesem Bereich geschult werden.
Kurzfristige politische Entscheidungen stehen in Kontrast zu langfristigen politischen Strategien.	Politikern und der Öffentlichkeit müssen Langzeiteffekte in Erinnerung gerufen werden.

In Hinblick auf das Scheitern an Zielen haben die Experten drei Arten von Konsequenzen identifizieren können. Entweder wird auf das Scheitern nicht eingegangen, die Zielvorgaben werden aufgeweicht oder aber die verantwortliche Person hält nach Gründen für das Scheitern Ausschau und analysiert was getan werden muß, damit die ursprünglich gesetzten Ziele erreicht werden. Der letzte Fall ist als Ausnahme zu betrachten.

## Schlußfolgerung

Der Workshop war hinsichtlich des Sammelns von praktischem Wissen in Bezug auf die Rolle von LQ in der täglichen Arbeit mit Verkehr, Mobilität und Stadtplanung äußerst produktiv. Für die noch folgenden Arbeitsschritte im Rahmen des EU-Projektes HOTEL ist eine weitere Ausarbeitung der folgenden Themenbereiche vorgesehen:

- ⇒ Definition von LQ für die Sektoren Verkehr, Mobilität und Stadtplanung
- ⇒ Festlegung eines Indikatorensystems
- ⇒ Evaluation von Problemen und wie man mit ihnen umgeht.
- ⇒ Was sollte eine Toolbox beinhalten?
- ⇒ Was sollte eine Datenbank beinhalten?

Diese Sachfragen werden in den nächsten Projektabschnitten weiter behandelt.

## Consortium of the EU-Project HOTEL

Name/Position	Organisation	Address/Phone/E-mail
<b>Ms. Karin Ausserer</b> <b>Mr. Nicolas Bein</b>  <i>Researchers</i>	FACTUM Chaloupka & Risser OHG Traffic- and Social Analysis	Danhausergasse 6/4, A-1040 WIEN Tel: 0043 1 504 15 46/12 Fax: 0043 1 504 15 48 E-mail: karin.ausserer@factum.at E-mail: nicolas.bein@factum.at
<b>Mr. Stefan Petica</b>  <i>Researcher</i>	INRETS Insitut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité	2, Avenue du Général Malleret- Loinville F-94114 Arcueil-Cedex Tel: 0033 1 47 407 056 Fax: 0033 1 45 475 606 E-mail: petica@inrets.fr
<b>Mrs. Jana Plichtová</b>  <i>Researcher</i>	Comenius University Brati- slava Dep. of Psychology	PO-Box 1 Gondova 2, SK-611 02 Bratislava Tel: 00421 2 593 393 16 Fax: 00421 2 529 621 29 E-mail: jana.plichtova@fphil.uniba.sk
<b>Mr. Ralf Risser</b>  <i>Owner of FACTUM            HOTEL Co-ordinator            Researcher</i>	FACTUM Chaloupka & Risser OHG Traffic- and Social Analysis	Danhausergasse 6/4, A-1040 WIEN Tel: 0043 1 504 15 46/14 Fax: 0043 1 504 15 48 E-mail: ralf.risser@factum.at
<b>Mr. Gian Marco Sardi</b>  <i>Researcher</i>	SIPSIVI Società Italiana di psicologia della Sicurezza Viaria	PO Box 211 I-12100 Cuneo Tel: 0039 0171 74 093 Fax: 0039 0171 72 024 E-mail: gmsardi@sipsivi.org
<b>Mrs. Agneta Ståhl</b>  <i>Researcher</i>	Lund University Dep. Technology and Society	PO Box 118 John Ericssons vaeg 1; S-22100 Lund Tel: 004646 222 91 32 Fax: 004646 123 272 E-mail: agneta.stahl@tft.lth.se