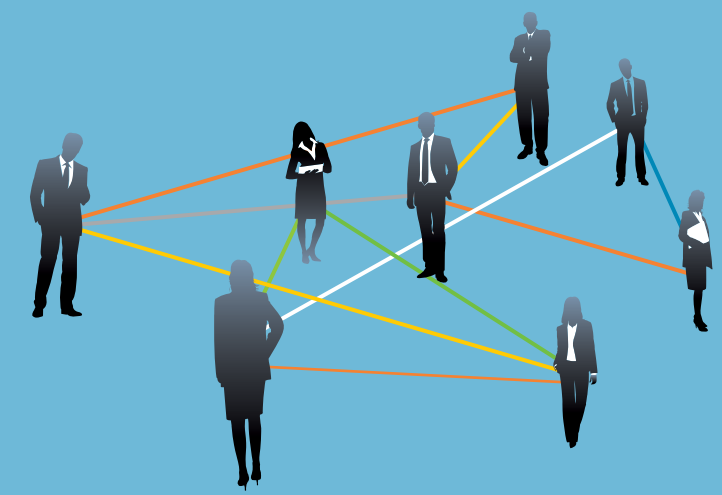


# Mobilität spiegelt Gesellschaftstrends

Gesellschaft und Mobilität gewinnen an Vielfalt, Wahlmöglichkeit bei der Mobilität wird als Freiheitsgewinn erlebt. Eine bunte Verkehrszukunft etwa aufgrund der rasanten technologischen Innovationen lässt sich mit guten Argumenten vorhersagen. Und auch Gegenbewegungen werden deutlicher: Gegen die totale Bestimmtheit durch Technik und gegen die umfassende Kontrolle durch moderne Technologien gewinnen Offline-Zonen, das Gehen, das Radfahren an Attraktivität.



## Konrad Götz

Wissenschaftler am ISOE Institut für sozial-ökologische Forschung in Frankfurt/Main. Schwerpunkt Mobilitätsforschung, Sozialempirie und Lebensstilkonzepte. Er sieht eine bunte, wilde Verkehrszukunft voller widersprüchlicher Möglichkeiten, deren Weichen aber jetzt gestellt werden.

„Wir können die Zukunft nicht vorhersagen, aber empirische Ergebnisse der Gegenwart und Dynamiken der Vergangenheit für Prognosen nutzen. Wenn **der demographische Wandel** etwa ein längeres Leben bedeutet, heißt das auch: Die neuen, jungen Alten sind künftig auf wilden Verkehrsmitteln unterwegs. „Vorsicht, Rennradfahrer kreuzen die Fahrbahn!“ Die älteren Alten steigen in noch mehr SUV, die zur Stadtpflege werden und deshalb nach Platzbedarf besteuert werden. Der Wandel bedeutet aber auch bunte

Einwanderung und die **Konkurrenz der Städte** um die interessanteste Milieu- und Kultur Mischung der Gegend. Wenn die Politik aber schläft, können Gentrifizierung und Segregation zu Eruptionen führen. Mehr Stress im Verkehr wäre die Folge. Klar ist: Die Bocksprünge der Technik gehen weiter. Bald können wir uns quasi beamen, der 3D-Drucker versetzt uns immaterial an einen anderen Ort. Doch **Gegenbewegungen zur Versklavung durch Technik** zeichnen sich ab, siehe Offline-Ruhezonen, Ausstiepsel-Plätze. Der Entwicklungsboom bei Fahrrädern deutet auf ihr Potential als mancherorts dominantes Verkehrsmittel hin. Free-Floating Carsharing wird zum anerkannten Teil Öffentlichen Verkehrs und macht durch selbstfahrende Kabinen die Menschen im ländlichen Raum wieder mobil. So, weg mit der Glaskugel – fragen wir uns in Zukunft lieber: Was können wir heute tun für eine attraktive, nachhaltige Mobilität?“

## Petra Bayr

Abgeordnete zum Nationalrat (SPÖ), Bereichssprecherin für globale Entwicklung. Sie weist auf die große Herausforderung hin, zu verhindern, dass das globale Wachstum der Städte den Verkehr lahm legt und warnt vor der Sackgasse Agro-Treibstoffe.

„Viele Großstädte in Schwellen- und Entwicklungsländern sind mit dem täglichen Verkehrsaufkommen, den Staus und der schlechten Luft überfordert. Schon heute lebt mehr als die  **Hälfte aller Menschen in Städten** und die UNO prognostiziert, dass es im Jahr 2050 zwei Drittel sein werden. Am meisten werden die asiatischen und afrikanischen Städte wachsen. Die viel gelobten **Agro-Treibstoffe sind nicht die richtige Antwort**, um steigende Treibhausgase zu reduzieren: Sie bleiben der Logik des Individualverkehrs verhaftet. Die Rechnung, ‚Betreibe ich mein Auto oder Moped mit Agro-Sprit, schone ich die Umwelt‘, geht nicht auf. Es gilt, den Individualverkehr zu reduzieren, um die Städte nicht lahmzulegen, und gleichzeitig den Öffentlichen Verkehr sozial und ökologisch verträglich so auszubauen, dass er **für alle sozialen Schichten leistbar** ist. Indirekte Landnutzungsänderungen durch den Anbau von Agro-Treibstoffen nicht in Rechnung zu stellen, verfälscht zudem Treibhausgas-Bilanzen massiv. Auf EU-Ebene ist das einer der Knackpunkte im derzeitigen Gesetzgebungsprozess. Die Nachfrage nach Agro-Treibstoffen bringt den Anbau von Nahrungsmitteln in Bedrängnis. Damit Agro-Treibstoffe angebaut werden können, werden Menschen von ihrem Land vertrieben.“



Foto: Ludwig Scheel



## Michaela Moser

Wissenschaftliche Mitarbeiterin am Ilse Art Institut für Soziale Inklusionsforschung der Fachhochschule St. Pölten und seit vielen Jahren in der Armutskonferenz engagiert. Sie fordert die Anerkennung des gleichberechtigten Zugangs zur Mobilität als Schlüssel zur gesellschaftlichen Teilhabe.

„Wenn es um **Möglichkeiten gesellschaftlicher Teilhabe** geht, also Zugang zu Bildung, Gesundheitsversorgung, Arbeitsmarkt, Beratungsangeboten und zu sozialen Kontakten über die unmittelbare Nachbarschaft hinaus, kann die Rolle von Mobilität nicht hoch genug eingeschätzt werden. Wie viele der für ein gutes Leben notwendigen Ressourcen ist auch der Zugang zu Mobilität ungleich verteilt. Wer mit höherem Einkommen lebt, kann leichter steigende Mobilitätskosten und fehlende Angebote individuell ausgleichen. **Mobilitätsarmut** wird zunehmend zum Forschungsthema. Als offizieller Indikator für Armutssituationen findet sie etwa im Sozialbericht noch keine Anwendung. Die Anerkennung und genaue Erfassung des Problems, die zu Gegenmaßnahmen führen muss, ist ein notwendiger erster Schritt. Konkret gilt es, das Wissen von Verkehrsfachleuten mit den Alltagserfahrungen, Wünschen und Hindernissen jener Menschen zu vernetzen, die aufgrund eines niedrigen Einkommens, ihres Wohnorts oder anderer struktureller Einschränkungen **keinen gleichberechtigten Zugang zu Mobilität** haben. Nur so können nachhaltige und originelle Lösungen – auch jenseits klassischer Mobilitätsangebote – gefunden werden, die einen gesellschaftlichen Wandel hervorbringen, der allen die gleichberechtigte Teilhabe am wirtschaftlichen, sozialen, politischen und kulturellen Leben ermöglicht.“

„In **gemeinschaftlichen Wohnprojekten** werden gemeinsam genutzte Flächen auf Basis der zukünftigen Wohn- und Lebensvorstellung definiert und geplant. Nachhaltige Mobilität ist daher oft von Beginn an ein wichtiges Thema. Das Augenmerk liegt dabei auf der Schaffung von gut zugänglicher (Lasten-)Fahrradinfrastruktur und Carsharing-Modellen – häufig selbst organisiert mit vorhandenen Autos, bevor später eventuell elektrisch betriebene Fahrzeuge angeschafft werden. Dadurch werden ein Kostenvorteil und weniger Aufwand für Wartung und Service für die Einzelperson erwartet. Plattformen, die das Buchen, Reservieren und eine eigene Preisgestaltung ermöglichen, gibt es schon. Ist von Anfang an bekannt, wer im Haus wohnt und sich beim eigenen Carsharing-Modell beteiligt, kann bereits die **reduzierte Anzahl an Parkplätzen** eingeplant werden. Frust entsteht für die Gruppe, wenn dann laut Stellplatzregulativ Parkplätze zusätzlich errichtet werden müssen um Geld, das besser in **E-Mobilitäts-Infrastruktur** oder in ein gutes Buchungssystem investiert wäre. Würde die Herstellung solcher Infrastruktur mit weniger zu errichtenden Stellplätzen belohnt, wäre das eine zusätzliche Motivation, alternative Mobilitätsformen von Anfang an auch in weniger ökologisch motivierten Wohnprojekten mitzudenken.“



## Harald Mahrer

Staatssekretär im Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft. Er weist auf die Schlüsselrolle der Mobilität für die Standortwahl und das Erreichen der Energieziele hin.

## Evelinde Grassegger

Leiterin der Abteilung Mobilität und Verkehrstechnologien im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Sie sieht die Aufgabe des bmvt darin, mobilitätsrelevante Entwicklungen zu erforschen und Weichen für ein soziales, sicheres, umweltfreundliches und effizientes Gesamtverkehrssystem zu stellen.



„Die **Mobilitätswelt verändert sich**, wird vielfältiger und spiegelt Entwicklungen in vielen Bereichen der Gesellschaft wider. Trends wie Soziale Medien, „Always on“ in der Kommunikation oder neue Handlungsparadigmen wie Tauschen und Teilen beeinflussen auch die Mobilität. Mit vorhandenen Herausforderungen etwa im Klimaschutz oder der alternden Gesellschaft bringen sie hohe Komplexitäten und neue Chancen mit sich. Das bmvt erforscht seit vielen Jahren mit missionsorientierten Programmen systematisch mobilitätsrelevante Phänomene und Entwicklungen und stellt darauf aufbauend mittels neuer Technologien und Innovationen die **Weichen für ein soziales, sicheres, umweltfreundliches und effizientes Gesamtverkehrssystem**. Forschung, Technologie und Innovation (FTI) fungieren hierbei in einer Doppelfunktion zwischen „Lösungsanbietern“, um gesellschaftliche Bedarfslagen zu befriedigen, und „Takt- und Impulsgeber“, um gesellschaftliche Veränderungen einzuleiten. Das Interventionsportfolio wird dazu in Zukunft neben technologischen verstärkt auch **soziale und organisatorische Innovationen** beinhalten. Angewandte Forschung wird durch grundlagenorientierte Mobilitätsforschung abgerundet und Übersetzungsprozesse zwischen Nutzerinnen und Nutzern sowie jenen, die entscheiden, und jenen, die Dienstleistungen anbieten, werden angestoßen, etwa in urbanen Mobilitätslabors, um neue „Lern- und Umsetzungsräume“ zu etablieren.“

## Jens Dangschat

(Stadt-)Soziologe, TU Wien, Leiter Fachbereich Soziologie. Er ist überzeugt: Wer warum wie mobil ist, das formt sich zunehmend innerhalb von unterschiedlichen Wertegemeinschaften.

„Das Internet der Dinge, im Zuge dessen immer mehr Kleincomputer in den Gegenständen selbstständig unterstützend tätig sind, wird den Autoverkehr stärken, insbesondere dann, wenn selbstfahrende Autos zugelassen werden. Es ist dann ein gut vernetzter Computer. 14-Jährige werden schon und 90-Jährige noch fahren. Bereits heute werden die Städte der Zukunft von Technologiekonzernen geplant, unterstützt von der staatlichen Forschungsförderung. Zukünftig wird der **Standort der Wohnung bedeutsamer**, weil es immer wichtiger wird, auf welche Verkehrsmittel jemand zurückgreifen möchte. Die „Renaissance der Innenstädte“ ist auch darauf zurückzuführen, dass unter den jungen Erwachsenen der Wunsch, ein eigenes Auto zu besitzen, rückläufig ist. Das damit **steigende Interesse am Carsharing** führt zwar zu einer Verringerung der Standzeit jedes Autos, aber nicht notwendigerweise zum Rückgang der Zahl der Autofahrten. Zudem ist ein Motiv auch die Bequemlichkeit, sich um wenig kümmern zu müssen. **Wichtiger werden auch die zentralen Wertvorstellungen**, die sich auf die Wahl des Wohnstandortes und des Verkehrsmittels auswirken. Mithilfe von Milieu- und Lebensstilstudien kann gezeigt werden, wer warum wie mobil ist. Die Gesellschaft formt sich zunehmend innerhalb von unterschiedlichen Wertegemeinschaften.“



Foto: Philipp Jenks



## Petra Hendrich

Architektin, Soziologin und Mediatorin, Initiative für gemeinschaftliches Bauen und Wohnen. Sie weiß um die Bedeutung nachhaltiger Mobilität bei gemeinschaftlichen Wohnprojekten – dieser sollte der gesetzliche Rahmen mehr Spielraum geben. <http://gemeinsam-bauen-wohnen.org>



Um Sie in Wien und weltweit sicher ans Ziel zu bringen: Wir entwickeln das Herz der Elektromobilität weiter.

U-Bahnen der Wiener Linien fahren seit Jahrzehnten sicher und effizient – angetrieben durch führende Technologie aus Österreich. Unsere Antriebslösungen sorgen in Schienenfahrzeugen für einen dauerhaften und zuverlässigen Herzschlag – in Wien und weltweit. Basis dafür sind unsere Innovationskraft, unsere Unabhängigkeit und unsere Leidenschaft für die Elektromobilität von morgen. Das macht uns zum Spezialisten für Traktionsmotoren, Generatoren und Getriebe über den gesamten Produktlebenszyklus.

www.traktionssysteme.at  
TSA – Traktionssysteme Austria

