

Selbstverantwortung als Chance

Gestaltung gesellschaftlicher Veränderungsprozesse am Beispiel des individuellen Mobilitätsverhaltens

Walter Slupetzky

Graz, Juli 2013

Ein Ruck geht durch die Welt. Menschen organisieren sich und stellen die herrschenden Verhältnisse in Frage. Oft werden binnen weniger Stunden kritische Massen erreicht und die etablierte Sicht der Dinge steht auf dem Kopf. Gleichzeitig wirken die Beharrungskräfte der Vergangenheit, die eine Illusion der „große Ordnung“ inszenieren und die Hoffnung der Menschen auf etwas nähren, das bereits längst Geschichte ist.

Mit dem Bild einer zentral gesteuerten großen Ordnung können wir den komplexen systemübergreifenden Problemen des 21. Jahrhunderts¹ jedoch nicht adäquat begegnen. In der globalen Welt zeigen sich die großen Probleme höchst indirekt. So war etwa das Gift der Abwasserrohre und Fabrikschlote in den 1970ern riechbar, messbar und bedrohte uns direkt. Das CO₂ aus unseren Autos und Heizanlagen ist nicht spürbar, wirkt irgendwo in der Atmosphäre und macht sich in seinen höchst bedrohlichen Auswirkungen nur auf abstrakte Weise bemerkbar.

Sich mit solchen abstrakten Problemzusammenhängen auseinander zu setzen und eigenverantwortlich Konsequenzen im Handeln zu ziehen ist im 21. Jahrhundert ein wesentlicher Beitrag des Einzelnen zum Gelingen der modernen Gesellschaft geworden. Das selbstorganisierte Individuum hat sich zu einem politischen Faktor entwickelt, das als Treiber von Veränderung wirkt. Sein Agieren ist mitunter chaotisch und überraschend, was eine dementsprechende Verunsicherung beim Establishment hervorruft. Dennoch ist es völlig auf der Höhe der modernen, komplexen Gesellschaft, die eben nicht mehr zentral gesteuert werden kann, sondern in immer höherem Ausmaß auf dezentrale Abstimmungs- und Meinungsbildungsprozesse angewiesen ist. Die Mitverantwortung der BürgerInnen ist dabei unverzichtbar.

¹ Luhmann, Niklas: Ökologische Kommunikation - Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen? Westdeutscher Verlag, Opladen, 1988.

Dies kann nicht zuletzt am Beispiel der Mobilität gezeigt werden: Der Pro-Kopf-Verbrauch an CO₂ in Österreich beträgt derzeit ca. 12 Tonnen pro Jahr². Um den Klimawandel stoppen zu können, müsste der Verbrauch auf jährlich 1 Tonne pro Kopf reduziert werden³. Alles was darüber liegt, wird zu einem Temperaturanstieg führen, dessen Auswirkungen zwar schwer voraussagbar, jedenfalls aber katastrophal sein werden⁴.

Der größte Faktor in diesem immens überhöhten CO₂-Ausstoß ist die Mobilität. 25% der Emissionen entfallen auf den Verkehr, mit stark steigender Tendenz⁵. Damit trägt jede/r Einzelne mit 3 Tonnen pro Jahr alleine durch die tägliche Fortbewegung zum Klimawandel bei.

Um zu verdeutlichen, welche explosionsartige Vermehrung an Treibhausgasen gerade durch unsere Fortbewegungsgewohnheiten stattfindet, muss man sich vergegenwärtigen, dass der CO₂-Verbrauch pro Kopf im Verkehrssektor noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts bei nahe 0 lag. Um den Verkehrssektor klimaneutral zu gestalten, ist eine Eindämmung des CO₂-Ausstoßes um 75% erforderlich⁶.

Das können weder Politik noch technischer Fortschritt alleine leisten. Neue Antriebe und Mobilitätskonzepte nützen nichts, wenn sich die Mobilitätsgewohnheiten nicht ändern. Politische Vorgaben und Einschränkungen können zwar eine gewisse Wirkung entfalten, große Durchbrüche sind aber nur möglich, wenn die BürgerInnen aktiv Mitverantwortung übernehmen. Die Auseinandersetzung der gesellschaftlichen Institutionen mit bürgerschaftlicher Selbstorganisation und Selbsthilfe ist die Voraussetzung für eine fundamentale Änderung auch im Verkehrssektor.

Wie kann eine Veränderung gelingen?

„Dezentrale Koordination“ hat sich zwar schon seit längerer Zeit in der wissenschaftlichen Diskussion als Antwort auf die Herausforderungen der modernen Gesellschaft herauskristallisiert⁷. Doch diese wurde zunächst zwischen den institutionellen Akteuren aufgebaut. Herausragende Beispiele sind hierfür der Aufbau einer europäischen

² vgl.: Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Anpassung der Klimastrategie Österreichs zur Erreichung des Kyoto-Ziels 2008-2013 Vorlage zur Annahme im Ministerrat am 21. März 2007

³ Umweltbundesamt: Neunter Umweltkontrollbericht - Umweltsituation in Österreich, Wien 2010

⁴ IPCC – Intergovernmental Panel on Climate Change (2007): Klimaänderung 2007.

Zusammenfassungen für politische Entscheidungsträger. Bern/Wien/Berlin, September 2007

⁵ VCÖ: Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität, Wien 2011

⁶ VCÖ: Infrastrukturen für nachhaltige Mobilität, Wien 2011

⁷ Willke Helmut: Systemtheorie II: Interventionstheorie. Einführung in die Theorie der Intervention in komplexe Sozialsysteme, Stuttgart, Fischer UTB, 3. Aufl. 1999. sowie Systemtheorie I: Eine Einführung in die Grundprobleme, Stuttgart, Fischer UTB, 6. Aufl. 2000.

Flugzeugindustrie („Airbus“)⁸, als koordiniertes Vorgehen von Forschung, Industrie und Politik oder in Österreich das Modell der „Arbeitsstiftung“, als fein abgestimmtes, rasch wirksames und hocheffizientes Instrument von Unternehmen, Sozialpartnern und Politik zur erfolgreichen Bewältigung von Massenentlassungen⁹.

Die hochkomplexen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts machen es jedoch notwendig, dass diese koordinierte Verantwortungsübernahme auch mit den BürgerInnen gelingt. Die Chancen dafür wurden noch in den letzten Jahren eher pessimistisch betrachtet. Dennoch ist es mittlerweile klar, dass systemübergreifende Herausforderungen wie der Klimawandel durch mehr Demokratie und nicht durch mehr zentrale Steuerung zu lösen sein werden¹⁰.

Dem kommt entgegen, dass mittlerweile jene Technologien hervorgebracht wurden, die bürgerschaftliche Selbstorganisation effektiv machen. So wie technische Innovation immer der gesellschaftlichen Entwicklung folgt und den sich abzeichnenden Zukunftsbildern den Weg bahnt, bilden auch Internet, Smartphone und Social Networks die Grundlage für selbstorganisierte Bürgerbewegungen und lokale Initiativen. Die mit diesen Kommunikationstechnologien verbundene Steigerung an Tempo und Wirksamkeit, erhöht die Bedeutung von Basisinitiativen enorm und stärkt sie als Säule im gesellschaftlichen Entwicklungsprozess.

Die Veränderung des individuellen Mobilitätsverhaltens ist eines der relevantesten Themen der Gegenwart, das eine dezentral koordinierte Verantwortungsübernahme zwischen Staat und BürgerInnen benötigt. Es gilt, eine stagnierende Pattsituation umzuwandeln in eine Dynamik der sich gegenseitig verstärkenden Verantwortungsübernahme:

- Die Politik kann mit Unterstützung von Wissenschaft und Recht bedürfnisgerechte Modelle sowie fördernde Rahmenbedingungen einer nachhaltigen Mobilität schaffen.
- Die BürgerInnen können handeln, in dem sie nachhaltige Mobilitätsmodelle initiieren und nutzen bzw. in unbefriedigenden Situationen koordinierten Widerstand leisten und Veränderungsinitiativen in die Wege leiten.

Was bedeutet das für die Änderung des Mobilitätsverhaltens konkret?

Wie sollten hier die Handlungen der verschiedenen Akteure zusammenspielen, damit sie einander gegenseitig verstärken? Dazu ist es zunächst notwendig, die Bedürfnisse mobiler Menschen zu kennen. Lebensbedingungen wie Wohnort, Alter, Familiensituation oder Einkommen spielen dabei eine zentrale Rolle. Es bedarf daher differenzierter

⁸ Willke Helmut: Systemtheorie III: Steuerungstheorie, Fischer UTB, Stuttgart, 3. Aufl. 2001.

⁹ Slupetzky Walter (Hrg.): Europa ohne Arbeit? Beiträge zur Zukunft der Arbeitsmarktpolitik, Kohlhammer, Stuttgart 1997

¹⁰ Kromp-Kolb Helga: Klimawandel; Universität für Bodenkultur, Zentrum für Globalen Wandel und Nachhaltigkeit, Graz ICS, 29.06.2011

Rahmenbedingungen und Lösungsansätze für unterschiedliche Menschengruppen. Mehrere Forschungsarbeiten haben daher in den letzten Jahren versucht, diese Gruppen nach ihren Mobilitätspräferenzen zusammenzufassen. In Österreich können 6 Mobilitätstypen unterschieden werden, die sich folgendermaßen charakterisieren lassen¹¹:

Autofans machen nur etwa 10% der Bevölkerung in Österreich aus (700.000 Personen über 15 Jahre). Es handelt sich dabei vorwiegend um Männer (2/3) zwischen 20 und 60 Jahren. Über 80% leben am Land.

Autofans legen ihre Wege fast ausschließlich mit dem eigenen PKW zurück. Sie fahren kaum mit dem Rad und sind wenig zu Fuß unterwegs. Öffentliche Verkehrsmittel nutzen sie nur für die Fahrt zur Arbeit - und zwar dann, wenn das Pendeln mit dem Auto aufgrund der Distanz zu teuer ist. Es überrascht daher nicht, dass sie hohe Kilometerleistungen pro Jahr verzeichnen und meist über mehrere Autos im Haushalt verfügen.

TraditionalistInnen weisen ein ähnliches Mobilitätsverhalten auf. Es handelt sich dabei um die in die Jahre gekommene Autogeneration. Sie repräsentieren ¼ der österreichischen Bevölkerung (1,8 Mio. über 15 Jahre), sind großteils über 50 Jahre alt (2/3) und leben zu über 90% am Land.

TraditionalistInnen sind so an das Autofahren gewöhnt, dass die Nutzung anderer Verkehrsmittel kaum vorstellbar ist. Alle Haushalte besitzen zumindest einen PKW, mit dem fast alle Wege zurückgelegt werden. Öffentlicher Verkehr stößt auf Skepsis, aber auch aktive Mobilität (Rad fahren, zu Fuß gehen) findet selten statt.

PendlerInnen / Familien auf Achse haben die komplexesten Mobilitätsmuster. Kinder zur Schule bringen, in die Arbeit fahren, am Rückweg noch rasch einkaufen gehen, bevor die Nachmittagsbetreuung aus ist und dann auf der letzten Etappe vielleicht noch ein Zwischenstopp bei der Apotheke - Mobilität in dieser Gruppe muss flexibel und effizient sein. Etwa 16% der Bevölkerung haben diese Anforderungen an ihre täglichen Wege (1,1 Mio. ÖsterreicherInnen über 15 Jahre). Sie wohnen zu ¾ am Land oder am Stadtrand und stehen mitten im Familien- und Berufsleben.

Ihre Verkehrsmittelnutzung wird sehr stark von pragmatischen Gesichtspunkten bestimmt. Aufgrund der vielfältigen Wege und des mangelhaften Öffentlichen Verkehrs in ihrer Wohnumgebung ist der eigene PKW unabdingbar. Wenn es aber Alternativen zum Privatauto gibt, werden diese auch genutzt. Dies geschieht vor allem im Berufsverkehr und zwar dort, wo

¹¹ ÖAMTC: ÖAMTC-Mobilitätsstudie, Wien 2011

es gut ausgebaute Öffi-Verbindungen gibt, die in der Nähe sind bzw. mit dem PKW gut erreicht werden können.

Situative EntscheiderInnen haben die Wahl und nützen sie auch. Sie machen rund 20% der Bevölkerung aus (1,4 Mio. über 15 Jahre), quer verteilt über alle Altersgruppen.

Ihr Hauptmerkmal ist die hohe Verfügbarkeit von Mobilität. Als echte Stadtmenschen besitzen sie zwar fast alle Führerschein und PKW, aber auch 40% haben eine Jahres- oder Zeitkarte des Öffentlichen Verkehrs. Auch wenn der eigene PKW die Hauptlast ihrer Mobilität trägt, nützen sie Bus, Bahn und Bim regelmäßig. Sie legen viele Wege zu Fuß zurück und entdecken in wachsender Zahl die Vorzüge des Fahrrades.

Junge KalkuliererInnen sind die jüngste und mobilste Gruppe. Sie machen 15 % der Bevölkerung aus (1,1 Mio. über 15 Jahre). Fast 85% sind unter 30 Jahre alt, sie leben sowohl am Land, als auch in der Stadt und haben aufgrund Schule, Ausbildung, oder Berufsbeginn das geringste Einkommen aller Gruppen.

Die Herausforderung für Junge KalkuliererInnen ist, ihre umfangreiche Mobilität möglichst kostenschonend zu organisieren. Sie fahren daher häufig mit dem Öffentlichen Verkehr (2/3 besitzen Zeitkarten), sind viel mit dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs und vor allem am Land mit Moped bzw. Scooter. In dieser Gruppe ist das gegenwärtig viel propagierte Prinzip „PKW nutzen statt besitzen“ mit Abstand am stärksten ausgeprägt. Sie bilden gerne Fahrgemeinschaften im privaten Umfeld (Mitfahren, PKW ausborgen), nützen Carsharing und Mitfahrzentralen. Der Führerscheinbesitz ist in dieser Gruppe rückläufig (vor allem bei den jungen StadtbewohnerInnen) und Privat-PKW sind - auch aufgrund der beschränkten finanziellen Möglichkeiten - selten anzutreffen.

Netzmobile sind geradezu der Gegenpol zu den Autofans. Sie machen 11% der Bevölkerung aus (800.000 Personen über 15 Jahre), leben vorwiegend in den großen Städten und sind überwiegend weiblich (2/3). Sie sind eher in jüngerem Alter, gut ausgebildet, meist noch vor der Familiengründung. Sie sind sehr umwelt- und gesundheitsbewusst und wollen für Mobilität nicht allzu viel Geld ausgeben (obwohl sie es sich leisten könnten).

Netzmobile kombinieren für ihre Wege die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Fahrrad, zu Fuß gehen). Sie sind auch die Pioniere im Carsharing und bei den Mitfahrzentralen. Dem Privat-PKW stehen sie skeptisch gegenüber. Nur ca. 1/4 verfügt über ein eigenes Auto, was sich mit der Familiengründung jedoch deutlich ändert.

Diese Differenzierung in Mobilitätstypen zeigt bereits, dass der simple Appell an die persönliche Verantwortung des Einzelnen nach dem Motto „Fahre weniger mit dem Auto!“ die Lebenswelt vieler mobiler Menschen verkennt. Menschen, die etwa am Land leben und mit eingeschränktem Angebot im Öffentlichen Verkehr konfrontiert sind, können nicht ohne PKW leben, auch wenn sie noch so umweltbewusst sind.

Im nächsten Schritt ist es daher erforderlich, ausgehend von den unterschiedlichen Bedürfnissen dieser Mobilitätstypen Mobilitätsmodelle zu schaffen, die attraktiv und nachhaltig sind¹². Nur eine kleine Gruppe von ca. 10% - die Netzmobilien - sind so umweltbewusst, dass sie ohne Voraussetzungen ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen und eigeninitiativ beginnen, die persönliche Mobilität nachhaltig zu gestalten. Über 50% der Menschen über 15 Jahre in Österreich sind aber offen für Veränderungen in ihrem Mobilitätsverhalten, wenn bedürfnisgerechte Angebote und der passende Zeitpunkt gegeben sind. Hier ist eine komplementäre institutionelle Verantwortungsübernahme notwendig, damit sich die Wahrnehmung persönlicher Verantwortung erfolgreich entfalten kann.

Was bedeutet das für die einzelnen Gruppen konkret?

Bei den *Autofans* und den *TraditionalistInnen* macht es wenig Sinn, Veränderungen in ihrem Mobilitätsverhalten zu erwarten. Ihnen alternative Verkehrsangebote näher zu bringen, wie etwa Öffentliche Verkehrsverbindungen oder ausgebauten Radwege, wird auf wenig Resonanz stoßen.

Worauf diese beiden Gruppen jedoch besonders ansprechbar sind, ist umweltfreundliches Autofahren. Männer im mittleren und höheren Alter, gut ausgebildet, mit überdurchschnittlichem Einkommen und Interesse an moderner Technik - also klassische Vertreter der *Autofans* und *TraditionalistInnen* - haben besonderes Interesse an Elektrofahrzeugen, Brennstoffzellenautos und ähnlichen Innovationen¹³. Sie sind im Rahmen von Pilotprojekten der Elektromobilität jene, die sich bevorzugt als Testnutzer melden, weil sie die neue Technik ausprobieren und Pioniere sein wollen.

Persönliche Verantwortungsübernahme heißt also in diesem Fall, die eigene Fortbewegung unter Beibehaltung der bestehenden Mobilitätsgewohnheiten umweltfreundlicher zu gestalten. Man fährt zwar weiter mit dem Privat-PKW, dies aber so klimaschonend wie nur möglich. Die komplementäre institutionelle Verantwortung besteht einerseits darin, solche neuen

¹² Gerhardt Gabriele, Slupetzky Walter: Was wollen mobile Menschen? Elektromobilität als Teil bedürfnisgerechter Mobilitätskonzepte; Vortragsunterlage für die Tagung der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft „e-Mobilität - e-volutionär“, Wien 21.03.2013.

¹³ Wolter, Frank, et. al.: Bewertung integrierter Mobilitätsdienste mit Elektrofahrzeugen aus Nutzerperspektive - Ergebnisse der Begleitforschung im Projekt BeMobility-Berlin, InnoZ-Baustein 11, Berlin 2012.

Antriebstechnologien zu fördern, aber andererseits auch die alten Technologien (Diesel-/Benzinfahrzeuge) massiv zu verteuern.

Für die *PendlerInnen / Familien auf Achse* ist es durchaus vorstellbar, andere Verkehrsmittel zu nutzen. Sie hängen nicht so sehr am eigenen PKW, wie die Autofans und TraditionalistInnen. Diese Alternativen müssen aber praktisch sein und dürfen keine Verkomplizierung der sowieso bereits komplexen Familienlogistik verursachen.

Bei den kleinteiligen lokalen Wegen wird daher der Privat-PKW weiterhin die erste Wahl bleiben. Bei den Berufswegen - also im Pendlerverkehr - gibt es aber für diese Gruppe eine Reihe von Möglichkeiten, das Mobilitätsverhalten nachhaltig zu verändern. Die Fahrt zur Arbeit kann kombiniert zurückgelegt werden. Wenn man also die Kinder zur Schule gebracht hat, fährt man nicht gleich weiter zur Arbeit, sondern zum Bahnhof und dann mit dem Zug weiter. Das ist bei größeren Distanzen wesentlich kostengünstiger und oft bereits auch schneller. Da dann das Auto nicht mehr für lange Fahrten benötigt wird, sondern nur mehr für die kurzen Lokalstrecken, kann es durch ein Elektroauto ersetzt werden, das keine Schadstoffe emittiert. Diese Variante wird gerade im Rahmen des Forschungsprojektes eMORAIL in Leibnitz und in der Buckligen Welt erfolgreich getestet¹⁴. Weitere Ansätze, die von Gemeinden stark forciert werden, sind kleine öffentliche Verkehrsangebote, wie etwa Ortsbusse oder Gemeindetaxis¹⁵. Diese sind vor allem für PendlerInnen und Familien mit geringem Einkommen gedacht, damit diese ihre Wege flexibel und dennoch kostengünstig zurücklegen können.

Persönliche Verantwortungsübernahme heißt also bei den PendlerInnen / Familien auf Achse dort wo es möglich ist, auf den Privat-PKW zu verzichten und das Auto mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu kombinieren. Die komplementäre institutionelle Verantwortung besteht darin, alternative Fortbewegungsmöglichkeiten im ländlichen Raum zu schaffen, um die Autoabhängigkeit der dort lebenden Bevölkerung zu reduzieren. Hier sind insbesondere die Gemeinden gefragt, ihre Rolle als Organisatoren von lokaler Mobilität neu zu definieren¹⁶.

Situative EntscheiderInnen haben kein Problem, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern und verstärkt umweltfreundliche Verkehrsmittel als Ergänzung zu ihrem Privat-PKW zu nützen - aber es muss die Qualität stimmen!

Ein gut ausgebauter städtischer Öffentlicher Verkehr mit kurzen Wartezeiten und raschen Verbindungen wird intensiv in Anspruch genommen. Bei komfortablen Fußwegen

¹⁴ vgl. Forschungsprojekt eMORAIL: www.e-morail.at

¹⁵ vgl. Wolf-Eberl Susanne, et. al.: Ohne eigenes Auto mobil – Ein Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum, Blue Globe Manual Mobilität, Klima- und Energiefonds, 10/2012.

¹⁶ vgl. etwa die Gemeinden Altsch und Mäder in Vorarlberg: www.altach.at/mobilität; www.mäder.at/mobilität

(Fußgängerzonen, breite Boulevards) lässt man das Auto gerne daheim stehen. Je besser die Fahrradinfrastruktur ausgebaut ist (breite Radwege, sichere Abstellanlagen, Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr), desto häufiger wird auch mit dem Drahtesel gefahren.

Persönliche Verantwortungsübernahme heißt also bei den situativen EntscheiderInnen, dass sie die guten Angebote, die vorhanden sind, auch nützen und durch eine vielfältige Verkehrsmittelwahl einerseits den Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger unterstützen und andererseits die Privat-PKW-Fahrten reduzieren. Die komplementäre institutionelle Verantwortung ist in diesem Fall teuer, gleichzeitig aber auch notwendig. Es geht um nicht weniger als darum, den Öffentlichen Verkehr auf einen hohen Komfortstandard zu bringen, den FußgängerInnen endlich wieder mehr öffentlichen Raum zu geben und die Radwege auf das Qualitätsniveau von Autostraßen zu heben¹⁷.

Junge KalkuliererInnen sind zwar bereits nachhaltig mobil, aber im Grunde wider Willen. In vielen Fällen werden umweltfreundliche Verkehrsmittel und Mitfahrgelegenheiten deshalb gewählt, weil diese kostengünstig und daher auch mit geringem Einkommen leistbar sind. Aufgrund dieser erlebten Mangelsituation ist die Abwanderung zum Privat-PKW bei steigendem Einkommen besonders groß.

Dem kann nur durch flexible und vielfältige Individualverkehrsangebote begegnet werden, die in Summe attraktiver als der eigene PKW sind. Free Floating Verleihsysteme, bei denen man das Auto überall stehen lassen kann, wenn man es nicht mehr benötigt¹⁸, der Carsharing-Standplatz vor der Haustüre mit PKW aller Größenklassen¹⁹, günstige Mietwagenpackages für längere Reisen und Taxi wenn man nicht mehr selbst fahren will bzw. kann. Diese multiplen Auto-Angebote, durch Mobilitäts-APP's rasch und unkompliziert abrufbar und in vielfältiger Weise kombinierbar, führen bei dieser Gruppe zu einer paradoxen Situation. Je mehr „Auto“ in Form solcher Angebote man den jungen KalkuliererInnen gibt, desto stärker bleiben sie der umweltfreundlichen Mobilität treu. Sie fahren zwar dann schon deutlich mehr mit dem PKW als früher, jedoch wesentlich weniger, als wenn sie ein eigenes Auto besitzen würden²⁰. Öffentlicher Verkehr, Rad fahren und zu Fuß gehen behält seinen hohen Stellenwert im persönlichen Mobilitätsmix.

Persönliche Verantwortungsübernahme heißt daher bei den jungen KalkuliererInnen, auf die Anschaffung des Privat-PKW zu verzichten und stattdessen die über APP's heute leicht

¹⁷ vgl. etwa die Radverkehrsstrategien von Kopenhagen oder London mit Fahrrad-Highways, radfreundlichen Ampelschaltungen, u. v. m.

¹⁸ vgl. etwa die Angebote von car2go (Daimler) oder Drive Now (BMW)

¹⁹ vgl. etwa das System der Mobilpunkte in Bremen: Glotz-Richter Michael: Ergebnisse des Bremer Modellprojektes „Mobilpunkt“ - Ansätze für Car-Sharing im öffentlichen Raum; Bremen 2005.

²⁰ Maertins Christian: Die Intermodalen Dienste der Bahn - Mehr Mobilität und weniger Verkehr? Wirkungen und Potenziale neuer Verkehrsdienstleistungen; Discussion Paper SP III 2006-101, Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung 2006.

verfügbaren Individualverkehrsangebote zu nützen. Das kommt dem Zeitgeist dieser Gruppe auch entgegen²¹. Die komplementäre institutionelle Verantwortung besteht dann aber darin, diese neuen Angebote zuzulassen und fördernde Rahmenbedingungen dafür zu gestalten. Es gilt, die Dichotomie zwischen dem „bösen“ Auto und dem „guten“ Umweltverbund (Öffi, Rad, zu Fuß) zu überwinden und zu erkennen, dass eine möglichst vielfältige Kombination von umweltfreundlichen Mobilitätsformen und öffentlich zugänglichem Individualverkehr (Carsharing, Mietwagen, Taxi) die Mobilität insgesamt nachhaltiger macht, weil dadurch der Verzicht auf den Privat-PKW leichter wird.

Netzmobile legen aus innerer Überzeugung Wert auf umweltfreundliche Mobilität. Sie warten nicht auf die Politik, sondern gehen selbst als Pioniere voran. Das eigene Verantwortungsbewusstsein ist groß („Think global, act local“). Eine komplementäre Verantwortungsübernahme durch die Institutionen wird nicht erwartet, sondern - im Gegenteil - die mangelnde Handlungsbereitschaft derselben kritisiert.

Wenn man diese Übersicht der Mobilitätstypen betrachtet zeigt sich, dass erst bei entsprechend ausdifferenzierten Möglichkeiten die Mehrzahl der BürgerInnen in der Lage ist, Verantwortung für ihr Mobilitätsverhalten wahrzunehmen. Die modernen Medien stellen dabei einen ganz wichtigen Beschleunigungsfaktor dar. Sie werden wesentlich zu einem Umbruch im Mobilitätsverhalten beitragen.

Mobilität ist ja mehr durch Gewohnheit als durch Freiheit geprägt. Das Grundprinzip ist Einfachheit. Mobilität läuft nebenbei ab, ohne kognitive Anstrengung zu kosten. Deshalb werden Mobilitätsformen bevorzugt, die möglichst problemlos in die eigenen Handlungsroutinen integriert werden können²².

Der Privat-PKW entsprach diesen Anforderungen bisher am besten. Nicht die Freiheit überall hinfahren zu können, sondern die Einfachheit der Nutzung ist ausschlaggebend. Einsteigen und los fahren – mehr ist nicht notwendig. Der „Multimodale Verkehr“, bestehend aus Öffentlichem Verkehr, öffentlich zugänglichem Individualverkehr (Taxi, Mietwagen, Mietrad), Selbstorganisationsmodellen (Mitfahrbörsen, privates Autoteilen, Ortsbusse, Gemeindetaxis) und aktiver Mobilität (zu Fuß gehen, Fahrrad) besitzt hier eindeutig Nachteile. Tätigkeiten wie etwa Fahrplan suchen, Ticket kaufen, vorbestellen, umsteigen, Anschlussverbindung abwarten,

²¹ vgl. infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH: Trends im Verkehrsmarkt – Detailergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland, 4. VDV-Marketing-Kongress in Erfurt, April 2010

²² vgl. Gorr Harald: Die Logik der individuellen Verkehrsmittelwahl - Theorie und Realität des Entscheidungsverhaltens im Personenverkehr, Focus, Gießen 1997.

etc. stellen kognitive Anforderungen und stören Gewohnheiten in einem für vielen Menschen nicht mehr akzeptablen Ausmaß²³.

Grundsätzlich sind das keine guten Voraussetzungen für Veränderungsbereitschaft. Durch die modernen Kommunikationstechnologien ändern sich diese Verhältnisse jedoch. Internet und Mobile Devices ermöglichen völlig neue Formen der persönlichen Selbstorganisation. War es bisher erforderlich, sich in die Angebotswelt des vielfältigen Multimodalen Verkehrs hineinzudenken, so wird jetzt Mobilität in die Lebenswelt der NutzerInnen integriert. Die Steuerung der eigenen Fortbewegung mittels mobiler Endgeräte kommt den Handlungsroutinen der Internetgeneration sehr entgegen. Information in Echtzeit, Buchung und Bezahlung online, flexible Auswahl je nach Situation und Bedürfnissen – die Individualisierung der Mobilität unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel ist voll im Gang.

Gesellschaftliche Verantwortung wird dabei auf verschiedenen Ebenen wahrgenommen:

Individuell, durch die persönliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens: Mit Hilfe moderner Informationstools kann ein guter Überblick gewonnen und das für den Wegezweck jeweils umweltschonendste Verkehrsmittel gewählt werden. Die persönliche Mobilitäts-APP macht die Fortbewegung mit unterschiedlichen Fahrzeugen einfach und den Wechsel zwischen diesen problemlos²⁴.

Kollektiv, durch die gemeinsame Organisation alternativer Mobilitätslösungen: Autoteilen unter Nachbarn²⁵, der gemeinsam genutzte Zweitwagen²⁶ oder das von den Einwohnern selbst verwaltete autoarme Wohnprojekt²⁷ sind Mobilitätslösungen, die durch das Zusammenhelfen von Menschen und lokalen Akteuren wie Gemeinden oder Vereine gelingen. Elektronische Reservierungs-, Buchungs- und Abstimmungsmöglichkeiten erleichtern die kollektive Selbstorganisation dabei erheblich²⁸.

Organisierte Bewegungen wirken als Korrektiv, in dem sie Auswüchse aufzeigen. Der Widerstand gegen Großbauvorhaben²⁹ oder die Bekämpfung unbegrenzter, die Bevölkerung beeinträchtigende Verkehrszuwächse³⁰ leisten wesentliche Impulse zum Umdenken. Solche Konflikte wirken weit über den eigentlichen Anlass hinaus, weil sie an seinem Beispiel

²³ vgl. Karl, Astrid; Maertins Christian: Intermodales Angebotsdesign – Die Schließung der Angebotslücken zwischen öffentlichem Verkehr und privater Mobilität; InnoZ-Baustein Nr. 5, 2009.

²⁴ vgl. z. B. Forschungsprojekt SMILE: www.smile-einfachmobil.at

²⁵ vgl. z. B. Maronihof Bregenz: Steger-Vonmetz Christian: Maronihof Bregenz - Gemeinsam bauen und wohnen; 3. Werkstattgespräch, 16.01.2012.

²⁶ vgl. z. B. Gemeinde Gaubitsch: Der Gaubitscher Stromgleiter, www.gaubitsch.at

²⁷ vgl. z. B. Sargfabrik, Wien: www.sargfabrik.at

²⁸ vgl. z. B. Forschungsprojekt eMORAIL: www.e-morail.at

²⁹ Viel beachtete Beispiele sind etwa die Verhinderung einer Autobahnverbindung über den Neusiedlersee (1971) oder die langjährige Initiative gegen den Bau der B301 im Süden von Wien.

³⁰ Am Bekanntesten in Österreich ist hier wohl das Tiroler Transitforum

aufzeigen, dass grundsätzlich etwas schief läuft. Es wird eine Differenz bewusst zur bisher geprägten Vorstellung, was richtig ist. Und mit jedem der Anlassfälle vertieft sich diese Differenz und öffnet die Gesellschaft für ein neues Verständnis - in diesem Fall - von Mobilität.

Resümee

Am Beispiel der Mobilität wird beispielhaft aufgezeigt, wie durch eine dezentrale Koordination von Handlungen unterschiedlicher Akteure, Prozesse zur Lösung der komplexen Problemstellungen unserer Zeit in Gang gesetzt werden können. Das selbstorganisierte Individuum spielt dabei in einer Gesellschaft, die nicht mehr „von oben“ gesteuert werden kann, eine zentrale Rolle. Nur ein geringer Teil der Menschen nimmt dabei gesellschaftliche Verantwortung ohne Voraussetzungen wahr. Die Mehrheit ist jedoch dafür zu gewinnen, wenn ein Ineinandergreifen von institutioneller und persönlicher Verantwortungsübernahme gelingt.

Genauso wenig, wie die Aufforderung „Die Bürger müssen selbstverantwortlicher handeln“ in ihrer Undifferenziertheit hilfreich ist, bringt die Haltung „Die Politik ist für die Probleme zuständig“ die Gesellschaft weiter. Es ist ein ineinandergreifen von bürgerschaftlicher Selbstorganisation und institutioneller Gestaltung fördernder bzw. ermöglichender Rahmenbedingungen, die solche Veränderungsprozesse voranbringen.

Der Ausgang derartiger Prozesse ist immer ungewiss. Dennoch gibt es keine Alternative dazu – nicht zu handeln ist mittlerweile keine Option mehr. Es gilt also, diese Prozesse zu beginnen, in der Hoffnung währenddessen so viele Erkenntnisse über die Lösung zu sammeln, dass der Weg weiter gegangen werden kann.

Unsere Gesellschaft befindet sich auf allen Ebenen mitten in einem Lernprozess zum adäquaten Umgang mit diesen komplexen, systemübergreifenden Problemen³¹. Um dabei erfolgreich zu sein, wird nüchternes Business nicht ausreichen. Es bleibt zu hoffen, dass sich genug Menschen finden, die die Leidenschaft und den Mut mitbringen, die notwendigen Lösungsprozesse aus innerer Überzeugung zu gestalten.

³¹ Luhmann, Niklas: Ökologische Kommunikation - Kann die moderne Gesellschaft sich auf ökologische Gefährdungen einstellen? Westdeutscher Verlag, Opladen, 1988.