

Mobilitätspyramide und Active-Mobility-Index (AMI)

- Soziale Innovationen des Netzwerks Slowmotion

Martin Held, Manfred Neun,
Jörg Schindler

4

„Ich bleib dann mal da“ – mit diesem Slogan lud das Netzwerk Slowmotion im Rahmen des Münchner Klimaherbsts am 7. Oktober 2010 in den Münchner Zukunftssalon ein. Angekündigt wurde eine „Weltpremiere der Mobilitätspyramide“...

**Mobilität genießen:
menschfreundlich – postfossil
– klimaverträglich**



**Ernährungspyramide
– Mobilitätspyramide**

Kein Vortrag mit anschließender Diskussion erwartete die über 60 Besucher des Münchner Zukunftssalons, sondern ein ungewöhnlicher Abend, bei dem sie – nach kurzer Einführung – ihre persönliche Mobilitätspyramide erstellten, sich in kleinen Gruppen und im Plenum darüber austauschten, dazwischen in Bewegung gebracht wurden, Mobilität, Beweglichkeit praktizierten und es sich am Ende kulinarisch gut gehen ließen.

Wer hatte zu diesem Abend eigentlich eingeladen? Die Grundidee für das Netzwerk Slowmotion war bei der Erarbeitung des Buchs „Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil“ [1] in den Jahren 2005 bis 2007 entstanden. Bei den Diskussionen zur Zukunft des Verkehrs fand sich sehr viel zu Fahrzeugen und Infrastruktur, dazu kamen Debatten über Energie, Politik und Verkehrswirtschaft, alles in allem ganz überwiegend auf technische Lösungen orientierte Innovationen. Dagegen nur vergleichsweise wenig zu kulturellen und gesellschaftlichen Innovationen. Es gab erste Gruppen von Transition Town in Großbritannien, eine erste Gruppe in Friedrichshain-Kreuzberg, aber insgesamt noch wenig Initiativen, die neue Mobilitäts- und Lebensstile vorantreiben, „überkommene Maßstäbe und Bewertungen von Zeit und Geschwindigkeit“ verändern (aus dem Flyer des Netzwerks).

Vergleichbar Slow Food, so die Überlegung, könnte mit der Idee eines Netzwerks Slowmotion dieser gesellschaftlich-kulturelle Teil der anstehenden Transformation vom fossilen Verkehr zur postfossilen Mobilität illustriert werden. Green City e.V. griff die Idee mit seinem damaligen Geschäftsführer, Max Leuprecht, auf und initiierte zusammen mit der Evangelischen Akademie Tutzing im Herbst 2007 das Netzwerk Slowmotion. Es ist keine Duplizierung bestehender Organisationen und Initiativen im Bereich Mobilität, von Verkehrsplanern und Energiespezialisten. Vielmehr trifft sich eine bunte Mischung von Menschen. Gemeinsam ist allen die Liebe zum aktiven Sich-selbst-bewegen, der Kombination von Freude an Mobilität und der Balance von Aktivität und Ruhe – gesellschaftliches Engagement für lebenswerte Städte und Gemeinden.

Dies spiegelt sich im Motto des Netzwerks: „Mobilität genießen: menschenfreundlich – postfossil – klimaverträglich“. Als Logo wurden Fußspuren gewählt, Freude am Gehen aus eigener Körperkraft symbolisierend. Interessanterweise sind Fußabdruck und Rucksack negativ besetzt, als ökologischer Fußabdruck und ökologischer Rucksack stehen sie für Klimaschädigung und Nichtnachhaltigkeit. Tatsächlich verkörpert das Zufußgehen jedoch sowohl den präfossilen als auch den postfossilen, klimaverträglichen Lebensstil. Wer geht und dabei sein eigenes Gepäck trägt, der hat einen leichten Rucksack, braucht weniger als andere.

Ernährungspyramiden veranschaulichen die Erkenntnisse der Ernährungswissenschaft und sind ohne große Vorkenntnisse anschaulich und verständlich. Zusammen mit dem Body-Mass-Index (BMI) als vereinfachtes Maß für angemessenes Körpergewicht sind sie sowohl für persönliche Zwecke gut verwendbar als auch für die öffentliche Debatte um gesunde Ernährung.

Für den Verkehr bzw. die Mobilität gab es unseres Wissens 2010 noch nichts Vergleichbares. Dies ist verständlich, da ja die Menschen unter sehr unterschiedlichen Bedingungen leben (Stadt/Land, Angebot öffentliche Verkehrsmittel, Distanzen und vieles mehr). Deshalb ist es keine triviale Aufgabe, verallgemeinerbare Empfehlungen für eine angemessene Mobilität vergleichbar denen zu einer gesunden Ernährung zu erarbeiten. Von den ganz unterschiedlichen Zielvorstellungen und Weltbildern zum Verkehr und der Mobilität einmal ganz zu schweigen.

Tatsächlich sind Mobilitätsempfehlungen aber gerade jetzt mehr als dringlich: weit verbreitete Bewegungsarmut, Abhängigkeit vom fossilen Öl in Zeiten von Peak Oil, klimaanverträglicher Verkehr, der zu viel Flächen beansprucht, damit mangelnde Qualität und Attraktivität des öffentlichen

Raums, Raserei, und vieles mehr. Dies alles zusammen genommen führte uns im Netzwerk dazu, eine Mobilitätspyramide zu erarbeiten [2].

„Am Anfang war der aufrechte Gang“ [1]. „Er machte den Menschen zum Menschen“ [2]. Das Zulußgehen spielte in der Evolution des Homo sapiens eine grundlegende Rolle. Was hat das heute für uns zu bedeuten? Ist es nicht schon sehr lange Zeit her, in den Urgründen der Herausbildung des Menschen angesiedelt? Ein eigentlich überwundenes Relikt aus präfossiler Zeit? Nein, weit gefehlt: Bis auf den heutigen Tag sind wir Menschen durch dieses evolutive Erbe geprägt, und das ist gut so.

Dazu eine Geschichte, für die Zukunft der Mobilität wichtiger als vieles vom derzeitigen Hype um spezifische Antriebskonzepte technischer Artefakte: Eine US-amerikanische Expertengruppe hatte in der Mitte der 1990er Jahre im Rahmen von Studien zum Zusammenhang von Ernährung und körperlicher Aktivität mit chronischen Krankheiten den Auftrag bekommen, vorliegende Erkenntnisse zu physischer Aktivität aufzuarbeiten. Sie kamen aufgrund der vorliegenden Studien zu der Empfehlung: „Man sollte *nahezu täglich* mindestens 30 Minuten ‚gemäßigt intensiv‘ körperlich aktiv sein. Dies entspricht z.B. einer Gehgeschwindigkeit von etwa 5 bis 6 Kilometer in der Stunde. Diese körperliche Aktivität soll zum körperlichen Grundumsatz an Bewegung dazu kommen, der selbst in einer ganz überwiegenden sitzenden Gesellschaft an Bewegung noch normal ist“ [1; vgl. 3].

Man kann sich vorstellen, dass dieses Ergebnis Aufsehen erregte, war es doch völlig konträr zu der überwiegenden sitzenden, zugleich als modern geltenden Lebensweise in den Vereinigten Staaten der 1990er Jahre. Zuvor hatten die Experten vermutet, dass für die Gesundheit vorrangig sportliche Aktivitäten, Fitness-Training und dergleichen grundlegend seien. Die Erkenntnisse, die die Kommission in den vorliegenden Studien vorfanden, waren dagegen andere: Es kommt auf die physische Aktivität insgesamt an. Dabei addieren sich alle Arten von Bewegungen: ob Treppensteigen statt Aufzugfahren, kurze Strecken zu Fuß gehen bzw. mit dem Rad zu fahren oder länger anhaltende körperliche Aktivitäten bis hin zu Schweiß treibendem Sport.

Die Aufregung über die Empfehlungen führte dazu, dass schon wenige Jahre später eine zweite Expertengruppe beauftragt wurde, die Erkenntnislage nochmals zu überprüfen. Die Erwartungen der Auftraggeber wurden jedoch enttäuscht: Die zweite Kommission kam zum Schluss, dass ihre Vorgänger noch zu vorsichtig waren. Sie empfahlen ihrerseits mindestens 60 Minuten gemäßigt intensive körperliche Aktivität nahezu täglich. Und mehr kann nicht schaden (jeweils für gesunde Menschen) [3]. Jörg Schindler und Martin Held haben diese empirische Evidenz als eine der sieben Leitplanken für eine postfossile Mobilität pointiert: „*Anthropologische Konstante: Der Mensch soll sich nahezu täglich mindestens eine Stunde gemäßigt körperlich betätigen. Dies ist die Voraussetzung für Gesundheit und Wohlbefinden*“ [1].

Gemeint sind physische Aktivitäten aller Arten im Alltag [4], ob Gärtnern, andere körperliche Arbeiten oder Ortsveränderungen. Offensichtlich ist, dass gerade die Alltagsmobilität – unsere täglichen Ortsveränderungen – die Basis der physischen Aktivität sein können: Sich aktiv aus eigener Körperkraft fortbewegen [5, 6]. Zum Zulußgehen gehört das erste postfossile moderne Verkehrsmittel, das Fahrrad, das den Aktivitätsradius entsprechend erhöht. Zusammen mit anderen tempoangepassten Fortbewegungsarten, etwa bis 25, maximal 30 Stundenkilometer entsprechen sie dem human scale of speed [7]. Damit ist das Fundament der Mobilitätspyramide bestimmt: Aktive Mobilität! Diese bildet die Basis der Pyramide [2].

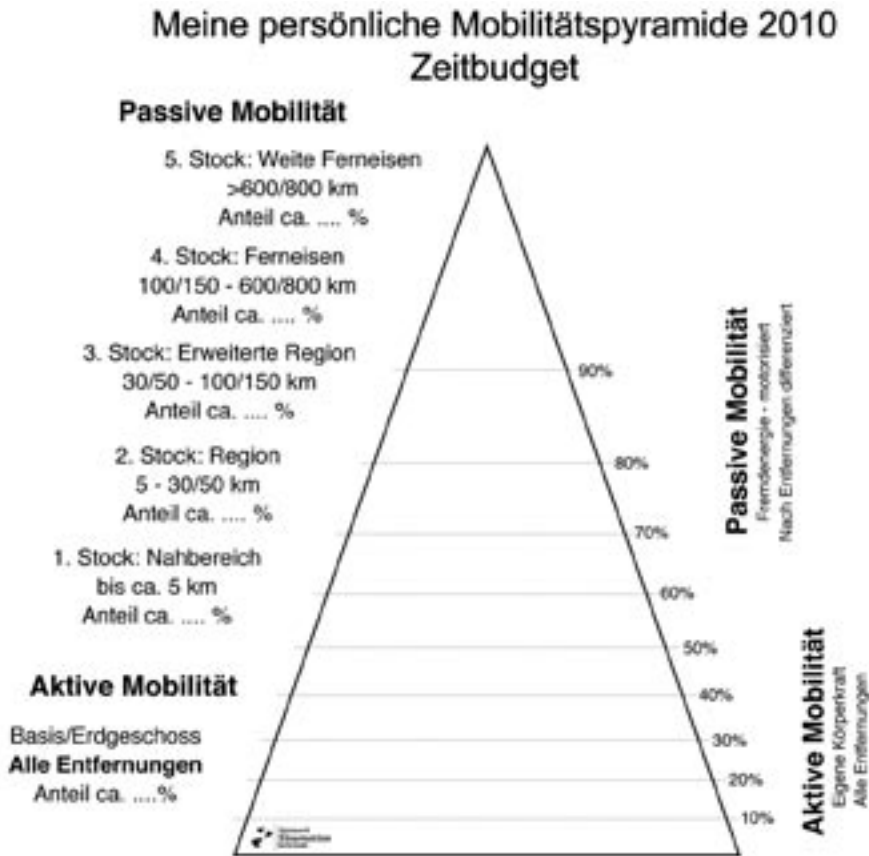
Aktive Mobilität ist nicht länger „Restverkehr“ bzw. ein irgendwie als Mangel definierter „nicht-motorisierter Verkehr“. Vielmehr ist Mobilität aus eigener Körperkraft ein wesentlicher Bestandteil eines gesunden, zukunftsverträglichen Lebensstils. Zu dieser Art genuiner Automobilität, von (griechisch) auto = selbst, Selbstbeweglichkeit, kommt die passive Mobilität angetrieben mit Fremdenergie hinzu. Dies ist Xenomobilität von xeno = fremd. Wohlgermerkt, die verschiedenen motorisierten Fortbewegungsarten kommen hinzu und sind nicht länger das Maß der Dinge.

Aktive Mobilität – Basis der Mobilitätspyramide



Der aufrechte Gang – Walking Man, München RE Zentrale in München
(Foto: Jörg Schindler)

Mobilitätspyramide 2010 – Zeitbudget



Oben: Meine persönliche Mobilitätspyramide 2010 – Zeitbudget (aus [2]), Unten: Original-Mobilitätspyramide, Münchner Klimaherbst 2010 mit Hans-Dieter Berg und Armin Falkenhein (damaliger und jetziger Vorsitzender ADFC-Bayern), Jörg Schindler und Martin Held (Foto: Netzwerk Slowmotion/Green City e.V.)

chen Raumes; 5. Soziale Wirkung; 6. Neuer Umgang mit Zeit / Geschwindigkeit.

Es wird ein Zeitbudget-Ansatz gewählt: „Grundprinzip der Mobilitätspyramide: Zugrunde gelegt wird das Zeitbudget für die zurückgelegten Wege“ [2]. Die Personen tragen die Zeitanteile ihrer aktiven und passiven Mobilität ein und zusätzlich die Zeitanteile innerhalb der passiven Mobilität für die einzelnen Entfernungsklassen und Fahrzeugarten (öffentliche Verkehrsmittel, PKW/Motorrad, Flugzeug). „Die Fläche des jeweiligen Stockwerks bzw. von Basis/Erdgeschoss entspricht dem Mobilitäts-Zeitanteil“ [2]. Die zeitlichen Anteile für die verschiedenen Mobilitätsarten (etwa durchschnittlich für das vergangene Jahr oder eine andere, selbstgewählte Periode geschätzt) bestimmen die Größe der einzelnen Stockwerke und ergeben die persönliche Mobilitätspyramide. Dazu gibt es eine Anleitung zum Ausfüllen der persönlichen Pyramide.

Beispielhaft wurde zum Vergleich eine „Mobilitätspyramide 2010“ zur Orientierung als Referenz erstellt. In der Themenwoche „Mobilität“ der ARD wurde die Mobilitätspyramide auf die ARD-

Homepage gestellt (www.web.ard.de/themenwoche_2011), mit der sich das persönliche Mobilitätszeitbudget interaktiv im Internet erstellen lässt.

Mobilitätspyramide 2011 – Fossiles Energiebudget

„Aktiv mobil – wir befreien uns vom Öl“, mit diesem Slogan lud das Netzwerk Slowmotion am 12. Oktober 2011, wiederum im Rahmen des Münchner Klimaherbstes, zur Präsentation der zweiten Seite der Mobilitätspyramide ein: dem „Fossilen Energiebudget“ [8].

Die erste Seite der Mobilitätspyramide befasst sich mit dem Mobilitäts-

zeitbudget und darauf aufbauend mit dem persönlichen Wohlbefinden und der Gesundheit. Damit können erste wichtige Empfehlungen zu einer zukunftsverträglichen, postfossilen Mobilität abgebildet werden. Zugleich gilt jedoch auch: Ein hoher Anteil aktiver Mobilität (Zeitbudgetanteil deutlich über 55%) ist ohne weiteres mit einem Mobilitätsstil vereinbar, der extrem klimaschädigend und abhängig vom fossilen Öl ist. Beispielsweise mit einer einzigen weiten Flugreise in der persönlichen Mobilitätspyramide! Deshalb wird mit der zweiten Seite der Pyramide jetzt die motorisierte, passive Mobilität und dabei ganz konkret das durchschnittliche fossile Energiebudget für Mobilität für ein Jahr erfasst.

Als Vergleichswert dient der durchschnittliche absolute Energieverbrauch für den motorisierten Verkehr in Liter Dieseläquivalent pro Einwohner und Jahr von etwa 660 Litern in Deutschland (2008). Zugleich ist dieser durchschnittliche Wert verglichen mit dem, was derzeit pro Kopf weltweit noch verfügbar ist, noch bei weitem zu hoch. Die zweite Seite der Mobilitätspyramide ist, wie die erste Seite zum Zeitbudget, direkt für die eigene persönliche Weiterentwicklung des Mobilitätsverhaltens verwendbar und bietet dabei Ansatzpunkte zur Reduzierung der Ölabhängigkeit. Beide Seiten eignen sich gleichermaßen für Gruppendiskussionen und politische Debatten etwa im Rahmen der Stadtentwicklung, immer getreu dem Motto *Burn fat, not oil*.

Der Bekanntheitsgrad der verschiedenen Ernährungspyramiden ist einerseits ihrer Anschaulichkeit zu verdanken. Andererseits werden sie vielfach im Zusammenhang mit dem Body-Mass-Index (BMI) diskutiert. Dies entfaltet eine erhebliche Durchschlagskraft in öffentlichen Debatten um das Übergewicht, insbesondere auch bei Kindern und Jugendlichen. Mit vergleichbarer Intention wurde vom Netzwerk Slowmotion ergänzend zur Mobilitätspyramide auch ein Mobilitäts-Energie-Index (MEI) erarbeitet [9]. Dieser wurde ebenfalls am 12. Oktober 2011 präsentiert und mit den Teilnehmenden erprobt.

Dieser MEI fußt auf zwei Komponenten. Die erste Komponente „Mobilität“ bestimmt sich wie folgt: „Anteil der aktiven Mobilität am gesamten Mobilitätszeitbudget“ [9]. Die Werte können theoretisch von 0% (keinerlei aktive Mobilität) bis zu 100% (ausschließlich aktive Mobilität) variieren. Die zweite Komponente „fossile Energie“ ist definiert als „absoluter fossiler Energieverbrauch für passive Mobilität gemessen in Liter Dieseläquivalent pro Jahr“ [9].

Beim Münchner Klimaherbst wurde aufgrund der vorgegebenen Zeit von den Teilnehmenden nur die erste Komponente des MEI ausgefüllt und die Werte auf einer Art papierernem Barometer von 0% bis 100% aufgeklebt. Die Streubreite der ermittelten Anteile der aktiven Mobilität von ca. 15% bis zu einem Wert von deutlich über 80% führte zu interessanten Debatten über die Abhängigkeit dieses Wertes von motorisierten Verkehrsmitteln, Stadtstruktur, Lebensformen und den Möglichkeiten zur Befreiung von der Ölabhängigkeit.

Bei einem Roundtable bei der Velo-city Global 2012 in Vancouver wurde der MEI von einer kleinen, international aus 7 Ländern zusammengesetzten Gruppe diskutiert (das fossile Energiebudget von Martin Held, einem der Autoren des Beitrags, war in diesem Jahr schlagartig nach oben geschneilt). Ergebnis des Austauschs: Zum Einstieg wird empfohlen, den Index zunächst mit nur einer Komponente zu lancieren: Active-Mobility-Index (AMI) bzw. auf deutsch Aktive-Mobilität-Index (AMI).

Der AMI ist assoziativ und auch dem Wortklang nach dem bekannten BMI nahe, vergleichsweise einfach nachvollziehbar und auf Anhieb intuitiv verständlich: Anteil der aktiven Mobilität aus eigener Körperkraft am gesamten Mobilitätszeitbudget. Ein niedriger Wert gibt Anlass zum Nachdenken über die persönlichen Möglichkeiten zur Ausweitung des Anteils von Zuzußgehen und Radfahren. Die Pointe dabei: Gerade Menschen, die zu-

Body-Mass-Index (BMI) und Active-Mobility-Index (AMI)



Mobilitäts-Energie-Index Komponente Mobilität, Münchner Klimaherbst 2011 (Foto: Netzwerk Slowmotion/Green City e.V.)

nächst denken, dass sie aufgrund ihrer Gegebenheiten kaum Wahlmöglichkeiten haben und auf motorisierte Verkehrsmittel angewiesen sind, können Alternativen entdecken. Es gilt, bisherige Gewohnheiten in Frage zu stellen, etwa von Geschäft zu Geschäft mit dem PKW zu fahren, alle Fuß- und Radwege zu den Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel zu minimieren, den Aufzug zu nehmen statt die Treppe – alle Menschen haben sehr viel mehr Wahlmöglichkeiten als sie zunächst annehmen.

Tatsächlich sparen sie ja entgegen der üblichen Annahme keine Zeit, wenn sie versuchen, aktive Mobilität zu minimieren. Im Gegenteil, sie haben sich in dieser Zeit nicht bewegt und brauchen Zeit, um auf ihr alltägliches Quantum physischer Aktivität zu kommen:

„Wenn man – aus welchen Gründen auch immer – alltäglich längere Strecken mit motorisierten Verkehrsmitteln (öffentliche und private Verkehrsmittel) zurückzulegen hat, hat man sich in dieser Zeit noch nicht selbst aktiv bewegt! Deshalb hat man entgegen der landläufig anzutreffenden Überzeugung (die zugleich in der Planung noch immer die Grundlage ist) nicht Zeit gespart, sondern braucht zusätzliche Zeit für physische Aktivität“ [2; ausführlich 1].

Aktive und passive Mobilität



(Foto: J. Schindler)

„Die verrückte Pyramide – das Mobilitäts-Ernährungs-Spiel“

Die begriffliche Stärke der Mobilitätspyramide und des AMI liegen in der zugrundeliegenden Unterscheidung von aktiver und passiver Mobilität. Dies konnte Manfred Neun beim International Transport Forum (ITF) 2011 in Leipzig, dem Weltverkehrsgipfel, testen und eindrucksvoll bestätigt finden [10]. Während die beiden Begriffe im deutschsprachigen Raum zuvor noch kaum gebräuchlich sind, ist etwa in Nordamerika active mobility bzw. active transport ganz geläufig. Das Gegenstück, die passive mobility, der passive transport wird dagegen kaum verwendet. Durch die klare Unterscheidung wird Mobilität aus eigener Körperkraft in seiner Eigenständigkeit und grundlegenden Bedeutung intuitiv verständlich. Dies gilt für die Verwendung der Mobilitätspyramiden und des AMI auf der persönlichen Ebene ebenso wie in politischen Diskussionen, auf der Ebene von kommunaler Planung vor Ort sowie übergeordnet in der Mobilitätspolitik.

Damit sind wir bei der Einbettung der Mobilitätspyramide und des AMI in die übergeordnete Ausrichtung des Netzwerks Slowmotion. Mit der Unterscheidung von aktiver und passiver Mobilität wird klar: Es geht nicht einfach um „Öl raus, Elektrizität (Wasserstoff) rein“ und weiter so wie bisher. Vielmehr steht eine übergreifende Wende an: Zur Energiewende gehört die Mobilitätswende. Beide hängen zusammen, aber die Mobilitätswende geht zugleich weit über die Energiewende hinaus. Aktive Mobilität als Basis und Ausgangspunkt bedeutet: Es gilt nicht länger das Motto „schneller ist besser“ (was den Kosten-Nutzen-Analysen pro Ausbau der Infrastruktur des passiven Verkehrs zugrunde liegt). Als Motto kann man zusammenfassend formulieren: „Von der fossilen Verkehrspolitik zur postfossilen Mobilitätspolitik!“ [11]

Zur Mobilität gehört im Unterschied zum Verkehr nicht nur Bewegung/Ortsveränderung sondern auch die Beweglichkeit, das Ankommen/Innehalten und das emotional Bewegende (emotion) [1]. Diese emotionale Seite von Bewegung und Beweglichkeit wurde von der Automobilindustrie (im üblichen Wortsinn) früh beherzigt, und war und ist Teil ihres Erfolgs. Emotionen sind für postfossile Mobilität gemäß dem Motto des Netzwerks Slowmotion nicht minder wichtig: Mobilität genießen. Freude an Bewegung und Beweglichkeit, Spaß, positives Lebensgefühl, Geselligkeit, öffentliche Plätze, das alles ist für die Mobilitätskultur grundlegend. Nicht nur um Abstiegängsten, der Fokussierung auf drohende Verluste nach dem Peak Oil, die angesichts der Ölabhängigkeit ernst zu nehmen sind, wirksam begegnen zu können. Sondern damit die Grundorientierung stimmt: lebenswerte Städte und Gemeinden, Cities for People (Jan Gehl) [12]. Dies spiegelt sich beispielsweise auch im Motto der Velo-city 2013 in Wien The Sound of Cycling. Urban Cycling Cultures [13].

Damit sind wir wieder am Ausgangspunkt, der Idee für das Netzwerk Slowmotion in Analogie und inhaltlicher Nähe zu Slow Food. Das Netzwerk erarbeitete nicht nur die Mobilitätspyramide und den AMI. Es beteiligte sich



etwa auch an der Aufführung des „Peak-Oil Gipfelfest“ bei einer Veranstaltung der Evangelischen Akademie Tutzing und bot eine Geh-Meditation an. Beim Münchner Klimaherbst kamen am 18.10.2012 knapp 50 Teilnehmende und spielten zusammen das Bewegungsspiel „Die verrückte Pyramide – das Mobilitäts-Ernährungs-Spiel.“ Und bei der Walk 21 in München September 2013 ist eine Demonstration für Gerechte zum Denkmal des berühmtesten Münchner Fußgängers Sigi Sommer in der Fußgängerzone geplant.

Anmerkungen

- [1] Schindler, J., M. Held unter Mitarbeit von G. Würdemann (2009): Postfossile Mobilität – Wegweiser für die Zeit nach dem Peak Oil. Bad Homburg: VAS.
 [2] Netzwerk Slowmotion (2011a): Mobilitätspyramide 2010. Mobilität genießen: menschenfreundlich, klimaverträglich. 2. überarbeitete Auflage. Oktober 2011. München: Green City.
 [3] Food and Nutrition Board & Institute of Medicine (2002): Dietary Reference Intakes for Energy, Carbohydrate, Fiber, Fat, Fatty Acids, Cholesterol, Protein, and Amino Acids (Macronutrients). Chapter 12 Physical Activity. Washington D.C.: The National Academies Press.
 [4] HHS – US Department of Health & Human Services (2008): 2008 Physical Activity Guidelines for Americans. Washington D.C. (www.health.gov/paguidelines).
 [5] Cavill, N., S. Kahlmeier, F. Racioppi (2006): Physical activity and health in Europe: evidence for action. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe (vgl. auch www.euro.who.int/hepa).

- [6] Edwards, P., A. D. Tsouros (2008): A healthy city is an active city: a physical activity planning guide. Copenhagen: WHO Regional Office for Europe.
 [7] Held, M., M. Neun (2010): Cycling – The human scale of speed. In: Wheelpaper – the Velo-city 2010 magazine. Copenhagen, June 2010.
 [8] Netzwerk Slowmotion (2011b): Mobilitätspyramide 2011 – Das fossile Energiebudget. November 2011. München: Green City.
 [9] Netzwerk Slowmotion (2011c): Mobilitäts-Energie-Index (MEI) – Der Maßstab. November 2011. München: Green City.
 [10] Neun, M. (2011): More People Cycling More Often: “Take-off” to More Sustainable Transport for Society. International Transport Forum 2011 – A Delicate Balance: Mobility Rights, Needs, Expectations and Costs Plenary. Leipzig; see: [www.internationaltransportforum.org/2011/pdf/Neun_cycling.pdf].
 [11] Held, M., J. Schindler (2012): Verkehrswende – wann geht’s richtig los? In: Leitschuh, H. u.a. (Hg.): Wende überall? Von Vorreitern, Nachzüglern und Sitzenbleibern.

Jahrbuch Ökologie 2013. Stuttgart: Hirzel, S. 38 ff.

[12] J. Gehl (2010): Cities for People. Washington u.a.O.: Island Press.

[13] Monheim, H., C. Muschwitz, P. Kofler, G. Innerebner (2012): Radkultur und Fahrradkommunikation (1) – vom Exot zur Regelaufgabe? VZ 3/12, S. 8 ff.

Dr. Martin Held ist Studienleiter an der Evangelischen Akademie Tutzing, Mitinitiator Netzwerk Slowmotion und Mitglied Advisory Board ECF-Network Scientists for Cycling. – Manfred Neun, Präsident European Cyclists’ Federation, Memmingen/Brüssel. – Jörg Schindler, langjährig Geschäftsführer Ludwig-Bölkow-Systemtechnik (LBST) und Mitinitiator Netzwerk Slowmotion, Neubiberg. Alle drei sind Mitglieder im Gesprächskreis Die Transformateure – Akteure der Großen Transformation.

Jugendliche: Lebensqualität, Verkehr & Mobilität

Elisabeth Füssl & Manuel Oberlader

Mobil zu sein, macht einen wesentlichen Teil unserer Lebensqualität aus. Den Rahmenbedingungen für die Verwirklichung von Mobilität kommt dabei eine wichtige Rolle zu, da sie zentrale Elemente darstellen, die dem Individuum eine Teilhabe an der Gesellschaft ermöglichen. Die vielfältigen Verflechtungen zwischen Mobilität und Lebensqualität besser zu verstehen, ist daher ein zentrales Forschungsinteresse. Im Rahmen des Forschungsprojektes „Jugendliche: Lebensqualität, Verkehr & Mobilität“ (FWF Der Wissenschaftsfonds, P 23194-G17) wurde dabei ein spezieller Fokus gewählt, nämlich die Lebensqualität und Mobilität österreichischer Jugendlicher im Alter von 14-19 Jahren.

Jugendliche sind vorwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (öV), zu Fuß oder dem Rad unterwegs. Im Vergleich zur erwachsenen Bevölkerung nutzen sie selten das Auto, weder als LenkerInnen als noch als MitfahrerInnen [1]. Mit Erwerb des Führerscheins, beim Eintritt ins Erwerbsleben oder im Zuge der Familiengründung ändert sich dieses Mobilitätsverhalten. Jene Faktoren zu identifizieren, die bestimmend dafür sind, dass Jugendliche die Möglichkeit haben, sich nachhaltig fortzubewegen und die gleichzeitig ein hohes Maß an Lebensqualität bieten, war daher die Aufgabenstellung des Projektes. Dies wurde durch eine Literaturstudie, Fokusgruppeninterviews mit Jugendlichen und einer österreichweiten Online-Befragung erreicht. Zwei ExpertInnenworkshops mit nationalen und internationalen ExpertInnen, VertreterInnen der Politik, der Verkehrsbetriebe und der Jugendarbeit dienten zur Diskussion und Bewertung der identifizierten Maßnahmen und Projektergebnisse.

Die Literaturstudie umfasst die Auseinandersetzung mit Konzepten und Begriffsdefinitionen zur Mobilität und Lebensqualität sowie die Darstellung des Mobilitätsverhaltens von Jugendlichen.

Mobilität und Lebensqualität werden unterschiedlich definiert, je nach

Im gleichnamigen Forschungsprojekt wurde mit Hilfe von Literaturstudie, Fokusgruppeninterviews und einer Online-Befragung die Mobilität österreichischer Jugendlicher untersucht. Im Zentrum stand dabei die Frage, welche Faktoren nachhaltige Fortbewegung und Lebensqualität beeinflussen.

Literaturstudie