

Andreas Pichler

## Nachhaltigkeit und Mobilität

Was haben wir bisher nicht beleuchtet? Wo sind wir noch blind? Welche Aspekte gehen in dieser Diskussion einer nachhaltigeren Mobilität unter? Beim Ökoinstitut haben wir uns zunehmend die Frage gestellt, wie können wir Auftragsmittel sinnvoll einsetzen, wo können wir auf der Sensibilisierungsebene einwirken. Wir sind zur Erkenntnis gelangt, dass wir sehr wohl Einfluss haben können und aus dieser Sicht heraus stelle ich heute einige Betrachtungen zur nachhaltigen Mobilität an.

Vor zwei Wochen habe ich die Energiestrategie des Landes Vorarlberg durchgesehen. Vorarlberg möchte bis 2050 energieautark werden. Meine Kollegen vom TIS Bozen haben gemeint: wenn man den gesamten Energiezufluss und –abfluss einer Region messen würde, dann könnte Vorarlberg im Sinne eines Gleichgewichts zwischen Produktion und Verbrauch energieautark werden. Dabei gibt es Sektoren, wo das schon funktioniert. In Vorarlberg hat man sich klare Ziele gesetzt und auch ein Monitoringsystem vorgesehen.

Damit möchte ich auch die Brücke schlagen zur Klimaland-Strategie, die von Zielsetzungen her sehr interessant ist, auch wir im Ökoinstitut verwenden sie immer wieder. Das große Manko: es gibt keinen Prozess, der festlegt, wie diese Ziele erreicht werden sollen und auch kein Monitoring. Vorarlberg ist in seiner Entwicklung überall auf Kurs, liegt aber hinter den Zielen zurück, ein Phänomen, das bei allen Energiestrategien zu beobachten ist. Man geht von optimistischen Erwartungen aus und rechnet mit weniger Trägheit im System, also auch im Verhalten der beteiligten Personen. Der einzige Bereich, wo Vorarlberg nicht auf Kurs ist, ist die Mobilität. Dort geht es in die Gegenrichtung. Was läuft da eigentlich falsch?

Ich möchte drei Punkte herausstellen. Manche sprechen von der sog. Kulturbeschleunigung, die wir machen sollten, um eine nachhaltige Mobilitätskultur zu erreichen. Wenn ich etwas beschleunigen will, muss ich wissen, in welche Richtung ich gehen will. Dabei gilt es drei Aspekte zu beachten:

1. Den **Rebound-Effekt**: was tun wir mit der freigeschaufelten Zeit, nachdem wir die Systemgeschwindigkeit erhöht haben?
2. Das **kulturelle Problem**: die Optimierung der falschen Wege. Ein Problem, das in allen Bereichen der Nachhaltigkeit zu beobachten ist. In der Mobilität besonders eklatant und ich werde später einige Beispiele nennen.
3. Der Interessanteste Aspekt ist die **gesellschaftliche Dimension von Mobilität**. Was hat Mobilität mit Jugend, Geschlecht, Bildung zu tun?

Zum ersten Punkt: der Klimaschutzkoordinator des Landes Tirol, Ekkehard Zollinger, hat am 19.11.2014 bei der Verkehrstagung in Innsbruck ein Plädoyer mit den Worten beschlossen: nehmt euch mehr Zeit, lasst euch weniger stressen. Das hat mich immer mehr beschäftigt,

ich habe überlegt, ob das für mich umsetzbar ist und bin dann 27 Stunden mit der Bahn von Brixen bis Stockholm gefahren statt geflogen. Es könnte generell ein Faktor nachhaltiger Mobilitätsplanung sein, wenn die verstärkte Nutzung von Öffis bei mir funktioniert. Man könnte die öffentlichen Verkehrsmittel grundsätzlich so takten, dass jeder rechtzeitig beim gewünschten Ort ist.

Aber ich habe mir auch die Frage gestellt: wieviel Mobilität brauche ich und was mache ich mit der eingesparten Zeit. Man beobachtet heute Stress in verschiedensten Formen: von den burnoutgefährdete Kindergärtnerinnen, über den Freizeitstress, bis zu den Beziehungen, an denen „zu arbeiten ist“. Wir erleben, dass die Rhythmen der industriellen Arbeit sich immer mehr auf andere Lebensbereiche ausgeweitet haben. Wir müssen uns also vermehrt die Frage nach der Suffizienz stellen: wieviel Mobilität brauche ich überhaupt? Wieviel Geschwindigkeit brauche ich, um den Lebensstil zu halten, der mich glücklich macht?

Die zweite Frage geht in eine ähnliche Richtung, und zwar die Optimierung der falschen Wege, ein Phänomen, das man breit beobachten kann. Der bekannte Autor Harald Welzer, der sich stark mit dem Klimawandel auseinandergesetzt hat, hat im Klimawandel ähnliche kollektive Verdrängungseffekte entdeckt und verschiedene Zusammenhänge analysiert. Zum Klimawandel meint Welzer: alle wissen es, kehren es unter den Teppich, immer mehr Informationen sind dazu verfügbar, passieren tut dennoch sehr wenig. Es gibt keinen direkten Weg vom Wissen zum Handeln, vielmehr muss gehandelt werden. Welzer fügt an, dass wir oft die falschen Wege optimieren.

Beispiel Nespresso-Kapseln. Diese sollen angeblich ökologischer sein. Früher wurde der Kaffee in der Maschine zubereitet. 12 Cent für die Tasse. Nespresso ist zu einem genialen Markterfolg geworden, doch plötzlich es ein ganz neues Müllaufkommen, das vorher beim Kaffee unbekannt war. Ein findiger Mitarbeiter von Nestlé hat das System optimiert, die Kapseln sind dicker, die Aluschicht dünner, damit ist das Produkt etwas ökologischer geworden. Beim nachfolgenden Patentstreit mit Nestlé hat er Recht bekommen und darf seinen Nespresso als „Grünen Nespresso“ verkaufen. Seine Kunden können weiterhin in Massen Nespresso-Kapseln wegschmeißen, aber mit dem Wissen, dass sie der Umwelt etwas Gutes tun. Im Mobilitätsbereich ist es ähnlich. Wir beschaffen uns ein tolles Elektroauto, das einen viel höheren Wirkungsgrad hat, wir unternehmen Reisen, nutzen es sehr oft, haben also den Reboundeffekt, weil wir öfter fahren. Man macht's zwar besser, stellt sich jedoch der nicht der Grundsatzfrage: muss ich diese Weg überhaupt machen und brauche ich in der Familie zwei Elektroautos, die wieder Platz brauchen und eine Gefährdung für andere darstellen?

1. Aspekt: Heute haben wir viel Geld in gewisse Programme gesteckt, ich bin kein Skeptiker von E-Mobilität insgesamt, auch nicht von Öko-Nespresso, aber wir haben auch die Möglichkeit zu fragen, ist dieser Weg überhaupt der richtige? Brauchen wir den Ausbau dieser Straße, damit dann ganz viele E-Autos dort fahren? Oder sollen wir einen Schritt zurück tun und nach der Suffizienz fragen? Wie kann man mehr mit weniger haben? Dazu brauchen wir eine gesellschaftliche Betrachtung. Hier ein

Ergebnis einer Untersuchung der Forschungsgemeinschaft Mobilität in Graz, die eine Verkehrsmittelanalyse zu Mobilität und Modal Split gemacht haben:

Frage: „**Wie legen Sie anteilmäßig ihre Wege zurück?**“ – in % des Jahrgangs

<b>Soziale Gruppe</b>	<b>Im eigenen PKW</b>	<b>Mitfahrer im PKW</b>	<b>Umweltverbund (Fuß, Rad, Öffis)</b>
Bis 19 Jahre	6	25	69
Frauen	39	9	52
Senioren (60+)	37	7	56
Männer 20-59	61	6	33

Aus welcher Kategorie kommen 90% der Verkehrsplaner? Wäre auch ein wichtiger Aspekt.

Welche Werte sind unter welchen sozialen Gruppen stark? Man müsste mal überlegen, welcher Teil der Bevölkerung bei Planung und Sensibilisierungsarbeit, Klimalandstrategie überhaupt erst mal alphabetisiert werden?

2. Aspekt: „Kinder“: es gibt „Modal Split-Analysen“ auch für das Verhalten im Kinderzimmer, und dabei stellte sich heraus, dass es fast jenem auf der Straße entspricht. Im Kindergarten wird für die Buben als Spielzeug vor allem auf Autos gesetzt. Im Ökoinstitut gibt es den Ansatz: wir müssen die Kinder in der Mittelschule abholen, weil diese Phase die Kinder am meisten prägt. Der Grundstein für eine gewisse Offenheit wird vermutlich noch früher gelegt.

Man kann mit neuen Verkehrssystemen sicher Anreize schaffen, aber wir sind in der ganzen Klimadiskussion an einem Punkt nagelangt, dass man grundsätzliche Wertehaltung und Wertewandel stellen müssen. Wenn wir nicht radikal etwas ändern, wird es immer schwieriger, etwas Sinnvolles zu bewirken. Ich glaube, wenn wir die richtigen Schalter drücken und die richtigen Mechanismen einführen, wird man zu Modellregionen kommen, wo das Ganze auch funktioniert. Es hat eine gewisse Zeit gebraucht, wir haben bei der nachhaltigen Mobilität bereits einen guten Humus und ich bin optimistisch, dass wir in den nächsten Jahren sehr viele interessante Entwicklungen erleben werden, hoffentlich nicht nur auf technologischer Ebene.