

Chancen der digitalisierten Gesellschaft für eine inklusive Mobilität?

Neue Lebensformen als Grundlage für eine generationengerechte Raumentwicklung

Von Barbara Zibell*

Mobilität ist sowohl Grundbedürfnis wie auch Existenzbedingung jedes (menschlichen) Lebens. Wir praktizieren heute jedoch mehrheitlich eine ziemlich bewegungsarme Mobilität. Die mobile Gesellschaft ist in Wirklichkeit doch eher immobil: Wir sitzen zwar in fahrbaren Untersätzen, um uns von A nach B zu bewegen, jedoch in der Regel still auf einem Platz. Anstatt uns selbst zu bewegen, werden wir bewegt. Die gesundheitlichen Probleme der immobilen „mobilen Gesellschaft“ sind an den steigenden Krankheitskosten bereits ablesbar. Fitnessangebote werden meist in der Freizeit in Anspruch genommen, dabei könnte eine erhöhte Alltagsmobilität, die mehr auf menschliche Körperkraft als auf die Unterstützung durch motorisierte Fahrzeuge setzt, dazu beitragen, eine gesunde und umweltverträgliche Mobilität zu erreichen und gleichzeitig neue sozial und generationengerechte Mobilitäts- und Lebensformen zu generieren.

Digitalisierung als Herausforderung

Chancen und Risiken der Digitalisierung werden heute breit diskutiert. Dabei stehen unter dem Stichwort Industrie 4.0 nicht nur die Veränderungen der Arbeitswelt im Fokus. Auch die Möglichkeiten neuer Mobilitätsformen werden vor dem Hintergrund der Einführung automatisierter Fahrzeuge reflektiert. Hoffnungen auf Mobilitätschancen bis ins hohe Alter auf der einen Seite, Befürchtungen einer fortschreitenden Zersiedlung des knappen Raumes auf der anderen Seite stecken dabei die Bandbreite bekannter Einschätzungen und Kommentierungen ab. Die gesellschaftlichen Fragen, die die Zukunft der Mobilität aufwirft, sind allerdings noch weitgehend offen. Dabei scheint doch gerade hier der Schlüssel zu liegen für die Qualitäten, die mit den neuen technologischen Möglichkeiten erreicht werden können – oder eben nicht.

Die Aussicht auf das automatisierte Fahren weckt Hoffnungen und Erwartungen an die zukünftige Mobilität der Gesellschaft. Aber was für eine Gesellschaft wird das sein, die sich in nicht allzu ferner Zukunft mit selbstfahrenden Fahrzeugen und umweltschonenden E-Mobilen bewegen wird? Welche Chancen und Risiken sind damit verknüpft, auch im Hinblick auf die gesundheitlichen Konsequenzen einer Bevölkerung, die sich zwar mobil nennt, aber im Grunde von allerlei fahrbaren Untersätzen mehr bewegt wird als sich selbst bewegt? Und welche Konsequenzen hat das auch für den inneren Zusammenhalt der Gesellschaft, für soziale Netze und Beziehungen, wenn wir mit den neuen technologischen Möglichkeiten immer autonomer wer-

den, uns dabei aber auch immer mehr individualisieren und voneinander entfernen? Sind wir nicht zuletzt schon so weit (und werden wir es je sein), dass wir es vorziehen, uns auf engstem Raum in einem kleinen autonomen Fahrzeug zusammen mit Fremden und ohne Chauffeur oder Chauffeuse fortzubewegen anstatt allein im komfortablen PW zu sitzen oder in der anonymen Gesellschaft zahlreicher Fahrgäste im traditionellen Massenverkehrsmittel?

Mit dem Projekt „Smart Shuttle“ von PostAuto und dem MobilityLab Sion-Valais (www.postauto.ch/de/projekt-„smartshuttle“) wird sich unter anderem zeigen, inwieweit diese und andere Gewohnheiten über Bord geworfen werden. Im Zuge der Digitalisierung wird das Mobilitätsangebot zumindest neue hybride Formen öffentlich-privater Fortbewegung, den „individuellen öffentlichen Verkehr“ hervorbringen.

Abhängigkeiten von sozialen Netzen und traditionellen Familienstrukturen, die im Fall wegbrechender Versorgungsstrukturen in schrumpfenden, dünn besiedelten oder entlegenen Regionen oder mit zunehmendem Alter in einer sich individualisierenden Gesellschaft regelmässig entstehen, können mit den neuen technologischen Möglichkeiten aufgefangen werden, zumindest in funktionaler Hinsicht. Der Bedarf neuer Nachbarschaften und tragfähiger Beziehungsstrukturen kann damit allerdings kaum gedeckt werden. Flankierende Maßnahmen seitens Politik und Gesellschaft sind erforderlich, um die Teilhabe an den neuen Möglichkeiten der Mobilität auch räumlich und sozialräumlich zu begleiten und zu gestalten.

Visionen für eine raumverträgliche Mobilität

Auf der Suche nach Lösungen für eine raum- und umweltverträgliche Mobilität unter Digitalisierungsbedingungen arbeitet die interdisziplinäre Forschungsinitiative „Mobiler Mensch (Mo-Me)“ an der Leibniz Universität Hannover derzeit an den Voraussetzungen und Bedingungen für Umsetzungsmöglichkeiten einer nachhaltigen Mobilitätsvision. Im Teilprojekt „Formen nachhaltiger Mobilität zwischen Transport und Bewegung“ geht es dabei nicht nur um die Rahmenbedingungen des automatisierten Fahrens und um automatisierte Fahrzeuge mit ihren neuen Möglichkeiten der Raumerschliessung für jede und jeden, sondern auch um eine ganzheitliche Vision, die die technologischen Entwicklungen mit ihren Chancen und Risiken im gesellschaftlichen Kontext auslotet und mit den gegebenen räumlichen Potentialen abgleicht. Nicht die Entscheidung für eine mögliche Zukunft unter mehreren Optionen – etwa zwischen Modellen eines „immer schneller, höher, weiter“, „jederzeit einfach woanders“ oder „Lebensqualität durch Nähe“ – steht dabei im Fokus, sondern die Vision für eine diversifizierte Gesellschaft, in die langsame und schnelle, motorisierte und nicht motorisierte Fortbewegung, Nah- und Fernmobilität gleichwertig einfließen können, in der also die reale Gleichzeitigkeit von Ungleichzeitigkeiten aufgehoben wäre.

Um die Teilhabe an gesellschaftlichen Leistungen resp. Leistungen des Service Public auf Dauer zu ermöglichen, sind nachhaltige Verkehrsinfrastrukturen und/oder ein verändertes Mobilitätsverhalten gefordert. Die Erreichbarkeit von Stadt- und Ortszentren und anderen Versorgungsstandorten ist zum einen abhängig von der Verteilung der Menschen im Raum resp. den gegebenen Siedlungs- und Standortstrukturen, zum anderen aber auch von den individuellen Fähigkeiten und Ressourcen der Einzelnen.

Voraussetzung für eine nachhaltige Mobilität, die die neuen technologischen Möglichkeiten mit der gebotenen gesellschaftlichen Verantwortung verknüpft, ist die räumliche und sozialräumliche Transformation von Raum und Gesellschaft. Dabei spielen individuelle Fahrzeuge einer *human powered mobility* im weitesten Sinne eine wichtige Rolle, um die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen für alle Teile der Bevölkerung auf Dauer zu sichern und dabei gleichzeitig den Flächen- und Energiebedarf zu reduzieren, die Verbesserung der Umweltbedingungen trotz Sicherung einer Mobilität bis ins hohe Alter und die Gesundheit der Bevölkerung durch die Förderung echter Mobilität in Form von körperlicher Bewegung zu unterstützen.

Anstatt also einseitig auf das Auto in seinen neuen „umweltverträglichen“ Formen der *E-mobility* und / oder des automatisierten Fahrens zu setzen, könnten weitere individuelle Fortbewegungsmittel treten, die mit eigener Körperkraft anzutreiben sind. Kurze Wege könnten bequem und gesundheitsfördernd zu Fuss, mit dem Fahrrad oder anderen innovativen Fahrzeugen aller Art bewältigt werden. Leicht transportable Fortbewegungsmittel wie Kickboards, Tretroller, Roller Blades oder Segways, die seit Jahren entwickelt werden und bisher nur kleinere Märkte erobern konnten, gehören ebenso dazu wie Rollatoren oder hybride Formen von Zwei- und Dreirädern sowie allerlei Formen und Varianten des Rollstuhls, die gesundheitsbewussten Stadtbewohner/inne/n ebenso zur Verfügung stehen könnten wie mobilitätseingeschränkten Menschen jeder Konstitution und jeden Alters. Unter der Voraussetzung entsprechender räumlicher Rahmenbedingungen könnten diese auch in ländlichen Räumen und allen Siedlungstypologien der Agglomeration zum Einsatz kommen. Eine Perspektive, die versucht, diesen vielfältigen Bewegungsformen mehr Gewicht zu verleihen und damit auch mehr Raum zu verschaffen, schließt automatisch die Berücksichtigung von Rollstuhl fahrenden oder Kinderwagen schiebenden Personen (in Planungen und Konzeptionen der räumlichen Entwicklung) mit ein.

Inklusive Mobilität für eine sozial orientierte Gesellschaft

Eine Erweiterung des „Fuhrparks der Gesellschaft“ in diesem Sinne wäre Voraussetzung für ein System alters- und altersgerechter Mobilität, das durch eine kreative (Um-)Gestaltung von Raum- und Siedlungsstrukturen sowie öffentlichen Räumen im städtischen und suburbanen, periurbanen und ländlichen Kontext vorzubereiten wäre. Durch neue Formen und ein abgestimmtes System von *human*, *hybrid* und *motor powered mobility* könnten Menschen von klein auf und bis ins höhere und hohe Alter sich bewegen, von anderen bewegt werden und gleichzeitig mobil sein (Bewegung hält fit und macht glücklich!). Sie würden länger am gesellschaftlichen Leben teilnehmen, indem sie in die Lage versetzt würden, auch bei eingeschränkter körperlicher Mobilität öffentliche Räume noch eigenständig zu nutzen. Eine wichtige Voraussetzung wäre, dass Menschen in jüngeren Jahren systematisch an neue alternative Fahrzeuge herangeführt und dadurch bereits heute auf die erforderlichen Veränderungen von morgen vorbereitet würden.

Selbstständig mobil sein befördert aber womöglich auch den Trend zur Individualisierung und damit nicht nur im Alter ggf. auch Vereinsamung. Um dem vorzubeugen, wäre neben gesundheitsfördernden Strategien einer eigenständigen Fortbewegung auch auf verlässliche und unterstützende physisch wie sozialräumlich wirksame Netzwerkstrukturen zu setzen. Schulen und andere Bildungseinrichtungen könnten dazu beitragen, die gesellschaftlichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten nachhaltig umzusetzen, indem Schülerinnen und Schüler in die gesellschaftliche Verantwortung einbezogen würden. So könnten Tandems aus Jungen und Alten, mit denen positive Abhängigkeiten im Sinne von sozialen Verlässlichkeiten geschaffen würden, zu neuen Formen der Selbstständigkeit führen und gleichzeitig den Bildungsauftrag der Schulen mit dem Erwerb sozialer Kompetenzen erweitern. Als integraler Bestandteil eines künftigen Schulalltags könnten solche Mobilitäts-Tandems auch aus gesunden und kranken Menschen gebildet werden. Netzwerke produzieren wäre ein gesellschaftliches Ziel, um Grundlagen für ein „gutes Leben“ zu schaffen und gleichzeitig Synergien für eine nachhaltige räumliche und gesellschaftliche Entwicklung entstehen zu lassen. Die Vision einer inklusiven Mobilität sollte es uns im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung wert sein, für einmal gedacht, erforscht und politisch konzipiert zu werden.

Dabei könnten unter anderen folgende Fragen begleitend sein:

- Inwieweit bieten neue Formen einer alter(n)sgerechten *human* bzw. *hybrid* und *motor powered individual mobility* Alternativen für herkömmliche Mobilitätsformen oder könnten diese in raum-, umwelt- und sozial verträglicher Weise ergänzen?
- Wie müssten (Stadt- und Siedlungs-)Räume gestaltet sein, damit *human powered mobility* nicht nur gut funktioniert, sondern auch Spass macht und breit akzeptiert wird?

- Welche Servicepoints für leih- oder mietbare neue Fahrzeugtypen wären denkbar und wie könnten die entsprechenden baulichen Anlagen in Stadt- und Siedlungsräume qualitativ integriert werden?
- Wie muss sich auch Gesellschaft verändern, um die Akzeptanz alternativer Mobilitätsformen zu ermöglichen? Welche Vorbereitungen wären zu treffen?
- Welche Rolle könnten nicht zuletzt auch Unternehmen dabei spielen, die das Knowhow der Entwicklung und Vernetzung von Verkehrsinfrastrukturen einbringen?

Ziel wäre es, der gesamten Gesellschaft wieder mehr Lust auf Mobilität im Sinne von echter Bewegung zu verschaffen und damit auch einen Beitrag zur Volksgesundheit zu leisten, anstatt den sitzenden Menschen in den verschiedensten fahrbaren Untersätzen – sei dies im eigenen e-Mobil, im Smart Shuttle oder im Massenverkehrsmittel – weiterhin zu fördern.

* Barbara Zibell ist Stadt- und Regionalplanerin. Sie lehrt im Fachbereich Architektur am Institut für Geschichte und Theorie der Universität Hannover www.igt-arch.uni-hannover.de.